

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires: **La pagination est comme suit: p. [1], [2293]-4823, [i]-lvi. Pages 3736, 3941 & 4583 comportent une numérotation fautive: p. 3763, 341 & 583.**

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below / Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10x	14x	18x	22x	26x	30x
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12x	16x	20x	24x	28x	32x

COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION—HUITIÈME PARLEMENT

60-61 VICTORIA, 1897

VOL. XLV.

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGTIÈME JOUR DE MAI JUSQU'AU
VINGT-NEUVIÈME JOUR DE JUIN, INCLUSIVEMENT.



OTTAWA

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE

1897

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—HUITIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 20 mai 1897.

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

PRÛÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 110) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer des comtés du Sud. (M. Préfontaine.)

DIRECTEUR DE LA POSTE DE KINGSTON.

Sir CHARLES TUPPER (pour sir CHARLES-HIBBERT TUPPER) :

1. M. James Shannon, directeur de la poste de Kingston, a-t-il été mis à la retraite ou s'est-il retiré avec une gratuité? 2. Si oui, pour quel motif? 3. Si M. Shannon s'est retiré avec une gratuité et s'il a été remplacé, quel est le nom et l'âge de son successeur?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : M. James Shannon, directeur de la poste de Kingston, a été mis à sa retraite ; et cela, dans l'intérêt du service du bureau de poste de Kingston ; car M. Shannon est âgé et malade. Son successeur est M. Gunn, un ancien membre de cette Chambre ; son âge n'a pas été communiqué au département.

Sir CHARLES TUPPER : Puis-je attirer l'attention du directeur général des Postes sur le fait qu'il faut que l'âge de M. Gunn soit connu au département.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Dans ce cas, son âge sera connu, je suppose ; mais j'ai répondu que l'on ne connaissait pas son âge aujourd'hui.

Sir CHARLES TUPPER : J'attire l'attention de l'honorable ministre sur le fait que M. Gunn est tenu de dire son âge.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai donné les renseignements qui m'ont été fournis aujourd'hui par le secrétaire du département.

TIMBRES-POSTE DU JUBILÉ.

M. GIBSON :

1. Le département des Postes se propose-t-il d'émettre une série de timbres spéciaux pour commémorer le prochain jubilé de Sa Majesté? 2. Si oui, quand ces timbres seront-ils mis à la disposition du public et de quelle manière pourra-t-il s'en procurer? 3. L'émission de ces timbres sera-t-elle limitée? 4. Quelles en seront les diverses dénominations? 5. Quel sera le montant de l'émission pour chaque dénomination? 6. Quelles mesures prendra-t-on pour limiter le nombre à émettre?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le gouvernement se propose d'émettre une série de timbres-poste spéciaux à l'occasion du jubilé. Ces timbres seront mis à la disposition du public par l'entremise des directeurs de la poste, de la manière ordinaire. La quantité sera limitée. On trouvera dans le tableau suivant la dénomination et le nombre de ces timbres :

TABLEAU indiquant les dénominations et le nombre total des timbres spéciaux du jubilé :

Nombre.	Dénomination.
150,000	½c. timbres.
8,000,000	1c. do
2,500,000	2c. do
20,000,000	3c. do
750,000	5c. do
75,000	6c. do
200,000	8c. do
150,000	10c. do
100,000	15c. do
100,000	20c. do
100,000	50c. do
25,000	\$1 do
25,000	\$2 do
25,000	\$3 do
25,000	\$4 do
25,000	\$5 do
7,000,000	1c. cartes postales.

Valeur totale d'un timbre de chaque espèce, \$16.21½.

Dès que ces timbres seront faits, les planches seront détruites en présence du chef et de deux fonctionnaires du département. Le 10 juin, le département procédera à la distribution de ces timbres aux principaux bureaux de poste qui feront la dis-

tribution aux petits bureaux. Si ces timbres devaient remplacer complètement les timbres ordinaires, ils suffiraient aux besoins du public pendant deux ou trois mois, mais comme l'on se servira en même temps des timbres ordinaires, cette série durera plus de trois mois. Comme le département reçoit déjà des demandes de ces timbres, je dois dire que nous suivrons la vieille pratique et qu'ils seront distribués aux directeurs de la poste, et par eux au public qui pourra les acheter après le 19 juin 1897.

M. FOSTER: Mon honorable ami voudra-t-il nous dire où ces timbres sont imprimés ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: On ne les imprime pas encore. Ils seront imprimés dans la ville d'Ottawa.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. DAVIN: Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire soulever une question de privilège.

Le *Daily Witness*, du 15 mai, contient une lettre dans laquelle son correspondant d'Ottawa dit :

M. Davin faisant précéder son exposé de la déclaration qu'il est une autorité en journalisme, pose comme principe primordial de la direction d'un journal que toute communication doit être publiée, ce qui montre que M. Davin est aussi ignorant en journalisme qu'en matière parlementaire.

Je n'ai jamais fait cette déclaration, et l'assertion du correspondant est sans fondement. Ce serait absurde de la part de quelqu'un qui ne connaît rien en journalisme, et plus absurde encore de la part de celui qui connaît quelque chose. Voici ce que j'ai dit ; je cite les *Débats* non révisés :

M. Fairlie demande à faire publier sa lettre, et tout journaliste sait que c'est la coutume de publier une réponse.

M. RICHARDSON: Cette lettre a aussi été envoyée au *Free Press*.

M. DAVIN: J'ai, dans le journalisme, une aussi grande expérience que mon honorable ami, ou que le rédacteur du *Free Press*. Je connais le devoir d'un journaliste ; c'est que si un homme répond à une accusation portée par un journal, le journaliste doit publier cette réponse. Le ministre des Finances est un journaliste, il sait quelle est la coutume. Et c'est surtout le cas lorsque le journal critique cette réponse. Critiquer une lettre, puis ensuite la jeter au panier et dans un casier, équivaut à frapper l'auteur en pleine figure.

Il n'y a donc rien de fondé dans la déclaration du correspondant. Le même correspondant, dans le dernier numéro du *Witness*, celui du 19 mai, dit :

M. Davin dit qu'il ne s'était pas levé pour discuter le tarif, mais qu'il allait discuter cette question. M. Davin
M. MULLOCK.

avait, sur son pupitre, trois liasses de journaux, un journal français et deux de Winnipeg, tous traitant du tarif et d'une discussion qui a eu lieu il y a quelque temps sur une motion présentée par lui sur cette question. Ainsi, bien qu'il prétende n'avoir pas eu l'intention de parler sur cette question, tout prouve le contraire.

Mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron) n'est pas ici, mais je vois autour de moi des messieurs qui savent ce qui est arrivé, mais il n'est pas nécessaire d'invoquer leur témoignage, car ma parole suffit. En parlant, je me suis penché vers l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) et lui ai demandé d'envoyer un page chercher les journaux, que je voulais citer. Ainsi, voici deux lettres, dans l'intervalle de deux ou trois jours, contenant deux fausses déclarations relativement à la conduite d'un membre de cette Chambre.

EXPLICATIONS PERSONNELLES.

M. PRÉFONTAINE: Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire soulever une question de privilège.

Dans le compte rendu parlementaire publié aujourd'hui par la *Gazette* de Montréal, je remarque un en-tête d'article avec ces mots-ci : " Une importante question au sujet de l'article Préfontaine. " N'étant pas l'auteur de l'article relatif au privilège en question, et dans l'impossibilité où je suis de m'expliquer dans quel but le reporter de la *Gazette* y fait ainsi figurer mon nom, je tiens à dégager parfaitement ma responsabilité et à récuser la paternité de l'article du bill en question.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—SON PROLONGEMENT JUSQU'À MONTRÉAL.

Sir CHARLES TUPPER: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler au ministre des Chemins de fer la déclaration ci-après, que j'extraits du discours prononcé par Son Excellence, à l'ouverture de la session :

J'ai beaucoup de plaisir à porter à votre connaissance le fait que des mesures ont été prises qui, si vous les approuvez, permettront au chemin de fer Intercolonial d'atteindre Montréal, et d'avoir sa part du grand trafic concentré dans cette ville.

Ce discours a été prononcé au parlement le 25 mars, et je désire savoir du ministre s'il est en mesure aujourd'hui de mettre la Chambre dans ses confidences et de déposer sur le bureau de la Chambre les contrats dont il nous annonçait la conclusion le jour même de l'ouverture de la session.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Aussitôt qu'une occasion

favorable se présentera, je serai en mesure de faire un exposé complet de l'arrangement projeté. Je ne sais trop sous quelle forme l'honorable député désire que je présente ma déclaration à la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne désire autre chose que l'accomplissement de la promesse faite par le gouverneur général et que le gouvernement soumette l'arrangement en question à l'approbation de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de doute que la chose se fera en temps utile. J'ai cru que l'honorable député désirait avoir quelques éclaircissements avant que la résolution et le bill soient soumis à la Chambre, afin que la Chambre fut mise au courant des détails. Si cela peut être utile ou convient à l'honorable député, lorsque nous aborderons le chapitre du budget relatif au ministère des Chemins de fer, je profiterai de l'occasion pour présenter à la Chambre un exposé approfondi et très circonstancié du contrat en question. Je n'ai absolument rien à dissimuler à cet égard, et mon seul désir est de saisir l'occasion favorable de présenter la question sous la forme la plus convenable.

EMBRANCHEMENT SUR PRINCE-ALBERT, (DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.)

M. DAVIS (Saskatchewan) : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler au cabinet un article paru dans l'*Advocate* de Prince-Albert, et dont voici le texte :—

Les administrateurs de l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique sur Saint-Albert, dans l'administration de la voie, semblent avoir adopté pour système de ménager les bouts de chandelles pour jeter ensuite l'argent par les fenêtres. Tout en nous faisant payer des taux plus élevés que ceux de tout autre chemin de fer canadien, ils nous donnent le pire des services. Ces deux ou trois années dernières, ils ont cessé d'employer des cantonniers, et il en résulte que les trains sont retardés par la luxuriante végétation de mauvaises herbes qui poussent sur la chaussée en été, et par l'accumulation de la neige en hiver. Cet hiver, il est tombé beaucoup plus de neige qu'à l'ordinaire, et les trains sont allés à peu près aussi vite que les attelages de bœufs de nos rouliers. Des voyageurs ont mis quatre à cinq jours à faire le trajet de Prince-Albert à Regina, trajet qui devrait se faire en dix heures, bien que le temps indiqué à l'horaire soit de quatorze heures, et ils ont beaucoup souffert du froid et de la mauvaise nourriture à bord du train. C'est une infamie de voir un semblable état de choses sur un chemin de fer qui reçoit du gouvernement une subvention annuelle de \$80,000, surtout, lorsqu'à peu de frais, la compagnie pourrait faire ériger des clôtures sur le parcours du chemin en pleine prairie, là où la neige poussée par le vent remplit les tranchées, et employer des cantonniers qui pourraient facilement déblayer et entretenir en bon état le reste de la voie. Le ministre des Chemins de fer devrait se préoccuper sans retard de la chose, et voir s'il ne pourrait pas forcer la compagnie à exécuter son contrat, en nous desservant au moins deux fois la semaine ; et s'il lui est impossible de venir à notre secours, notre député, M. Davis, devrait signaler le fait à l'attention du ministre, qui, sans doute, pourrait remédier à nos griefs.

J'ajouterai que cet état de choses dure déjà depuis deux ou trois années, et la situation est fort

grave pour nous, car les districts ruraux sont desservis par le bureau de poste de la ville de Prince-Albert, et si leur malle n'arrive pas à temps, disons à neuf heures ou dix heures du soir, il devient impossible au directeur de la poste de faire la distribution de la malle assez tôt pour la livrer aux courriers qui partent pour les districts ruraux vers les dix heures du matin le lendemain, et il résulte de là que toute la population de la Saskatchewan se voit privée de sa malle pendant toute une semaine. Le pays paye une subvention de \$80,000 à cette compagnie, et le gouvernement devrait la forcer à exécuter son entreprise avec toute la célérité voulue. Ce n'est pas la première fois que ces faits sont signalés à l'attention du gouvernement, et j'y appelle de nouveau l'attention du cabinet, à la prière des citoyens de la Saskatchewan, et je demande avec instance au ministre des Chemins de fer de prendre les moyens de forcer la compagnie à exécuter son contrat.

M. DAVIN : Je désirerais savoir si le comité des citoyens de Prince-Albert a autorisé l'honorable député à saisir la Chambre de cette affaire.

DÉPENSES DU DÉTACHEMENT MILITAIRE AU JUBILÉ DE LA REINE.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : J'ai l'honneur de présenter à la Chambre un message de Son Excellence le gouverneur général.

M. L'ORATEUR donne lecture du message :

ABERDEEN,

Le gouverneur général transmet à la Chambre des Communes une estimation supplémentaire d'une somme requise pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1897, pour pourvoir à la solde, transport et aux dépenses générales du contingent militaire qui doit être envoyé en Angleterre pour représenter le Canada au mois de juin 1897, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, le gouverneur général recommande ce crédit à la Chambre des Communes.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 20 mai 1897.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le message de Son Excellence, ainsi que le crédit soient renvoyés au comité des subsides. C'est un message spécial relatif à la somme nécessaire au paiement des dépenses du détachement militaire envoyé au jubilé de la Reine. La somme demandée est de \$26,000. J'ai eu une conversation à ce sujet avec l'ex-ministre des Finances (M. Foster), et il consent à appuyer la proposition que je lui ai suggérée : que la Chambre se forme en comité des subsides dans le but d'adopter ceteritem exceptionnel, après quoi, nous pourrions poursuivre l'étude des différents articles inscrits à l'ordre du jour.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

M. FOSTER : Se ministre suppléant de la Milice voudra bien nous donner les éclaircissements voulus.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Le crédit demandé est affecté au paiement du transport, de la solde et des allocations des 500 soldats et officiers qui doivent se rendre en Angleterre pour prendre part aux fêtes jubilaires de la Reine. L'entente est que les officiers et les soldats recevront la solde attachée à leurs grades respectifs, et que, pour les soldats, il faudra bien leur accorder un supplément de solde pour leur entretien pendant qu'ils demeureront en Angleterre. Suivant nos prévisions, ce crédit se partagera en deux sommes à peu près égales. Il faudra peut-être \$11,000 ou \$12,000, pour payer la traversée en Angleterre, aller et retour, ainsi que le transport des soldats de leurs demeures respectives au Canada, jusqu'au port d'embarquement et puis du port du débarquement en Angleterre jusqu'à l'endroit où les autorités militaires anglaises décideront que les soldats doivent caserner. La solde des officiers et des soldats, je le répète, et mon honorable collègue (M. Foster) le sait, se déterminera d'après leur grade. Elle atteindra probablement le chiffre de \$13,000 à \$14,000.

M. FOSTER : Etes-vous d'avis que ce crédit suffira pour couvrir toutes les dépenses ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je l'espère. Mais il va sans dire que, dans l'intérêt même du pays, il importe que les choses se fassent sans mesquinerie ; et si ce crédit ne suffit point, la Chambre, j'en ai la certitude, ne s'opposera pas à nous accorder davantage.

M. FOSTER : Mais ce crédit est censé suffisant ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, il est censé suffire. Le détachement sera absent du pays environ quarante jours.

M. FOSTER : l'honorable ministre a-t-il songé à obtenir une réduction sur le prix du passage ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le détachement partira sur l'un des steamers de la ligne Dominion, le *Vancouver*, vers le 5 juin et reviendra vers le 1er juillet, époque à laquelle, si je suis bien informé, les fêtes jubilaires seront finies. Il reviendra sur quelques autres steamship, probablement le *Scotsman*. Nous avons obtenu des taux assez favorables. Naturellement, il y a cet été affluence de passagers pour l'Angleterre et il nous faudra probablement payer un peu plus cher que nous ne l'aurions fait en d'autres circonstances.

M. SUTHERLAND : Je désire faire une proposition au comité et au cabinet. Si je ne me trompe, un certain nombre de gentlemen fort en vue dans les cercles militaires, et dont quelques-uns ont déjà fait partie de la députation fédérale ou ont occupé d'autres charges honorables, ont reçu l'invitation d'accompagner le détachement en question dans sa visite en Angleterre. A mon avis — et si je ne me trompe, cet avis est partagé par la grande majorité de mes collègues et du peuple canadien — la Chambre devrait allouer un certaine

M. FIELDING.

somme à ces messieurs pour payer leurs dépenses. Je ne demande pas qu'on accorde une somme exagérée. Mais en égard aux importantes positions qu'ils occupent au pays et en raison de l'importance exceptionnelle des circonstances, les gentlemen qui doivent accompagner le détachement en question, et peut-être le premier ministre lui-même, seront censés représenter le Canada en Angleterre, et le peuple canadien, j'en suis convaincu, verra d'un bon œil la Chambre accorder à ces représentants de la nation, qui, après tout, ne seront pas nombreux, une somme raisonnable pour défrayer leurs dépenses. M'est avis que sans une allocation de cette nature, il n'y aurait que des hommes forts riches qui pourraient accepter l'invitation. Ma proposition, j'en ai la certitude, sera approuvée par la Chambre et par le pays.

La Chambre devrait donc allouer une somme raisonnable à titre de frais de représentation à ces délégués qui ont mérité d'être invités. Je me contente de signaler le fait à l'étude de la Chambre, du ministère et du cabinet, dans l'espoir qu'on adoptera une mesure quelconque dans le sens que j'ai indiqué.

Sir CHARLES TUPPER : Il me paraît préférable de discuter à fond la résolution à l'étude sans introduire au débat la question soulevée par l'honorable préopinant. Cette question pourra être amenée sur le tapis plus tard et soumise à l'étude de la Chambre. Le ministre du Commerce, représentant le ministère de la Milice, a déjà dit, si je ne me trompe, que le gouvernement serait peut-être obligé de demander à la Chambre un crédit encore plus généreux que celui proposé par la résolution en discussion ; et je ne doute pas, la Chambre répondra généreusement et libéralement à l'appel que le cabinet pourrait se trouver obligé de lui faire. La question soulevée par l'honorable préopinant (M. Sutherland) est de haute importance. Les gentlemen qui ont eu l'avantage d'être choisis, j'aime à le croire, seront trop heureux de rendre ce service à leur pays et d'accepter l'invitation qu'on leur a faite aux conditions que le gouvernement pourra établir ; et, de fait, si, parmi les invités, il s'en trouvait qui ne fussent pas en mesure d'accepter l'invitation aux conditions stipulées, nombre d'autres citoyens seraient enchantés de les remplacer en se conformant aux conditions posées par le cabinet.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il convient de faire connaître à la Chambre que les autorités impériales ont l'intention de fournir le logement dans les casernes, non seulement aux sous-officiers et aux soldats, mais en outre aux officiers qui accompagnent le détachement. J'admets volontiers que ce n'est pas le moment dans une circonstance aussi importante, de faire des économies de bouts de chandelle, et, au besoin, je n'hésiterai pas à demander à la Chambre un crédit supplémentaire ; toutefois, d'après les renseignements qui me viennent de source autorisée, les messieurs qui ont été nommés, étant, pour la plupart, des hommes d'un haut rang et qui toucheront la solde attachée à leur grade, auront lieu d'être satisfaits du traitement qu'ils recevront pendant leur court séjour en Angleterre, où ils ne demeureront guère plus de trois semaines. Toutefois, je suis heureux d'entendre le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) s'exprimer dans ce sens, et je le répète,

au besoin, je n'hésiterai pas à demander à la Chambre un crédit supplémentaire.

La résolution est adoptée et subit sa deuxième épreuve.

VOIES ET MOYENS.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Puisque la Chambre a bien voulu accepter sans débat l'item en discussion, il est convenable de lui faire subir sans retard ses différentes phases.

Je propose donc que la Chambre se forme en comité des voies et moyens, pour mettre à l'étude la résolution que voici :

Résolu.—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour le service de l'année expirant le 30 juin 1897, la somme de \$26,000 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

La motion est adoptée.

La résolution est étudiée en comité, rapportée, puis subit sa deuxième épreuve.

BILL DE SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai l'honneur de présenter à la Chambre le bill (n° 111) accordant à Sa Majesté la somme de \$26,000 requise pour faire face à certaines dépenses du contingent militaire qui doit être envoyé en Angleterre pour le jubilé de Sa Majesté en juin 1897.

La motion est adoptée et le bill subit sa première et deuxième lecture.

SUBSIDES—CONTRAT AVEC LA COMPAGNIE DITE : "AMERICAN BANK NOTE PRINTING COMPANY."

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. FOSTER : Avant que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides, je désire signaler à l'attention des députés qui m'écoutent certaines circonstances relatives à l'entreprise accordée par le gouvernement à la compagnie qui se charge d'imprimer les billets de banque, les timbres du revenu de l'intérieur, les cartes postales, les timbres-poste, etc. Il y a certaines circonstances de cette transaction qui méritent d'être signalées à l'attention de la Chambre, et je vais m'efforcer de faire à cet égard un exposé de faits aussi bref et aussi lucide que possible. C'est, à mon avis, une bien légitime ambition de la part d'une nation, de fabriquer elle-même sa propre monnaie, autant que la chose se peut faire, et quand il s'agit d'atteindre ce but aussi louable que légitime, il ne faut pas faire entrer en ligne de compte, dans une trop large mesure, la question du bon marché, qui est relativement, après tout, qu'une question accessoire ou accidentelle.

C'est d'après ce principe que le gouvernement canadien s'est guidé, dès le début même de la Confédération, lorsque, invoquant le pouvoir que lui accordait la constitution, il entreprit de fabriquer dans le pays même, suivant en cela une vieille tradition, la monnaie de papier, les timbres et autres articles semblables usités dans l'administration.

Dès 1866, le gouvernement avait confié cette entreprise à une seule compagnie, et lorsqu'en 1868, le gouvernement fédéral se fut chargé de ce service, l'entreprise fut poursuivie sans interruption, d'après le même système et sous la même administration, sauf certains changements effectués graduellement, tenant, cela va sans dire, à l'évolution opérée dans la situation d'une période quinquennale à l'autre, car l'entreprise a généralement été donnée pour une période de cinq années.

Les billets de banque—pour ne pas parler des autres articles qui sont fabriqués dans le même établissement, et par la même personne—ces billets, dis-je, furent d'abord fabriqués à Montréal et sous la surveillance aussi stricte que possible du ministre des Finances, à qui incombait toute la responsabilité de ce service. Mais dès le début on comprit que l'établissement chargé de la préparation de ces billets de banque devait se trouver à proximité de l'autorité à qui est confiée la surveillance de ce travail, de sorte que cette entreprise et les travaux qu'elle nécessite, qui continuèrent depuis 1868 à s'exécuter dans la ville de Montréal, devinrent graduellement l'objet d'une surveillance de plus en plus étroite de la part du ministre des Finances, et si bien qu'en 1881, époque de renouvellement du contrat, il y fut inséré une clause facultative qui permettait au ministre des Finances de forcer les entrepreneurs à exécuter leurs travaux dans la ville d'Ottawa. Cette clause facultative, toutefois, ne fut pas mise à exécution ; mais le principe de l'option fut consacré par le contrat. C'est à cette même époque, en 1881, que le gouvernement prit des mesures pour abaisser le coût de la fabrication des billets de banque et des autres articles usités dans l'administration fédérale, non pas tant en diminuant les taux alors en vigueur qu'en augmentant le tirage des billets imprimés sur chaque planche, ce qui, naturellement, eut pour effet d'abaisser le coût du produit.

Le nombre des billets imprimés dont le tirage, d'après le contrat de 1881, était de 25,000 et 15,000 respectivement, fut porté à 30,000 pour la première planche et à 25,000 pour la planche retouchée, soit une totalité de 55,000 billets imprimés. Ce contrat expira en 1886, et il en fut passé un autre. D'après ce nouveau contrat, il s'effectua dans les taux d'impression, une réduction très considérable, atteignant, en bloc, le chiffre de 15 pour 100 dans le prix des billets de banque et des timbres du revenu de l'intérieur, et le chiffre de 30 pour 100 dans le prix de l'impression des timbres-poste et autres articles postaux. Ce fut la même année (1886) que l'adoption fut exercée, et que l'on obligea l'entrepreneur à se procurer dans la ville même d'Ottawa un établissement convenable pour ces travaux qui, à l'avenir, dûrent s'exécuter à proximité du ministre chargé du soin de leur surveillance. En 1892, s'ouvrit la période d'un renouvellement de contrat. Le ministre demanda des soumissions, fit une étude approfondie de la question, et il en résulta que l'entreprise fut adjugée à la compagnie dite : "The British American Bank Note Company," le même établissement qui avait obtenu l'entreprise de ces travaux pendant toute l'époque dont j'ai parlé. En 1892 également, il s'effectua une importante réduction dans les taux payés pour ces travaux, et pour bien élucider ma thèse au sujet de l'abaissement graduellement effectué dans les prix, suivant que les circonstances le permettaient, je citerai, en m'appuyant sur un

relevé du sous-ministre des Finances, les principales réductions effectuées dans le contrat de 1892 :

Relativement aux billets de banque fournis à notre ministère, le coût des billets de la dénomination de \$1 a été réduit de \$104 le mille à \$91.81 ; le coût des billets de la dénomination de \$2 de \$126.40 à \$109.04, et celui des billets de la dénomination de \$4, de \$118.75 à \$97.64. D'autres réductions importantes ont également été faites dans le coût des articles usités dans le service postal et dans celui du revenu de l'intérieur. Ainsi, le coût des timbres-poste a été réduit de 20 cents à 13 cents le mille ; celui des timbres d'enregistrement, de 40 cents à 25 cents ; celui des cartes postales de \$1 à 80 ou 90 cents, suivant que la matière employée était de provenance canadienne ou étrangère ; celui des cartes correspondances, de \$3.25 à \$2.75 ou \$1.50, d'après la qualité de la carte.

Les différents articles, tels que timbres judiciaires, enveloppes postales timbrées, timbres pour les poids et mesures, timbres pour le tabac et autres timbres usités au ministère du Revenu de l'intérieur subirent tous une importante réduction de taux. On améliora les procédés de fabrication ; on fit subir un abaissement au tarif d'impression ; et ces améliorations venant directement à la suite du bon marché effectué dans la fabrication prouvent qu'il fut fait d'importantes réductions. Pour résumer l'histoire de l'entreprise des billets de banque, à compter du début même de la Confédération jusqu'à aujourd'hui, voici les deux principes qui ont servi de guide au gouvernement : (1.) Faire exécuter ces travaux au Canada et par des Canadiens, puis rendre de plus en plus étroite la surveillance de l'entreprise par le ministère des Finances ; (2.) Réduire graduellement et dans une mesure importante le coût des travaux.

L'entreprise de l'impression de billets de banque et autres articles semblables, s'est toujours effectuée d'après des stipulations fort claires et bien définies, et je veux signaler ici quelques-unes des stipulations du contrat qui vient d'expirer, après avis donné le 23 avril dernier, stipulations que j'emprunte au relevé déposé sur le bureau de la Chambre. D'abord, c'est une des conditions de la soumission et du cahier des charges approuvés par le ministère et sur lesquels est basé le contrat, que l'entrepreneur, d'une part est tenu de graver, imprimer, fournir et délivrer tous billets de banque, timbres-poste et les timbres de l'accise : que le gouvernement fédéral, d'autre part, s'engage à employer exclusivement la compagnie pour l'exécution de tous les travaux dont il pourra avoir besoin pendant la période embrassée par le traité ; et que tous les travaux, gravure, impression et livraison, doivent se faire à Ottawa, dans un édifice approuvé par le gouvernement, à l'épreuve du feu, et où seront appliquées toutes les sauvegardes nécessaires. Les conditions de l'entreprise sont clairement définies, et il est attribué au ministre des Finances, au directeur général des Postes et au contrôleur du Revenu de l'intérieur un pouvoir de haute surveillance qui leur permet de voir à ce que toutes les fournitures livrées soient de la qualité voulue, chacun de ces ministres ayant pleine liberté de rejeter les articles qui ne sont pas de la qualité ou du type convenus. Les conditions stipulées au contrat étaient donc parfaitement comprises : tous les travaux devaient se faire à Ottawa ; le gouvernement était tenu de ne pas employer d'autre entrepreneur pour ce travail ; et il était attribué aux ministres, une haute surveillance leur permettant de contrôler, dans une certaine mesure, le type, la qualité des produits et de voir à ce qu'ils fussent conformes aux stipulations expresses du contrat.

Cela nous amène à la considération du cas actuel.

M. FOSTER.

Le contrat signé en 1892 était fait pour cinq ans, et devait expirer le 23 avril 1897, pourvu que le ministre des Finances donnât un avis de six mois à cette fin. Faute d'avis de ce genre six mois avant cette date, le contrat devait expirer six mois seulement après qu'un avis en aurait été donné soit par le ministre des Finances soit par l'entrepreneur, chacun s'inspirant de ses divers intérêts. Le ministre des Finances a donné cet avis le 26 septembre 1896, et la *British American Bank Note Company* a reçu avis du fait que le contrat expirerait le 23 avril suivant.

Précisément vers ce temps-là la *British American Bank Note Company* invitait, par l'intermédiaire de son président, le ministre des Finances qui, en toute probabilité, était le plus intéressé dans l'affaire et qui était chargé de voir aux dispositions du contrat, à se rendre au lieu de la fabrication des billets de banque et des timbres pour examiner l'établissement, vu qu'il pouvait aimer à voir quelque chose des procédés et de la manière dont ce travail était exécuté. C'était la chose presque nécessaire, car nul ministre des Finances ni aucun autre ministre ne possède la moindre connaissance du côté technique de cette branche d'affaire ; et à moins de s'y initier d'une manière pratique, en visitant réellement l'établissement et en voyant la manière même dont le travail est exécuté, il est impossible pour qui que ce soit, peu importe l'intelligence qu'il peut avoir, de s'occuper du sujet en homme suffisamment informé.

Le président de la *British American Bank Note Company* a donc courtoisement invité le ministre des Finances à visiter et à inspecter l'établissement. Le ministre des Finances, comme les journaux l'annoncent, a accusé réception de l'invitation, mais autant que je sais, il ne s'y est jamais rendu. Cette invitation était faite le 16 octobre. Le 19 du même mois, le ministre des Finances demandait des soumissions, après avoir obtenu sur son rapport un arrêté ministériel l'autorisant à donner avis de l'expiration de l'ancien contrat, et à demander des soumissions en vue de la signature d'un nouveau contrat.

On a demandé ces soumissions le 19 octobre. On trouvera les conditions s'y rapportant à la page 15 du document officiel, et il serait bon que les honorables députés y portent attention, car elles forment la base de toute l'affaire, elles constituent le gage de la bonne foi existant entre le gouvernement qui demande des soumissions, en vue d'une entreprise, et les personnes qui produisent leurs soumissions ; et lorsque ces conditions ont été une fois définitivement énoncées, il est de règle, et la règle est générale, je crois, que ces conditions qui forment la base de l'entreprise constituent entre les parties un lien semblable à celui qui existerait entre particuliers, et qu'elles doivent être entièrement, absolument et scrupuleusement observées ; ou bien, si ces conditions ne sont pas définitives, et si à une phase quelconque des négociations le ministre trouve qu'il est de l'intérêt du gouvernement de les changer, il est alors du devoir absolu du ministre de fournir à chacun des soumissionnaires la même information qu'il peut donner à l'un d'eux.

Quelles étaient les conditions ? Elles énonçaient ce qui devait faire l'objet des soumissions comme suit :

La gravure, l'impression, la fourniture, la livraison au gouvernement du Canada, suivant et au temps qu'il sera

besoin durant la période et d'après les termes et conditions ci-après mentionnés :

- A. BILLETS FÉDÉRAUX.
B. Timbres-poste, enveloppes timbrées, cartes postales et cartes lettres, et bandes postales.
C. Timbres du Revenu de l'intérieur.

Tel était ce qui constituait l'entreprise, et la Chambre verra que ces conditions comprennent tous les travaux, absolument d'après les principes suivis depuis la Confédération, absolument d'après les principes des soumissions, et des contrats antérieurs, et nul de ceux qui ont tant soit peu connu comment les soumissions se sont faites par le passé, relativement à cette branche des travaux du gouvernement canadien, n'a douté un seul instant que ces conditions ne voulassent dire exactement ce qu'elles énoncent et ce qu'elles comprennent, savoir : que ces travaux, et tous ces travaux seraient faits dans la ville d'Ottawa. C'était là une condition importante dans la demande des soumissions. Le terme accoutumé de cinq ans était celui qu'on fixait à l'existence du contrat.

L'article 7 ajoute :

Tous les travaux faits en vertu du contrat.....

C'est-à-dire la gravure, l'impression, la livraison, etc.

Tous les travaux faits en vertu du contrat seront faits dans la ville d'Ottawa dans un ou des édifices approuvés par le gouvernement du Canada. * * * Nul contrat ne sera fait avec aucun des soumissionnaires tant que celui-ci n'aura pas convaincu le dit gouvernement du Canada qu'il possède, ou qu'il possèdera lorsqu'il commencera les travaux faits en vertu du contrat, un ou des édifices convenables à Ottawa pour l'exécution de ces travaux.

Les clauses de garantie ordinaires se trouvent dans le cahier des charges et ces clauses sont presque identiques avec celles des soumissions précédentes et du précédent contrat. L'article 22 déclare : Qu'on devra, pour garantie de bonne foi, faire un dépôt d'une somme de \$5,000, et un autre dépôt de \$50,000 qui resteront en la possession du gouvernement et porteront intérêt, pour garantir la bonne exécution des travaux.

Il y avait aussi la clause 23 d'usage, savoir : Que le gouvernement du Canada ne s'engage à accepter la plus basse ni aucune soumission,—le gouvernement, restant entièrement libre à toute phase des négociations d'agir comme il l'entendrait dans le plus grand intérêt du pays.

Voilà quant aux conditions d'après lesquelles on a demandé les soumissions actuelles.

Eh bien ! je ne sais pas précisément pour quel objet ni pour quel but, mais le fait est qu'on a exprimé cette demande de soumissions en termes très larges réellement, et qu'on a envoyé le cahier des charges en Angleterre, aux Etats-Unis et au Canada. On trouvera aux pages 20, 21 des documents produits la liste des sociétés et des compagnies, auxquelles ce cahier des charges a été adressé apparemment en vue de leur fournir des renseignements, leur apprenant qu'elles pouvaient soumissionner relativement à l'entreprise d'après les conditions y énoncées.

Nombre d'exemplaires de ce cahier des charges furent envoyés à Londres, et la lettre du ministre les accompagnant est ainsi conçue.

MINISTÈRE DES FINANCES,
OTTAWA, 22 octobre 1896.

M. J.-G. Colmer,
Bureau du gouvernement canadien,
N° 17, rue Victoria, Londres.

CHER MONSIEUR COLMER.—Je vous expédie une douzaine de copies d'une circulaire relative au nouveau contrat

que nous projetons pour l'exécution de la gravure et de l'impression des billets fédéraux, des timbres-poste et des timbres du revenu de l'intérieur. Il n'est guère probable que nous recevions des soumissions d'Angleterre, mais je voudrais faire connaître ce contrat aussi universellement que possible aux gens engagés dans la besogne. Je vous serai donc obligé si vous faites parvenir immédiatement ces circulaires aux principales maisons anglaises qui s'occupent de cette branche d'affaires.

Votre dévoué,

(Signé) W.-S. FIELDING,
Ministre des Finances.

M. Colmer suivit exactement ces instructions, et dans une lettre à M. Fielding il énumère les compagnies, les sociétés et les particuliers à qui il avait envoyé les circulaires. Aussitôt après, les maisons anglaises s'informèrent si l'on devait, oui ou non, tenir fermement à la stipulation de la clause 7, savoir : que les travaux seraient faits à Ottawa, et en conséquence M. Colmer envoya au ministre des Finances le télégramme suivant :

Soumissions pour gravure, ne peut abandonner condition requérant exécution des travaux au Canada. Déclarent encore soumissions impossibles sans spécimens mentionnés dans clause quatorze.

Les spécimens dont ils est parlé dans ce télégramme étaient les spécimens de timbres et l'accessoire.

A ce télégramme le ministre des Finances répondit :

Soumission pour gravure, ne peut abandonner condition requérant exécution des travaux à Ottawa, si gens solvables désirent soumissionner, enverrons échantillons.

La réponse du ministre des Finances aux demandes d'informations des maisons anglaises est ferme et résolue pour déclarer que ces travaux doivent s'exécuter à Ottawa. Voilà, comme le dit M. Colmer un peu plus tard, qui dissuada toutes les maisons anglaises d'essayer de soumissionner. Celles-ci n'avaient ni leurs graveurs ni leur outillage ici, non plus que qu'édifices pour y exécuter ces travaux dans la ville d'Ottawa.

Il y eut aussi une soumission produite par une maison de Toronto, la maison Barber et Ellis, laquelle demanda aussi, si on pourrait abandonner quelque une des conditions du cahier des charges. Il s'agissait dans ce cas-ci, non de la condition ayant trait à l'exécution des travaux à Ottawa, mais de celle relative au dépôt de \$50,000. Cette maison prétendait qu'il faudrait \$50,000 pour organiser un établissement de ce genre, et que s'il fallait encore déposer \$50,000 en argent sonnante entre les mains du gouvernement, le tout formerait un déboursé de \$100,000 qui équivalait de bien près aux travaux d'une année. La Compagnie Barber et Ellis manifestait l'intention de soumissionner, mais elle demandait l'abandon de cette condition restrictive dans cette mesure, savoir : qu'on lui permettrait de fournir des garanties personnelles indiscutables d'une nature quelconque, au lieu de déposer \$50,000 comptant. Le ministre fut aussi ferme en présence de cette demande qu'il l'avait été relativement aux demandes d'informations de Londres, et sa lettre qu'il écrivit en réponse le démontre fortement, déclarant ces travaux très particuliers et très importants, il dit :

L'entreprise de la gravure est de sa nature une entreprise dont ne peuvent se charger que ceux qui possèdent un capital considérable et qui peuvent assurer le gouvernement de leur parfaite solvabilité ; il est donc nécessaire d'imposer, relativement à cette entreprise, des conditions différentes de celles qu'on impose dans les entreprises ordinaires.

Le ministre déclare dans cette lettre qu'on ne peut se départir de ces restrictions et conditions du cahier des charges. Il est ferme en présence des demandes d'informations de Londres ; il l'est également en présence de celles de Toronto. Cela porte l'affaire à une autre phase, c'est-à-dire celle où les soumissions furent reçues. On avait annoncé que ces soumissions devaient être produites le 23 novembre et à cette date, soit à midi, soit à toute autre heure du jour—je ne puis le voir par les documents—mais probablement à midi, il y en avait trois de produites.

L'une d'elles était irrégulière, et pourquoi ? parce qu'elle n'était pas accompagnée de dépôt. C'était celle de la Compagnie Barber et Ellis. Celle-ci voulait bien faire le dépôt de \$5,000, pour garantie de bonne foi, et fournir une garantie personnelle satisfaisante de n'importe quel montant pour garantir la bonne exécution des travaux ; mais elle ne voulait pas déposer \$50,000 entre les mains du receveur général.

Cette soumission, que nous appellerons soumission n° 1, fut donc mise de côté parce qu'elle n'était pas conforme aux conditions.

Il y en avait encore une autre qui pêchait contre les conditions du cahier des charges, savoir : celle de l'*American Bank Note Company*, qui a le siège principal de ses affaires dans la ville de New-York, et dont je n'ai nullement besoin, à cette phase de la question, de faire l'histoire, ni d'examiner la bonne foi, ni de mentionner les grandes opérations.

Eh bien ! la soumission Barber et Ellis fut mise de côté pour cause d'informalité, en ce qu'elle n'était pas conforme à l'une des conditions, dont les dispositions principales étaient celles que j'ai lues à la Chambre. La soumission de l'*American Bank Note Company* était irrégulière sur un point bien plus essentiel que celui sur lequel pêchait la soumission Barber et Ellis. Comment ? La Compagnie Barber et Ellis voulait exécuter ses travaux à Ottawa, et y organiser son établissement ; elle voulait se conformer en tout aux conditions si ce n'est quant à leur condition requérant un dépôt de \$50,000 en argent sonnante, auquel elle voulait substituer une garantie personnelle indiscutable et suffisante ; mais sa soumission était irrégulière, et fut rejetée. La soumission de l'*American Bank Note Company* était irrégulière en ce qu'elle renversait toute la base des conditions, laquelle était que les travaux seraient exécutés à Ottawa, et cette compagnie ajoutait ce qui suit à sa soumission.

L'*American Bank Note Company* comprend ce dont elle fait une des conditions de sa soumission, qu'on ne requiert pas par le cahier des charges ci-annexé que le papier de billets de banque et autres, les rouleaux d'acier, les planches d'acier, les coins et autres outils du métier, les encres, les couleurs, etc., soient faits dans la ville d'Ottawa, mais que ces choses nécessaires à la fidèle exécution de l'entreprise peuvent être acquises ailleurs.

Eh bien ! M. l'Orateur, je dis sans crainte qu'il n'y avait pas de fonctionnaire dans le département des Finances, ni personne qui fût tant soit peu au fait de ce qui s'est passé au Canada depuis 1867, relativement aux travaux concernant les billets de banque, qui ne fût absolument et positivement sûr, à la lecture de ces conditions, qu'elles demandaient des soumissions pour tous les travaux, et que c'était à la condition essentielle sur laquelle on avait insisté depuis la Confédération—sur laquelle on avait insisté lorsque les entrepreneurs, en 1886, M. FOSTER.

furent forcés de venir organiser un nouvel établissement à Ottawa. Mais l'*American Bank Note Company* s'est simplement dit, comme elle l'a dit ensuite au ministre : "Non, nous ne pouvons nous conformer à cette condition ; si on l'applique, nous ne pouvons nous charger de cette entreprise, et nous allons, par conséquent, ajouter cette note à notre soumission, savoir : que nous ne serons pas tenus de nous conformer à cette condition fondamentale, mais qu'il nous sera permis d'exécuter ces travaux à New-York pour les apporter faits ici."

Si l'*American Bank Note Company* n'est pas une société d'avocats, elle a dû être graduée quelque part dans le voisinage d'un bureau d'avocat. Elle est composée d'habiles casuistes, absolument trop habiles pour mon simple et confiant ami le ministre des Finances. Avec une habileté et une finesse extrêmes, ces messieurs ont exprimé leurs prétentions sous un jour inoffensif, comme s'il n'y eût eu rien que d'innocent en eux ; mais ils accomplissaient la mortelle besogne qu'ils avaient en tête, savoir : de n'exécuter aucun des travaux essentiels à Ottawa. "Il n'est pas requis par le cahier des charges ci-annexé, disent-ils, de fabriquer le papier de billet de banque et autre"—personne n'a jamais pensé ni dit que ça l'était,—"de fabriquer des rouleaux d'acier"—nul non plus ne l'a pensé ni dit, si ce sont de simples rouleaux,—"de fabriquer des planches d'acier"—nul n'a jamais pensé ni dit que ça l'était, si ce sont des planches de formules en blanc ; mais voici où se montre l'astuce,—"ni de fabriquer les coins ou autres outils".

Ils sautent tout droit par-dessus les coins, comme s'ils avaient été sur une pente de glace vive et passent aux outils aussi vite que possible tout comme s'il n'y avait pas de différence entre les outils et les coins. Un burin de graveur est bien un outil ; mais le dessin que par des mois de dur labeur, et par une adresse qui ne peut être que le résultat de longues années de pratique il parvient enfin à produire, voilà surtout ce qui importe dans son travail. Mais, d'après la compagnie, ce ne serait là qu'un outil tout comme le burin du graveur. Il faut se procurer les coins et les outils à New-York ou partout ailleurs où on peut les avoir à meilleur marché. Quand le ministre des Finances vit cette décision un peu subtile, il eut quelques inquiétudes de conscience. Il prit le soin de se procurer un rapport sur les soumissions reçues du sous-chef du ministère. Ce dernier depuis sa nomination avait été à même de suivre de près les travaux et était au courant de tout ce qui s'y rapportait. Je voudrais maintenant que la Chambre prenne en considération le rapport du sous-chef. Avec les officiers de son département,—excellents officiers très habitués aux travaux de ce genre—il a fait le calcul de ces soumissions. D'après le rapport de ces officiers on voit que l'ancien contrat s'est élevé à la somme totale de \$123,000 ; que les chiffres de l'entrepreneur actuel sont de \$128,843, soit \$5,843 de plus, tandis que l'*American Bank Note Company* faisait ses prix dans les \$99,646, soit une différence de plus de 20 pour 100 en faveur de leur soumission. Le sous-chef du ministère en fut particulièrement frappé. Si le sous-chef avait été aussi novice dans ce département que le ministre des Finances la chose ne l'aurait certainement pas frappé. Mais il arriva que lorsque le contrat de 1892 fut passé, le sous-chef eut à faire certaines recherches, certains calculs,

et il n'y manqua pas. Et lorsqu'il constate que la soumission de l'*American Bank Note Company* est de \$99,646 il ne peut s'empêcher de commenter ces chiffres et voici en quels termes il le fait :

La différence est si grande que le soussigné se croit justifiable de faire quelques remarques à ce sujet, et bien qu'il soit absolument incapable d'en comprendre la raison, il considère qu'elle pourrait provenir de diverses causes. D'abord, les nouveaux soumissionnaires—l'*American Bank Note Company*—croit peut-être qu'il lui serait possible de se rattraper de la différence en augmentant le taux de sa soumission quant aux fournitures qui ne sont pas généralement en grande demande. Si l'entreprise lui est accordée qu'on n'oublie pas de faire attention à ce dernier détail et d'y bien prendre garde.

Le conseil est d'une sagesse incontestable. Le spécialiste qui se serait occupé de la chose et y aurait donné toute son attention n'aurait pas pu faire autrement que d'en être frappé, mais le sous-chef continue :

De plus, dit-il, il existe une très grande différence entre les soumissions de cette dernière et celles de la *British American Bank Note Company* dans les prix pour comptes d'impression.

Remarquez-le bien, il n'est pas question de graver mais d'imprimer les billets.

En face d'une différence aussi grande entre les deux soumissionnaires, sur cet article, le soussigné est d'opinion qu'une investigation devrait être instituée, conduite par un expert, et à cet effet, il recommande que la question soit soumise à l'imprimeur de la reine, afin de déterminer si la soumission de l'*American Bank Note Company* peut être menée à bonne fin, et de voir si, en faisant des offres aussi peu rémunératrices, elle n'a pas eu surtout pour but de s'implanter dans le pays.

Voici une remarque grosse d'importance, et elle prend son origine dans des faits antérieurs.

Le sous-ministre continue :

Relativement à ce qui précède, le soussigné déclare que lors de la conclusion du présent contrat, une enquête sévère et explicite fut faite pour connaître les prix de l'*American Bank Note Company* et de ceux demandés par la *British American Bank Note Company* aux premières institutions financières du pays; il y eut même un cas où il fut montré au département les comptes chargés par la *British American Bank Note Company* à une maison de banque pour l'impression de ses billets. Le résultat de ces recherches fut que le gouvernement ne payait pas plus cher que les grandes institutions pour le même travail et que les prix ne dépassaient pas ceux demandés par l'*American Bank Note Company*. Il est peu possible que, depuis la conclusion du contrat, les prix soient tombés au chiffre que nous présente aujourd'hui cette dernière compagnie. De fait, il appert par le document même, que les soumissionnaires actuels ont jugé nécessaire d'élever les prix dans certaines lignes contenues dans l'offre qui nous est actuellement soumise. D'où il découle qu'il y a eu des raisons invoquées autres que celles qui nous ont été indiquées afin de faire décider l'*American Bank Note Company* à présenter une échelle de prix aussi réduite que celle qui est aujourd'hui payée.

Avant de passer un contrat avec cette compagnie, si telle est l'intention, le soussigné recommande qu'aucune précaution ne soit omise de la part de ceux qui ont aujourd'hui le contrat, afin d'obtenir l'exécution la plus parfaite possible du travail et pour la sauvegarde des billets. A ce sujet, le soussigné a l'honneur de faire remarquer que la *British American Bank Note Company* exerçait la vigilance la plus active au sujet de nos billets en voie de préparation.

Après avoir décrit toutes les précautions prises, il continue :

Si le gouvernement se décide à accorder l'entreprise à l'*American Bank Note Company*, il me paraît nécessaire de toujours se rappeler que cette institution est étrangère au pays et que les officiers qui viendront prendre la direction des travaux nous arriveront de New-York. A ce sujet, le soussigné appelle l'attention sur le fait qu'aux termes de la condition qui fait partie de leur soumission, ils ne sont pas obligés de fabriquer les billets de banque et autres papiers officiels, rouleaux et planches d'acier, coins et autres outillages, non plus que l'encre, les couleurs etc., etc., à Ottawa, mais qu'il

leur est loisible de faire venir d'ailleurs tout ce dont ils ont besoin pour l'exécution de leur contrat. Il ressort de ce qui précède qu'une grande partie du travail peut être fait à New-York, ce qui mérite d'être sérieusement pris en considération, et, bien que le fait ne soit pas exprimé en termes exprès, le soussigné est en droit de supposer que la compagnie a calculé qu'elle aurait à payer des droits sur tous les articles impossibles et qui seraient introduits au Canada.

Enfin, il termine par cette observation qui est d'une grande importance pour la Chambre.

Le soussigné ajoute de plus qu'un contrat avec une autre compagnie entraînera nécessairement et de suite des déboursés considérables pour dessins, rouleaux, coins....

Il ne dit pas des outils, il ne les considérerait pas comme tels,—

... indispensables dans la préparation des planches requises. De fait, cela entraînerait toutes les dépenses se rattachant à la fabrication de nouveaux billets et timbres. Ceux qui ont actuellement le contrat ne seraient pas soumis aux mêmes déboursés, et cette considération paraît avoir été passée inaperçue lorsque les soumissions ont été comparées. Même en ayant égard à ce qui vient d'être dit, les offres de l'*American Bank Note Company* sont beaucoup plus basses que celles de la *British American Bank Note Company*.

Je considère ce rapport comme très honnête, très impartial et il doit être considéré par nous comme très important.

Après en avoir pris connaissance qu'a fait l'honorable ministre des Finances ?

Voici une compagnie;—et je pense que tout député qui, sans préjugé aucun, lira ou écoutera la lecture de ce rapport, s'accordera avec moi. Voici dis-je, une compagnie qui désire voir sa soumission acceptée, sans tenir aucun compte de la condition essentielle qui fait la base du contrat spécifiant que le travail de gravure et la préparation des planches devront être faits à Ottawa.

L'honorable ministre n'a pu accepter la soumission de MM. Barber et Ellis, parce que les \$50,000 n'avaient pas été déposées, bien qu'il lui fut offert des garanties personnelles, suffisantes, sans aucun doute. Telle a été sa décision. Il n'a pu accorder l'entreprise aux entrepreneurs de Londres, parce que l'ouvrage devait être fait à Ottawa. Mais que fait-il lorsqu'il s'aperçoit que l'*American Bank Note Company* a passé sous silence la clause la plus importante du cahier des charges? Va-t-il demander de nouvelles soumissions? Pas du tout. Va-t-il faire venir les trois soumissionnaires devant lui et donner à chacun des chances égales? Oh! non! Il ne prend nullement en considération la soumission de la *British American Bank Note Company* qui, certainement, était parfaite dans tous ses détails, contenait toutes les conditions, le dépôt de \$5,000 exigé avait été fait et la compagnie s'engageait à remettre les autres \$50,000 entre les mains du receveur général. Il ne tient aucun compte de cette soumission; les deux autres sont traitées comme si elles n'avaient jamais été faites. Il se met en rapport avec la compagnie américaine. La compagnie anglo-américaine était à portée de sa voie, tandis que la compagnie américaine avait son siège d'affaires et d'opération à New-York et était une corporation étrangère.

Il n'a pas un mot à dire à la compagnie canadienne, et quoique la compagnie américaine ne connaisse pas les bases mêmes de l'entreprise, c'est avec elle qu'il entre en communication. Le 14 de décembre, dans une lettre écrite à M. Freeland, le secrétaire de la compagnie américaine, il dit:—

CHER MONSIEUR,—Il y a, dans la soumission de votre compagnie pour la gravure et l'impression des billets et

des timbres, un ou deux points sur lesquels nous voulons avoir de nouveaux renseignements.

1. Dans une conversation que j'ai eue avec vous, j'ai compris que votre compagnie aimait autant que les enveloppes timbrées fussent exclues du contrat projeté. Je serais heureux de recevoir de vous une confirmation de cette déclaration.

Depuis le jour même que l'on a demandé ces soumissions, le ministre des Finances (M. Fielding) a eu personnellement des communications constantes et continuelles avec la compagnie américaine, soit à Ottawa, soit à New-York; mais la compagnie anglo-américaine n'a pu avoir un mot, un instant d'entrevue ou de conversation avec le ministre des Finances. La Chambre vaudra bien remarquer ce que signifie la clause que je viens de lire. Lorsque, depuis la Confédération, tous les entrepreneurs, lorsque les deux autres soumissionnaires ont fait leurs soumissions pour tout le travail à exécuter, qu'il fût rémunérateur ou non, comment se fait-il que le ministre des Finances vienne déclarer à la compagnie américaine que cette partie non rémunératrice de sa soumission sera abandonnée, et qu'on ne lui demandera pas de l'exécuter.

Les enveloppes timbrées n'ont pas eu grand cours en ce pays, parce que, je suppose, elles ne sont pas à bon marché. La machine pour graver ces enveloppes coûterait de \$5,000 à \$7,000, et le profit réalisé sur ces enveloppes que l'on emploie dans le pays, serait à peine suffisant pour payer l'intérêt du prix du matériel, ce qui fait que cette partie de l'entreprise n'est pas rémunératrice. Aussi le ministre des Finances suggère-t-il de la rayer du contrat fait avec la compagnie américaine et de faire exécuter cet ouvrage par l'imprimeur de la Reine. Dans ce cas-là, le gouvernement doit fournir à l'imprimeur de la Reine un matériel valant \$6,000, et qui sera après l'ouvrage terminé, entièrement improductif. Il est bien étrange que cette clause du contrat ait été biffée et que cela ait été fait à la recommandation du ministre des Finances, mais cependant c'est ce qui est arrivé.

2. Quant à un certain nombre de timbres du revenu de l'intérieur, les prix en sont extraordinairement élevés.

Je crois qu'ils étaient extraordinairement élevés dans la soumission de la compagnie américaine—quelquefois dix fois plus élevés que les prix de la compagnie anglo-américaine. Les timbres pour le tabac à chiquer sont de \$100 par mille; sur le tabac à priser, au-dessous de 40 pour 100, \$57.06 par mille; les timbres judiciaires, \$72.34 par mille. Le ministre déclare que ces prix sont extraordinairement élevés et il ajoute:

Je constate cependant que la quantité de ces timbres dont on a fait usage jusqu'ici et sur laquelle, par conséquent, nous nous sommes basés pour donner les estimations comprises dans notre cahier des charges a été très faible. Je comprends que si l'on a besoin de ces timbres en aussi petite quantité, le prix de votre soumission doit être assez élevé pour payer le coût de la gravure; le prix en est modéré si l'on ne grave qu'un petit nombre de ces timbres, mais il deviendrait excessif si l'on avait besoin d'une grande quantité de ces timbres.

Mais d'après l'aveu même du ministre, nous n'aurons pas besoin d'un grande quantité de ces timbres.

Il peut se faire que, vu les changements opérés dans nos lois du revenu, l'on ait besoin d'une certaine partie de ces timbres en plus grande quantité.

Et le ministre demande au soumissionnaire de modifier ses prix quant aux timbres dont nous aurons le plus grand besoin. Mais voici maintenant le point capital:

M. FOSTER.

3. Je désire attirer votre attention sur le paragraphe suivant de votre soumission:

L'*American Bank Note Company* comprend, et fait une condition essentielle de sa soumission, qu'elle ne sera pas obligée, par le cahier des charges ci-annexés, de fabriquer dans la cité d'Ottawa les billets de banque et autres papiers, les rouleaux et planches d'acier, les coins et les autres outils nécessaires à son industrie, son encre, ses couleurs, etc., mais qu'elle pourra se procurer ailleurs tous les articles nécessaires à l'exécution fidèle de son entreprise.

Je pense que vous feriez bien.

Que de bienveillance l'honorable ministre témoigne à la compagnie favorisée, dans sa correspondance.

Je pense que vous feriez bien de donner une explication de cette clause. Nous n'avions pas dans notre cahier des charges, l'intention d'empêcher l'importation du papier, de l'encre, couleurs, etc., etc., ou des outils ordinaires...

Voici un bon mot:

...nécessaires pour faire la gravure. Nous n'avions pas non plus l'intention d'empêcher l'importation des rouleaux ou planches d'acier, lorsque ces rouleaux et ces planches sont tout usés, c'est-à-dire ne sont pas gravés, ou autrement ouverts. Le seul point où ces conditions ne semblent pas s'accorder...

Le ministre n'aime pas à parler trop crûment ou trop durement en disant que la soumission ne s'accorde pas...

...avec les termes de notre cahier des charges est quant aux coins. Si vous tenez à fabriquer ces coins en dehors du Canada, vous m'obligerez beaucoup en me fournissant de plus amples explications à ce sujet. Ce que nous avons surtout en vue en exigeant que l'ouvrage nécessaire par cette entreprise soit fait à Ottawa, c'est que cet ouvrage sera exécuté par des ouvriers travaillant dans un établissement sous la surveillance immédiate du département, ce qui nous permettra de nous prémunir le plus possible contre toutes fraudes ou pertes. Je recevrai avec plaisir tous renseignements que vous pourriez me donner sur les motifs qui vous déterminent à faire fabriquer ces coins à l'étranger.

W.-S. FIELDING,
Ministre des Finances.

Je considère que cette lettre est une invitation que le ministre fait à M. Freeland, dans les termes les plus aimables, de se préparer une explication, l'assurant en même temps qu'elle sera favorablement reçue, si elle est tant soit peu plausible. M. Freeland est à la hauteur des circonstances et n'attend pas longtemps pour envoyer au ministre une lettre dans laquelle il déclare:

1. Que nous confirmons l'interprétation que vous avez donnée à mes paroles, savoir que la compagnie aimerait autant écarter du contrat projeté la fabrication des enveloppes timbrées.

Pour quelle raison la compagnie ne fabriquerait-elle pas ces enveloppes? C'est qu'elle n'y voit aucun profit à faire. Elle serait obligée d'amener ici et de garder de nouvelles machines; et ce que la compagnie aurait pu faire de mieux, aurait été de retirer l'intérêt du prix de ces machines, et rien de plus. Aussi, la compagnie dit qu'elle serait heureuse de voir biffer cette clause du contrat.

2. Conformément à la demande que vous nous faites de vous dire à quelles conditions nous vous fournirions certains timbres du Revenu de l'intérieur en plus grandes quantités que celles que vous avez d'abord mentionnées, si nous en étions requis, nous vous dirons qu'en sus du nombre des timbres indiqué dans le cahier des charges imprimé, nous vous fournirons des timbres tirés des mêmes planches, aux taux suivants par mille timbres, jusqu'à l'expiration de notre contrat.

Et la compagnie donne une liste de prix. Je n'entrerai pas dans ces détails.

3.

Voici le point principal :

3. Nous sommes heureux d'apprendre que nous avons bien compris le cahier des charges imprimé, concernant les articles que nous pouvons nous procurer ailleurs, tels que l'encre, les couleurs ou les outils nécessaires à la gravure, rouleaux et planches d'acier, car la teneur du cahier des charges pouvait prêter à une interprétation différente. Vous dites aussi que le seul point sur lequel nos conditions ne semblent pas s'accorder avec les termes du cahier des charges est à propos des coins et vous nous demandez si nous tenons beaucoup à ce que les coins soient fabriqués en dehors du Canada et vous nous priez de donner des renseignements à ce sujet.

Suivent les renseignements.

Mais, M. l'Orateur, l'un des objets de ce gouvernement depuis 1878 et de l'ancien gouvernement qui l'a précédé, a été de former ici au Canada un groupe d'hommes assez habiles et assez forts pour faire, tant la gravure que l'exécution mécanique de notre papier-monnaie.

L'exécution mécanique lorsque vous avez la machine et des manœuvres pour la mettre en mouvement, n'est rien en comparaison du talent ingénieux et rare qui exécute le fin travail du graveur, fait d'abord le dessin, transporte ensuite le dessin sur l'acier et prépare les coins. Après cela, l'opération est entièrement mécanique. Si le ministre des Finances ignore ces choses, cinq minutes dans un établissement de graveur, lui apprendraient que le travail, lorsque le dessin est sur l'acier, est tout mécanique. Le coin, — je regrette de ne pas en avoir un ici, mais je suppose que les membres de cette Chambre savent ce que c'est — le coin, dis-je, est la première production de l'art du graveur. Le graveur fait son dessin, que ce soit une belle vierge, ou un navire sur la mer ou quelque autre emblème frappant. Il commence son ouvrage avec ses planches, son acier et les outils de son art ; et par un travail patient qui dure, pour une bonne exécution, de deux à huit semaines et pour un prix qui varie de \$150 à \$1,000 pour cet adroit travail seulement, il fixe cet image ou ce dessin sur l'acier, et c'est ce qui constitue le coin. Tout ce que vous avez à faire ensuite, est de tremper le coin, de le transporter sur le rouleau d'acier et de le retransporter, par le même procédé mécanique, sur la planche et alors imprimer vos timbres, vos billets, etc. Le travail essentiel est fait par le graveur ; mais la production de ce travail n'est qu'un outil du métier, s'il faut en croire M. Freeland et après lui le ministre des Finances. Mais du moment que l'établissement américain eut obtenu le consentement du ministre d'exécuter cet ouvrage à New-York, ce qui reste à faire au Canada n'exige ni cœur ni inspiration, mais c'est simplement le travail d'une machine qui fait mouvoir le coin lequel est le fruit de l'art du graveur. Je pourrais prolonger la discussion sur ce point, mais je n'insisterai pas plus longtemps. Il est évident pour tous les membres de cette Chambre qu'un coin n'est pas un outil du métier et n'appartient pas à la catégorie des outils du métier. Que dit ensuite la compagnie américaine ? Elle en dit assez pour faire, ou du moins, avoir fait bouillonner le sang dans les veines du ministre des Finances. Ecoutez :

La compagnie a l'intention de s'élever dans ce travail au premier degré de l'art, et nous astreindre à n'employer que le talent que le Canada peut fournir, serait préjudiciable à notre projet. Le talent artistique dont nous avons besoin n'est pas au Canada et ne se trouve pas sur le marché, tandis que les graveurs de portraits, de vi-

gnettes et les graveurs sur métaux des établissements de gravure peuvent être employés ici avec beaucoup plus d'efficacité, chacun dans leur sphère, pour exécuter le travail préparatoire et original, sous la surveillance immédiate des officiers de la compagnie ; et il ne serait pas prudent, non plus, de démonter et de transporter à Ottawa les machines extrêmement délicates que nous nous proposons d'employer, et cela pour cinq ou six mois seulement, car nous pourrions durant ce court laps de temps, fabriquer tous les coins originaux et les matrices qui nous seront nécessaires pour exécuter notre entreprise qui durera cinq ans.

Je demande aux membres de cette Chambre d'examiner le travail du papier-monnaie canadien, d'examiner le travail des billets de banque de ce pays, de se rendre à l'établissement où on les imprime, de s'y examiner les coins et les estampes et de dire s'il y a quelque talent artistique au Canada, s'il y a aujourd'hui à Ottawa quelque talent artistique capable d'exécuter un beau et fin travail. J'affirme que le département des Finances n'a jamais trouvé à redire ; j'affirme que le style de l'art est bon, que la qualité est également bonne, que l'ouvrage est bien exécuté et qu'il y a aujourd'hui des Canadiens travaillant dans cet établissement qui peuvent rivaliser avec les ouvriers des établissements du même genre, dans la ville de New-York. Mais ce n'est pas au ministre des Finances de ce pays, engagé qu'il est dans l'important travail de voir comment sera imprimé notre papier-monnaie, de déprécier sans examen le talent artistique de ses compatriotes et de faire un contrat dans lequel, au point de vue de l'art, les Américains prennent l'amande, c'est-à-dire la partie du travail qui exige de l'intelligence, de l'inspiration et de l'âme, et nous laissent la coquille, c'est-à-dire la partie purement mécanique. Voilà le lot du Canada ; voilà le lot d'Ottawa.

M. Freeland continue :

Il serait peut-être bon de vous dire plus en détail quelles sont les intentions de la compagnie, en rapport avec le paragraphe en question qui forme partie du contrat projeté.

Je désire vous faire remarquer ces paroles, car quand vous examinerez le contrat vous constaterez qu'il n'en est pas question.

C'est notre intention de soumettre à l'approbation du gouvernement un modèle ou des modèles de chaque billet, timbre ou carte, représentant fidèlement ce que seront ces billets, timbre ou carte quand ils sortiront de la planche du graveur ; et sur approbation, nous graverons, dans un établissement de ce genre, coins originaux, des portraits, des vignettes, des bordures, etc., avec lesquels le coin de reproduction de chaque billet ou timbre sera ébauché et préparé en partie, et nous transporterons le tout à Ottawa pour finir le travail commencé.

Le finir de quelle manière ? Simplement les assembler, et composer ensuite le nom de la banque ou du billet, et c'est tout. Tout le travail important aura été fait avant l'assemblage.

Tout le transport.

Simplement une opération mécanique. Voici votre rouleau d'acier, voici votre coin que vous placez, vous exercez une pression sur le rouleau qui tourne deux ou trois fois et vous avez le transport du coin au rouleau. Voilà tout l'ouvrage, lequel est purement mécanique.

Nous pouvons ajouter que nous ne nuirons pas au travail canadien, en agissant ainsi, car les ouvriers employés jusqu'aujourd'hui à faire ces gravures originales, ont été pour la plupart des étrangers.

Voilà une assertion qui n'est pas vraie. Dans les premiers temps de la gravure au Canada, on a

dû en appeler au travail étranger; mais en travaillant, nos Canadiens ont appris cet art et y sont devenus habiles.

C'est là une imputation que je ne veux pas plus accepter de M. Freeland que de tout autre étranger qui désire obtenir une entreprise. M. Freeland a présenté un autre mémoire où il discute encore longuement la question, et il dit :

Mais, voulant nous rendre à vos désirs nous modifions le paragraphe qui vous a paru inacceptable en ajoutant les mots "les coins gravés en partie." Et pour prévenir tout malentendu quant à la signification des mots "en partie," nous allons préparer ici les différentes pièces qui composent les différents coins, les transporter à ce que nous pouvons appeler les coins matrices—ceux dont on se sert pour les planches,—faire le travail qu'il y a à faire entre les différentes pièces, mais ne pas graver en entier les coins de reproduction et les envoyer à Ottawa, pour les finir et les tremper, et faire là le travail qu'il reste à faire.

Ce qui, traduit en français, veut dire que quarante-dix-neuf pour cent de l'ouvrage sera fait à New-York et l'on ne fera en Canada qu'un simple assemblage des pièces et la composition de quelques lettres après la formation des planches. Il dit ensuite.

Lors de notre entrevue, lundi, on m'a dit que l'entrepreneur actuel avait l'intention d'acheter des machines pour \$20,000.

Cette phrase met en lumière—quoi? Le fait que non seulement le ministre des Finances consentait à accorder des entrevues à M. Freeland, et parlait et conversait avec ce dernier, mais encore faisait usage dans les conversations de la correspondance de la *British American Bank Note Company*; et dans le même temps, le ministre ne voulait pas demander à M. Burland, le président de la *British American Bank Note Company* s'il avait de nouvelles propositions à faire.

M. Freeland dit :

Mais voulant nous rendre à vos désirs, nous modifions le paragraphe qui vous a paru inacceptable, en ajoutant les mots "les coins gravés en partie."

Examinons le contrat; voici comment il se lit :

Que les coins originaux des portraits, vignettes, bordures et autres modèles ou dessins, et tous les coins de reproduction employés en rapport à tout ouvrage fait en vertu du présent contrat, peuvent être gravés à l'établissement de la compagnie dans la cité de New-York, dans l'Etat de New-York, l'un des Etats-Unis d'Amérique.

Il n'est pas question dans le contrat de coins gravés en partie. Elle sait se rendre, dans une lettre, aux désirs du ministre des Finances, mais la compagnie n'en fait rien dans le contrat qui est absolu et lui donne plein pouvoir, et les mots "en partie" ne s'y trouvent nulle part.

Je crois avoir expliqué clairement les conditions du contrat et du cahier des charges. Qu'est-il arrivé après cela? Le 5 de janvier, immédiatement après cette correspondance, le ministre s'est laissé convaincre par la lettre et le mémoire que je viens de vous lire, et il télégraphie à l'*American Bank Note Company* qu'il est disposé à recommander l'acceptation de sa soumission pourvu que certains points de détails soient réglés à la satisfaction du ministre des Finances. Ce dernier se rend ensuite au conseil et fait rapport, et le 7 du même mois il fait adopter un arrêté ministériel pour l'autoriser à conclure le contrat, si certains détails sont réglés à sa satisfaction.

M. FOSTER.

Avant d'avoir obtenu cette autorisation, il n'a eu et le département n'a eu aucune communication avec la *British American Bank Note Company*. Après s'être ainsi engagé avec la compagnie américaine, après cette correspondance et après avoir été autorisé, comme je viens de le dire, le ministre des Finances écrit une lettre à la *British American Bank Note Company* et renvoie à cette dernière son dépôt de \$5,000, en lui disant qu'il a eu une meilleure offre que la sienne. Comme les honorables membres de la gauche veulent favoriser le travail canadien, le devoir du ministre des Finances quand il a constaté que la compagnie américaine ne voulait pas se conformer aux conditions essentielles du contrat et au cahier des charges, était de demander à la *British American Bank Note Company* et à la Cie Barber-Ellis si elles n'avaient pas de nouvelles propositions à faire. Ce n'est pas ce qu'a fait le ministre des Finances. Il a cavalièrement ignoré l'établissement qui avait imprimé notre papier-monnaie depuis 1868, à la satisfaction du Canada et il n'est entré en relation avec cette compagnie qu'après avoir reçu et accepté une soumission irrégulière et s'être engagé envers la compagnie américaine. Lorsque cela est arrivé, M. Burland, en sa qualité de président de la *British American Bank Note Company*, a écrit au ministre et lui a demandé, en même temps qu'une entrevue, si une proposition qu'il était disposé à faire, ne pourrait pas être acceptée. Dans cette lettre, M. Burland disait que, plutôt que de voir l'ouvrage fait à l'étranger, il était prêt à accepter l'entreprise et à exécuter le travail dans son propre établissement aux mêmes prix que la compagnie américaine.

Cela se passait le 15 de janvier, et à cette époque aucun arrêté ministériel n'était adopté, aucun contrat n'était signé, aucun achat de nouveau matériel n'avait été fait par la nouvelle compagnie et il n'y avait alors aucune raison pour empêcher le ministre des Finances d'accepter l'offre de la *British American Bank Note Company*, aux prix réduits et de faire exécuter ainsi cet ouvrage au Canada. Mais mon honorable ami dira : "Je ne pouvais pas honorablement en agir ainsi." Pour quoi pas, si l'on avait rejeté la soumission Barber-Ellis à cause d'un vice de forme, à plus forte raison aurait-on pu rejeter la soumission de l'*American Bank Note Company*, à cause d'un vice de forme. La seule soumission en bonne forme était celle de la *British American Bank Note Company*. Cependant les honorables messieurs ne s'en sont pas occupés et sont entrés en négociations avec l'autre compagnie. L'exécutif n'a autorisé l'exécution du contrat que le 5 avril; le contrat n'a été passé que le 9 mars, et cependant, le 15 de janvier, l'offre de M. Burland au nom de la *British American Bank Note Company*, de faire le travail au même prix que la compagnie américaine, était devant le ministre des Finances.

Mais la question a un autre aspect. Lequel? Celui qui a été décrit par le sous-ministre des Finances.

Il est vrai, qu'à première vue, la soumission de la *British American Bank Note Company* était de \$128,000 et celle de la compagnie américaine de \$99,900, mais cela ne comprend pas le prix de la gravure. Qu'est-ce que cela veut dire? Simple-ment ceci : si la soumission de la *British American Bank Note Company* eût été acceptée, tous les coins nécessaires à l'impression des billets

de banque, des timbres du revenu, des timbres-poste, ayant été fabriqués et entreposés et étant aujourd'hui en entrepôt dans cet établissement, n'auraient pas coûté un sou au gouvernement. Mais, l'ancienne compagnie étant mise de côté au profit de la nouvelle compagnie, cette dernière se rattrapera du bas prix de la gravure de chaque billet de banque, de chaque timbre du revenu et de chaque timbre-poste, en exigeant un plus haut prix pour la gravure de ses coins et la confection de ses planches. Et cela formera une forte somme. Laissez-moi vous expliquer la chose. La compagnie américaine a obtenu le contrat, pour la raison que l'on paiera un montant moindre pour le travail. Comparons les chiffres. Voici un état qui indique la différence dans le coût de la gravure entre la compagnie américaine et la compagnie anglo-américaine :

	Prix Am. Co.	Prix Br. Am. Co.
Billets de \$1—		
Planche de face.....	\$250 00	\$300 00
Planches de dos.....	125 00	100 00
Retouche, moitié prix.....	187 50	200 00
Planches pour les billets timbrés de vert.....	687 50	412 50
	\$1,250 00	\$1,012 50

Différence dans le coût de 9 séries de planches, par année, \$2,137.50.

Différence dans le coût de la gravure pour l'approvisionnement de cinq années et quart, \$11,221.38.

Le MINISTRE DES FINANCES : Prenez ensemble la gravure et l'impression.

M. FOSTER : Je traite le sujet comme je l'entends et je laisse à la Chambre le soin de dire si je le traite avec justice ou non. Qu'est-ce que le ministre des Finances considère comme injuste ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me plains pas; mais l'honorable député ne prend qu'une partie de l'ouvrage, laquelle se trouve à bas prix, et fait la comparaison avec les prix élevés de la compagnie américaine, pour un travail du même genre. Il devrait prendre l'ouvrage dans son ensemble, et donner à la Chambre la somme totale. C'est ce que nous avons à considérer.

M. FOSTER : L'honorable ministre s'objecte-t-il à ce que je suive une autre méthode ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais l'honorable député ne donne pas le montant total.

M. FOSTER : Je demanderai à mon honorable ami s'il veut permettre à son honorable ami de terminer sa démonstration. Je me propose de traiter le sujet comme je l'entends, afin d'être plus concis. J'ai peur cependant de ne pouvoir tout dire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Moi aussi, j'ai peur que vous ne disiez pas tout.

M. FOSTER : Pour les billets de \$2 et de \$4, voici les chiffres.

	Prix de l'American Company.	Prix de la British Am. Co'y.
Billets de \$2 et \$4—		
Planche de face.....	\$ 300 00	\$ 300 00
Planches de dos.....	125 00	75 00
Dos ou cachet.....	20 00	75 00
Retouches, moitié prix.....	250 00	225 00
Planches pour billets teintés de vert.....	687 50	412 50
	\$1,437 50	\$1,087 50

Différence dans le coût de la gravure de 3 séries de planches, par année, \$1,050.

Différence dans le coût de la gravure pour cinq années et quart, \$5,512.50.

	Prix de l'American Company.	Prix de la British Am. Co'y.
Billets de haute dénomination (2 billets par planche)—		
Planche de face.....	\$ 250 00	\$150 00
Planche de dos.....	125 00	55 00
Retouche, moitié prix.....	187 50	102 50
Planches pour billets teintés de vert.....	687 50	220 00
	\$1,250 00	\$527 50

Différence dans le coût de la gravure d'une série de planches, \$722.50.

	Prix de l'American Company.	Prix de la British Am. Co'y.
Billets de petite dénomination (1 billet par planche)—		
Planche de face.....	\$ 250 00	\$ 80 00
Planche de dos.....	125 00	40 00
Retouches, moitié prix.....	187 50	60 00
Planches pour billets teintés de vert.....	687 50	110 00
	\$1,250 00	\$290 00

Différence dans le coût de la gravure d'une série de planches, \$900.

Différence totale du coût de la gravure pendant cinq ans et quart, \$18,416.88.

Si l'on passe maintenant aux timbres du revenu de l'intérieur on trouve la même différence, plus accentuée encore, parce que les prix de la compagnie américaine, pour la gravure, sont encore plus élevés, en comparaison. Je vais donner les différences en faveur de la compagnie canadienne, pour la fourniture des timbres du revenu de l'intérieur, pendant cinq ans et trois mois, sous le rapport de la gravure seulement. Cette différence est de \$5,397.97. Ainsi, sous le rapport de la gravure seulement, la soumission de la compagnie canadienne est plus basse de \$24,000, que celle de la compagnie américaine.

Or, le point que je veux faire ressortir, et la raison pour laquelle je prends ces item séparément, sont ceux-ci : Je fais une distinction entre le travail artistique et le travail purement mécanique; je prétends que la partie artistique est la grande affaire dans ce travail, et pour la gravure seulement, c'est-à-dire pour le travail artistique, la compagnie canadienne demande \$24,000 de moins, pour les 3 ans et trois mois, que la compagnie américaine.

Que dit le sous-ministre dans son rapport? Il laisse entendre que les Américains ont obtenu l'entreprise en faisant des prix très bas pour la partie purement mécanique. C'est dans le coût de l'impression, que les Américains ont le dessus. Pour l'impression, c'est-à-dire, la partie mécanique, ils demandent beaucoup moins cher; mais dans ceci, il y a certaines considérations dont il faut tenir compte. Il faut tenir compte de la qualité et du prix du papier; il faudrait s'assurer si la compagnie américaine est en état de donner, et peut être contrainte à donner un papier de la même qualité et du même prix que celui que la compagnie canadienne s'engage à fournir par sa soumission.

Il y a une autre considération, encore. L'impression des billets de banque, au Canada, a toujours été faite à la main. A Washington, l'impression des billets de banque se faisaient autrefois à la main; plus tard on a substitué à cela le travail des ma-

chines, mais maintenant toutes les machines sont mises de côté et on est revenu au travail à la main. Tout le monde sait que le travail à la main coûte plus cher que l'emploi de machines. La compagnie canadienne a soumissionné pour des impressions faites à la main, comme elle a toujours fait; le moins qu'on aurait dû faire au cours de ces négociations, alors que les deux soumissions étaient entre les mains du ministre, c'eût été de se renseigner et de savoir si la différence en faveur de la compagnie américaine était due à l'impression, au prix du papier et autres détails de cette nature.

De quoi mon honorable ami (M. Fielding) se plaint-il? J'ai donné les prix totaux, pour la gravure et l'impression, et j'ai établi que la soumission de la compagnie américaine était plus basse de 20 pour 100. Mais j'ai aussi démontré que pour la partie essentielle, la partie la plus importante du travail, pour la gravure, la compagnie canadienne, composée de citoyens canadiens, d'actionnaires canadiens, d'ouvriers canadiens, demande pour les 5 ans et 3 mois, \$24,000 de moins que la compagnie américaine.

Je n'ai pas l'intention d'en dire beaucoup plus sur cette question. J'ai voulu faire un exposé juste et impartial des faits tels qu'ils sont. C'est à la Chambre, maintenant d'agir en conséquence. Si le parlement est disposé à donner cette entreprise à une compagnie qui n'a aucune existence légale dans ce pays, qui est obligée de faire adopter un bill spécial pour avoir les mêmes droits qu'elle possède à New-York, à une compagnie dans laquelle il n'y a pas un seul Canadien, dont le capital est étranger, dont la main-d'œuvre est étrangère, si, dis-je, le parlement est disposé à accepter tout cela et à ruiner une industrie canadienne qui a toujours fait le travail à la satisfaction du gouvernement et du pays, qu'il en prenne la responsabilité et vote sur la question en pleine connaissance de cause.

Pour moi, il y a dans toute cette affaire, certaines choses bien évidentes. Dès le début, le ministre des Finances a ignoré la compagnie canadienne. Il ne lui a pas même témoigné la plus simple courtoisie. Il n'a pas daigné visiter l'établissement pour se rendre compte par lui-même du travail technique, ce qui lui aurait été d'un grand profit. Il soumit ses conditions et proclama à Londres, à Toronto et à Ottawa, qu'on ne pouvait pas s'écarter de ces conditions et que le travail devait être fait à Ottawa. Il n'a reçu qu'une seule soumission régulière et complète, celle de la British American Co. Il en a reçu deux irrégulières et incomplètes, l'une non accompagnée du dépôt de \$50,000 et l'autre demandant que la condition exigeant que toute la gravure fût faite à Ottawa fût biffée, pour que la gravure pût être faite à New-York. Il a ignoré complètement la soumission régulière et complète et ne s'est même pas mis en communication avec ce soumissionnaire, mais il a cherché à entrer en relation avec la compagnie américaine, au point de céder à toutes ses demandes, et cette compagnie possède aujourd'hui, ou possédera bientôt, à Ottawa, un établissement où l'on fera simplement le travail mécanique, tandis que la partie essentielle et importante de l'entreprise sera faite à New-York, par des étrangers.

Pourquoi laisser ainsi de côté une industrie canadienne? Qui ne connaît pas l'histoire de cette industrie au Canada, où l'art occupait, au commencement, très peu de place, où l'adresse

M. FOSTER.

était remplacée par la force, où la finesse et la beauté de la conception et de l'exécution, ont été le fruit de longs efforts et le résultat de nombreuses tentatives? L'honorable ministre ignore-t-il que le gouvernement canadien a, pour ainsi dire, créé cet art, a formé ces artistes, a découvert ces talents et en a fait une institution qui fait honneur au pays?

Notre ministre actuel des Finances aura l'honneur problématique d'avoir ignoré et méconnu tout cela, d'avoir fait fermer cet établissement, en tant que le patronage du gouvernement y est concerné, pour donner son encouragement à une puissante compagnie étrangère. C'est une distinction que je ne lui envie pas, et qu'il ne doit pas priser bien haut lui-même, car pour avoir agi ainsi, il n'a qu'une raison qu'il ose donner à la Chambre et c'est qu'il a obtenu l'ouvrage à un peu meilleur marché.

Mais quel est le chiffre de l'économie qu'il prétend ainsi réaliser? S'il tient compte de la gravure, il verra qu'il doit payer pour l'exécution de chaque planche nécessaire à la fabrication des billets et des timbres, ce qu'il n'aurait pas à payer, si l'entreprise avait été donnée à l'ancienne compagnie. Et s'il en est ainsi à quoi se réduit l'économie? Au lieu d'une économie, il y aura une perte, car l'ancienne compagnie qui a fait l'ouvrage jusqu'à présent, a offert, le 15 janvier, de faire le travail au même prix que la compagnie américaine, et en acceptant cette offre le ministre des Finances auraient épargné tous les frais additionnels de gravure, puisque les coins sont en la possession de l'ancienne compagnie. Ces coins ne s'usent pas. Quand l'artiste a consacré deux mois de travail et que la vignette ou le portrait est terminé, le coin est durci et c'est pour toujours. Tout ce qu'il y a à faire, c'est de transférer le dessin sur un autre rouleau et en obtenir une nouvelle planche. Ces dernières opérations sont purement mécaniques. Toute cette accumulation d'adresse et de talent est contenu dans cet édifice, que nous avons obligé la nouvelle compagnie à construire à Ottawa, et le ministre n'a pas d'autre excuse que de dire que son honneur ne lui permettait pas, après s'être engagé avec la compagnie étrangère, d'accepter l'offre de la Compagnie Burland et de lui donner l'entreprise aux mêmes conditions.

Je crois que ce point est digne de remarque; et si l'honorable ministre cherche à prétendre que la gravure n'est pas la partie essentielle de l'entreprise, il aura fort à faire. La gravure est, sans aucun doute, la partie essentielle et la plus importante de tout le travail, et c'est avec cela que la compagnie canadienne a eu à compter, car il lui a fallu faire de fortes dépenses sur un théâtre restreint, amener ici des artistes accomplis, et les payer toute l'année, bien que pendant de longs mois, ils n'eussent rien à faire. Ces employés qu'on garde à ne rien faire sont une source de dépenses pour l'établissement, et augmentent le coût de la fabrication; et cependant, malgré tout cela, cette compagnie aurait fait le travail à aussi bas prix que la compagnie américaine, et à la fin, le pays aurait réalisé une économie.

L'honorable ministre a compté les enveloppes timbrées, et par cela il a encore augmenté les dépenses du gouvernement. Est-ce par économie qu'il a agi ainsi? Si son intention était réellement de sauver de l'argent au pays, j'aurais pu lui donner un conseil qui lui aurait permis de réaliser facilement une économie de \$100,000. Il aurait pu faire imprimer toutes les cartes postales du Canada par

l'imprimeur de la Reine. Ce travail est purement mécanique. Il suffit de se procurer un ou deux petits coins qui sont faciles à graver. Lorsqu'une fois la gravure est faite, ce qui ne coûterait probablement pas plus de \$100, et que la planche est préparée, il ne reste plus qu'à acheter le papier, à le passer sur la presse, à le couper et à expédier les cartes au département des Postes.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'avez-vous fait ?

M. FOSTER : Les honorables ministres me font l'effet de ne pas posséder une seule qualité positive. S'il nous arrive de leur signaler la moindre chose, leur réponse invariable est : "Pourquoi ne l'avez-vous pas fait ?"

Le ministre des Finances donne pour sa seule raison qu'il voulait faire une économie. Le gouvernement possède une imprimerie et un personnel d'imprimeurs ; le capital et les crédits nécessaires à l'entretien de l'édifice sont déjà votés ; pour imprimer les cartes postales, il suffirait de payer \$100 ou \$200 pour la gravure et acheter une ou deux machines peu dispendieuses.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Pourquoi ne l'avez-vous pas fait ?

M. FOSTER : L'honorable ministre ne possède pas d'autres qualités positives que celle de se mettre à l'abri sous ce qu'il appelle les fautes des autres, il n'entrera jamais en paradis.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Alors, pourquoi ne l'avez-vous pas fait ?

M. FOSTER : Ce n'est pas avec cette vertu négative que dans ce pays on accomplit quelque chose ou qu'on arrive à quelque chose.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Si c'est une si excellence chose pour nous, pourquoi ne l'avez-vous pas faite ?

M. FOSTER : Pourquoi ne nous imitez-vous pas en tout ? Pourquoi faites-vous des changements ? De même que l'honorable ministre prendra une partie du recensement qui indique que la population a diminué et prétendra que cela est aussi vrai que le nouveau testament, et prendra ensuite une autre partie du recensement qui indique que les industries du pays ont augmenté et prétendra que cela est aussi faux que tout ce que sa majesté satanique peut inventer ; de même lorsqu'il fait la moindre chose, il se vante de faire mieux que nous, et lorsqu'il est mis en présence de quelque chose qu'il n'a pas fait, sa seule réponse est : "Vous ne l'avez pas fait, non plus."

Or ce que l'honorable ministre des Finances a fait ça été de ruiner une industrie indigène et d'introduire dans le pays une compagnie étrangère. S'il a agi ainsi dans un simple but d'économie, pourquoi n'a-t-il pas fait imprimer lui-même les cartes-postales ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question ? Il prétend que pour la bagatelle d'une centaine de piastres, on pourrait se procurer les planches nécessaires à l'impression de ces cartes-postales, et que vu que nous possédons déjà l'outillage et le personnel nécessaires, tout cet ouvrage pourrait être fait dans l'imprimerie du gou-

vernement. L'honorable député a été ministre des Finances et pendant nombre d'années, c'est lui qui a fait faire ce travail. Pour mettre sa sincérité à l'épreuve et pour voir si c'est bien la place pour faire faire cet ouvrage, qu'il nous dise pourquoi n'a-t-il pas fait faire les cartes-postales de la manière qu'il indique ?

M. FOSTER : Si l'honorable ministre veut bien me donner le temps, je vais lui expliquer tout cela. Certaines gens ont le talent de répondre à une question par une autre ; je vais en poser une à l'honorable ministre.

J'ai commis une faute négative : je n'ai pas fait une certaine chose. Mon honorable ami, lorsqu'il était dans l'opposition, était trop positif sur un point : le traitement du gouverneur général devait être diminué. Maintenant qu'il est au pouvoir et tout puissant, pourquoi ne met-il pas en pratique ses déclarations si positives d'autrefois ?

Passons maintenant au deuxième point. D'abord l'honorable ministre paraît incapable d'exposer franchement la position que j'ai prise, il y a un instant. Je n'ai pas dit que l'imprimeur de la reine avait tout l'outillage nécessaire ; je n'ai pas dit que tout le travail pouvait être fait pour une centaine de piastres. J'ai dit que le coin nécessaire pour l'impression des cartes-postales coûterait probablement \$100. Je ne suis pas certain si elle coûterait cela ou non. J'ai dit que le gouvernement avait déjà une imprimerie, que les crédits nécessaires à son entretien étaient votés et qu'il suffisait d'acheter quelques machines peu dispendieuses pour que le gouvernement fit tout le travail lui-même.

Maintenant, si on me demande pourquoi je ne l'ai pas fait, pourquoi le ministre des Finances ne l'a pas fait, c'est une question bien différente, et je vais vous dire pourquoi je n'ai jamais en aucun temps, proposé de ruiner l'art de la gravure au Canada, pour encourager une compagnie de New-York.

Pour ma part je désirais voir cet établissement dans son entier—la gravure et la partie mécanique—prosperer et former une institution digne de ce pays, et c'est ce que j'ai fait. Mon honorable ami n'est pas dans cette position. Il détruit l'âme de l'entreprise sous prétexte d'économie, et cependant, même en cela, il n'agit pas dans les meilleurs intérêts du pays.

Dans toute cette affaire, le ministre des Finances s'est montré excessivement bien disposé envers la compagnie de New-York. Ses entrevues, sa correspondance, toutes ses relations avec cette compagnie, paraissent être autant d'invitations à faire ce qu'elle avait sans doute l'intention de faire, et ce qu'elle a en fin de compte réussi à faire.

L'honorable ministre a ruiné une industrie qui avait été établie au Canada au prix de 25 ou 30 ans d'efforts incessants. Il a introduit à sa place une compagnie étrangère qui non seulement enlève à la compagnie canadienne l'ouvrage qui lui était donné, mais sous prétexte de patronage du gouvernement, il institue une rivalité propre à détruire ce qui reste du travail privé de cette institution que le gouvernement avait installée à Ottawa à si grands frais.

Dans un temps où le moindre journalier canadien ne peut franchir la rivière Niagara pour faire une journée d'ouvrage et gagner une pauvre piastre sur le côté américain, sans s'exposer à être déporté ; dans un temps où un Canadien ne peut pas

posséder une licence de mine aux États-Unis, ni obtenir une entreprise des autorités américaines sans renoncer à son allégeance, l'honorable ministre se montre si imprégné de charité chrétienne qu'il présente les deux jeunes aux soufflets et introduit une compagnie étrangère qui vient prendre la place de nos propres ouvriers et enlever le pain de la bouche de nos enfants. Il me semble que cette année plus que jamais, le ministre des Finances aurait dû adopter une ligne de conduite de nature à donner au moins justice à la compagnie canadienne. S'il avait fait cela, il aurait réalisé une économie bien entendue en réservant à nos nationaux l'ouvrage que nous avons à donner.

À six heures, l'Orateur suspend la séance.

Séance du soir.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): J'espère qu'il ne me sera pas nécessaire de retener la Chambre bien longtemps pour répondre aux observations de l'honorable député d'York (M. Foster) à propos de cette affaire de gravure. Il me semble que la réponse à la question qu'il a posée en terminant, est bien facile à donner. Cette affaire n'est pas de celles qui demande une abondance de paroles, car les faits sont si simples qu'un long discours ne pourrait que détourner l'attention.

En terminant son discours de cette après-midi, l'honorable député d'York a demandé avec beaucoup d'insistance, les raisons qu'il y avait de laisser de côté la soumission de la British American Bank Note Company, ou comme on l'appelle communément la Compagnie Burland. Il y avait pour cela 153,000 raisons, et chacune de ces raisons représentait une piastre de l'argent du public et qui ont été économisées par la manière d'agir du gouvernement, et qui auraient été gaspillées si nous avions fait ce que l'honorable député voudrait nous faire faire.

Je ne crains pas de dire que si, après avoir reçu une offre d'une des meilleures maisons de ce genre dans toute l'Amérique, de \$153,000 plus avantageuse que celle de la Compagnie Burland, nous avions accepté cette dernière, c'aurait été un scandale public et un gaspillage des deniers du peuple; en agissant ainsi, le gouvernement aurait commis un acte qui aurait mérité et aurait reçu, j'en suis sûr, la condamnation de cette Chambre.

Quels sont les faits? L'honorable député a l'air de prétendre—et tout son raisonnement est basé sur ce fait—que la Compagnie Burland avait droit à un monopole de cette industrie au Canada. Heureusement que le gouvernement n'a pas partagé cette manière de voir. Les faits sont ceux-ci: Le contrat de M. Burland était à la veille d'expirer. Le gouvernement dans sa discrétion, et croyant agir dans les meilleurs intérêts du pays, a demandé des soumissions. Il en a reçues et il a accepté la plus basse. L'honorable député d'York (M. Foster) n'approuve pas cette conduite. Je crains qu'il n'ait pu la même confiance que moi dans le principe d'accorder les entreprises aux plus bas soumissionnaires, car l'expérience du passé nous démontre que les honorables membres de l'opposition ne se conformaient pas à ce principe aussi fidèlement que je suis disposé à le faire.

Dans son discours de cette après-midi, l'honorable député a cherché à prouver que la Compagnie Burland avait droit à un monopole. Je regrette

M. FOSTER.

qu'il ait pris cette attitude, car sans cela, j'aurais pu à l'aide des documents lui donner le crédit d'avoir déjà entretenu une opinion différente. Il est bien évident que M. Burland et ses associés croyaient qu'ils devaient avoir un monopole, et ils le croyaient si fermement qu'un an avant l'expiration du contrat, ils ont demandé à l'honorable député de le renouveler vivement.

Si mon honorable ami veut examiner la page 9 des documents produits, il verra que le 17 avril 1896, un an avant l'expiration du contrat, la Compagnie Burland a demandé à l'ancien gouvernement de renouveler le contrat—Elle demandait cela au nom de cette industrie canadienne sur le sort de laquelle on s'est tant apitoyé aujourd'hui—Elle disait que vu l'augmentation constante des affaires elle était obligée de se procurer de nouvelles machines, et qu'elle ne se croyait pas en état de faire ces nouvelles acquisitions si elle n'était pas certaine d'obtenir un renouvellement du contrat.

Si mon honorable ami était sincère dans son argumentation de cette après-midi, pour prouver que la Compagnie Burland n'avait pas droit à un monopole, je regrette de dire que sa conduite d'alors ne s'accorde guère avec cette prétention, car il a impitoyablement refusé le renouvellement demandé.

M. Burland demandait cette faveur, non seulement parce que son établissement prenait de plus en plus d'importance, mais aussi dans l'intérêt des ouvriers qu'il emploie. Dans sa pétition il dit que quelques-uns de ses ouvriers travaillaient dans l'édifice de la rue Wellington, dans des endroits tout à fait impropres, et dans leur intérêt, et pour que leur santé n'en souffrit pas, il demandait un nouveau contrat. Mais l'honorable député est resté sourd à tout ce qu'on a pu lui dire sur le sort de cette industrie indigène et de ces pauvres ouvriers malades. Il refusa de faire droit à la pétition et M. Burland n'obtint pas le renouvellement du contrat.

L'affaire en était là lorsque le présent gouvernement est arrivé au pouvoir. En septembre dernier, conformément aux clauses du contrat, nous avons donné avis qu'il expirait en avril 1897, et des soumissions furent demandées.

L'honorable député désire savoir pourquoi nous avons donné tant de publicité à cette demande de soumissions. Il me semble que si l'on veut avoir de la concurrence pour une entreprise publique le meilleur moyen est de donner le plus de publicité possible aux demandes de soumissions. Mais si vous ne voulez pas de concurrence, si vous voulez un simple contrat comme il s'en passe entre particuliers, mieux aurait valu ne pas demander des soumissions de partout, parce qu'il d'autres que ceux que vous aviez en vue peuvent soumissionner. Nous avons cru qu'il était sage, en vue de l'importance de l'entreprise qui comporte une somme d'argent très considérable, de demander des soumissions en aussi grand nombre que possible. La gravure est une opération difficile et délicate. Peu de personnes au Canada connaissent cet art et peu sont capables de l'exercer. Je crois que si nous avions restreint nos demandes de soumissions au pays seulement nous aurions eu de la difficulté à créer une concurrence raisonnable. De fait, le résultat fait voir que nous aurions été dans l'embarras.

On a prétendu aujourd'hui que le gouvernement avait eu tort d'envoyer ces circulaires et de per-

mettre à des étrangers—aux Américains—de soumissionner cette entreprise. Je ne pense pas que nous ayons, soit par statut ou par une règle quelconque, adopté le principe que nous ne laisserons pas les étrangers soumissionner les entreprises publiques. Assurément mes honorables amis de la gauche n'ont pas toujours désiré exclure les étrangers de la concurrence. Mais il paraît y avoir une énorme différence entre leur manière d'agir et celle du présent gouvernement. Non seulement ils ont permis à des étrangers de soumissionner les entreprises publiques mais ils ont été disposés à adjuger des entreprises à des étrangers qui n'étaient pas les plus bas soumissionnaires. Ayant mis cette entreprise à la concurrence publique nous sommes d'avis de l'adjuger au plus bas soumissionnaire, qu'il soit Canadien ou étranger. J'ai déjà dit que si nous n'avions pas sollicité la concurrence étrangère, nous n'en aurions pas eu du tout, et je crois que le résultat prouve que cette opinion est bien fondée. Nous avons imposé, et avec raison, des conditions spéciales. Nous avons exigé que l'entreprise fût exécutée dans un édifice spécialement construit pour cette fin à Ottawa, et nous avons exigé un dépôt de \$5,000 à être fait avec la soumission, cette dernière devant être garantie par un autre dépôt de \$45,000, le tout formant \$50,000. J'avoue que ces conditions sont passablement onéreuses ; mais, ainsi que je l'ai expliqué dans la lettre que mon honorable ami a lue cette après-midi, la nature particulière de l'entreprise, la nécessité d'avoir des garanties, la nécessité de confier ce travail à des gens solvables, tout cela était de nature à justifier l'imposition de ces conditions.

Ces conditions étaient si onéreuses que quelques-uns des intéressés y ont objecté. Mon honorable ami a voulu faire croire que j'avais été injuste à l'égard de la *British American Company*. Mais en lisant cette après-midi les lettres ayant trait à cette question il aurait pu lire la lettre suivante qui ne fait certainement pas voir le désir de la part du gouvernement de traiter injustement cette compagnie. A la page 25 des documents se trouve la lettre suivante :—

WM BARBER ET FRÈRES,
GEORGETOWN PAPER MILLS,
GEORGETOWN, ONT., 4 novembre 1896.

L'honorable W.-S. FIELDING,
Ministre des Finances, Ottawa.

MON CHER MONSIEUR,—Plusieurs de mes amis qui désirent soumissionner la gravure, etc., des timbres-poste canadiens, etc., se trouvent très gênés par les conditions qui exigent un dépôt de \$50,000. On a cru partout que cette condition était imposée à la demande du présent entrepreneur, qui est très riche, et qu'elle serait éliminée des nouvelles soumissions. Si cette question ne peut pas s'arranger autrement, je crains fort que l'entreprise ne reste à M. Burland et au prix qu'il demandera. Un nouvel entrepreneur devra construire un édifice convenable à l'épreuve du feu, fournir un outillage coûtant \$50,000 et faire un dépôt de \$50,000, et tout cela pour une entreprise de \$100,000 par année. Cela aurait sa raison d'être si nous pouvions compter sur plusieurs années au prix courant, mais si le gouvernement veut avoir un prix raisonnable pour cette entreprise, pas un seul entrepreneur ne peut remplir les conditions ci-dessus spécifiées. Le gouvernement peut exiger cette garantie pour sa propre sûreté. Sur ce point je ne peux pas émettre une opinion.

J'ai l'honneur, etc.,
JOHN-R. BARBER.

Vous voyez, M. l'Orateur, que l'auteur de cette lettre était sous l'impression que les conditions imposées étaient de nature à laisser l'entreprise à

M. Burland et à lui en assurer le monopole. L'opinion de M. Barber portant que nous aurions des difficultés à obtenir des soumissions à ces conditions, était malheureusement trop bien fondée, et il aurait eu raison si nous n'eussions pas reçu une soumission de l'*American Bank Note Company*, de New-York.

M. WALLACE : L'honorable ministre veut-il nous dire quand cette soumission a été reçue ? Est-ce avant le 23 novembre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je remercie l'honorable député d'avoir posé cette question parce qu'elle renferme—sans aucune mauvaise intention de sa part, j'en suis sûr—elle renferme une idée qui n'est que la répétition d'un faux exposé des faits, et un parmi plusieurs qui ont été faits au sujet de cette affaire. Mon honorable ami d'York n'a pas dit ici, mais les journaux l'ont dit, probablement à l'instigation de personnes intéressées dans la *British American Bank Note Company*, la soumission de la compagnie de New-York que n'avait pas été reçue au jour désigné, mais qu'elle avait eu la permission de la présenter plus tard. Rien n'est plus inexact que cette assertion ; cette soumission a été reçue en même temps que les autres, avant midi au jour fixé. Je remercie l'honorable député de m'avoir fourni l'occasion de donner cette explication.

M. WALLACE : L'assertion a été faite par les journaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a raison. Je ne trouve pas à redire à sa question. Je crois qu'il m'a rendu service en me fournissant l'occasion de donner cette explication. Il est vrai que l'assertion a été faite par les journaux, mais les journaux conservateurs, et ils ajoutaient que le gouvernement avait adjugé l'entreprise à cette compagnie américaine pour dix ans, tandis que les conditions spécifient cinq ans, et cette assertion était encore mal fondée. Les mêmes journaux ont annoncé que le gouvernement avait permis à la compagnie de New-York d'importer ici son matériel en franchise, tandis que d'autres auraient eu des droits à payer ; et c'est encore sans aucun fondement. Je conseillerai à mon honorable ami de ne pas trop se fier aux assertions de la presse tory.

M. WALLACE : Alors vous n'avez aucune confiance dans les journaux ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne voudrais pas dire cela. Il y a journaux et journaux. Ainsi que je l'ai dit il y a un instant, nous n'aurions pas eu de soumissions en concurrence avec la compagnie de M. Burland si l'*American Bank Note Company* n'en avait pas envoyé une. Nous avions la soumission de Barber, Ellis et Cie, de Toronto, que nous ne pouvions pas accepter, pour la raison qu'elle n'était pas accompagnée du dépôt requis. On reconnaîtra, je crois, que si un dépôt est exigé dans une entreprise, il devient un élément essentiel de la transaction, et s'il n'est pas fourni, assurément la soumission ne doit pas être acceptée.

J'ose dire que si mon honorable ami le ministre des Travaux publics et mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux, inséraient dans

leurs annonces la condition qu'une certaine somme serait exigée avec la soumission, et que si ce dépôt n'était pas fait, la soumission ne serait pas examinée, toute la Chambre approuverait la conduite du ministre. En conséquence, nous n'avons pas tenu compte de la soumission Barber-Ellis, et les intérêts ont bien compris que nous étions parfaitement justifiables de ne pas nous en occuper. Nous avions la soumission de la compagnie Burland et celle de l'*American Bank Note Company*. Or, dans quelle position le gouvernement se serait-il trouvé si nous n'avions pas eu la soumission de cette dernière compagnie ?

Il est évident que la Compagnie Burland—je l'appelle ainsi parce que M. Burland en est le président—était sous l'impression qu'elle aurait un monopole. Comment se fait-il qu'il n'y ait pas eu de concurrence au Canada, je n'en sais rien ; mais je sais qu'après toutes informations prises sur ce sujet, nous n'avons eu qu'une seule soumission conforme aux conditions, et c'était celle de la *British American Bank Note Company* ; et cette compagnie était si sûre de l'emporter qu'elle ne voulait plus faire l'ouvrage d'après l'ancien prix, mais elle ajoutait \$30,000 au prix de son entreprise ; je crois que la Chambre verra, réflexion faite, qu'il aurait été malheureux pour le gouvernement, et malheureux pour les contribuables du Canada de ne pas avoir d'autre soumission que celle de la *British American Bank Note Company*. Nous avons reçu deux soumissions. Si vous voulez regarder à la page 40 vous trouverez un sommaire des chiffres de l'ancien contrat, c'est-à-dire le contrat qui existait depuis quelques années avec la *British American Company*. Dans la colonne suivante se trouve la soumission de la même compagnie et celle de l'*American Bank Note Company* pour la nouvelle entreprise. Ces chiffres ont été préparés par M. Fitzgerald et M. Treadwell, de mon ministère, et je suis sûr que l'ex-ministre des Finances avouera qu'ils l'ont été avec le plus grand soin. Voici ces chiffres : Pour toute la période de cinq ans et un quart portée au contrat, les prix actuels de la *British American Bank Note Company* s'élevaient à \$646,147.64 ; et pour la nouvelle entreprise, quand elle a ajouté \$30,000, croyant évidemment qu'elle avait un monopole ses prix étaient de \$676,428.80 ; la soumission de l'*American Bank Note Company* était de \$523,146.17 ; ce qui fait une différence de \$123,000 entre le prix de la première entreprise et la soumission de l'*American Company*, et de \$153,242.63 entre la soumission de cette dernière et la nouvelle soumission de la *British American Company* sur toute la durée de l'entreprise. C'est l'alternative dans laquelle le gouvernement s'est trouvé placé.

Nous avons constaté que l'ancien entrepreneur ne se contentait plus du prix qu'il avait, mais qu'il avait ajouté \$30,000 à sa soumission, et qu'entre celle-ci et la soumission de l'*American Company* il y avait l'énorme différence de \$153,282. Je crois qu'on ne trouvera pas des deux côtés de la Chambre un grand nombre de députés qui diront, s'ils veulent être francs, que le gouvernement aurait dû accepter la soumission de M. Burland. Mais ils disent : Pourquoi n'avez-vous pas fait venir M. Burland ? Pourquoi ne lui avez-vous pas parlé ? Pour quelle raison n'aurais-je fait venir M. Burland ? Il n'y avait aucun doute au sujet de sa soumission. Il l'avait faite d'une manière simple et précise, mais il avait cru qu'il obtiendrait l'entreprise, et il ajouta \$30,000 à l'ancien prix. Il n'y avait rien à expli-

M. FIELDING.

quer, nous n'avions rien à lui demander. Nous savions que son prix était de \$153,000 plus élevé que l'autre soumission. C'est pour cette raison que nous n'avons pas demandé M. Burland et que nous sommes entrés en négociations avec les plus bas soumissionnaires.

On dit maintenant que nous avons permis à l'*American Bank Note Company* de s'écarter des conditions. Nous ne reconnaissons pas cela. Mon honorable ami d'York a déclaré aujourd'hui que c'était indubitablement une déviation importante. Je dois lui dire que des députés aussi intelligents que lui et plus versés en droit que lui ou moi, ont été d'avis que ce n'était pas dévier des conditions de déclarer dans sa soumission que la compagnie désirait fabriquer ses coins dans ses ateliers de New-York. Je n'insiste pas sur cette opinion, parce que je suis porté à croire qu'il y a eu une légère déviation des conditions. Mais voici ce que nous avons à considérer : La déviation des conditions est-elle importante, tenant compte de la somme d'argent que le peuple du Canada a en jeu ?

On a parlé aujourd'hui d'un mémoire préparé par le sous-chef et on a laissé un certain nombre de députés, je crois, sous l'impression que la ligne de conduite que j'avais suivie n'était pas conforme aux recommandations du sous-chef. Si cette impression a été créée, je désire la faire disparaître. Le mémoire du sous-chef faisait observer que l'affaire était d'une grande importance, et qu'il y avait certaines questions qui devaient être étudiées avec attention avant de conclure définitivement le marché.

L'énorme différence entre les deux soumissions des deux compagnies paraissent si remarquable que M. Courtney a cru qu'il valait la peine de réfléchir et d'examiner tous les faits. Il a fait observer avec raison que, relativement à certains items, il était possible qu'à certains égards les prix ne fussent pas avantageux. Il y avait certains timbres dont le prix mentionné était passablement élevé. L'émission des timbres spécifiés était restreinte. Les soumissions devaient contenir le coût de la gravure, et cela les rendait quelque peu élevées. Le mémoire faisait voir que si, par suite d'un changement à nos lois de revenu, il devenait nécessaire d'avoir une plus grande quantité de ces timbres, le prix fixé serait excessivement élevé, et que tout en n'en ayant pas probablement besoin d'une grande quantité, nous devions nous protéger sous ce rapport.

Alors l'attention de l'*American Bank Note Company* fut appelée sur le fait que bien que ces prix fussent raisonnables pour une petite émission de timbres, étant donnée la nécessité d'inclure dans le prix le coût de la gravure, nous croyions qu'il pourrait survenir des circonstances où il faudrait émettre une plus grande quantité de ces timbres, et que conséquemment, nous voulions savoir quel serait le prix dans ces cas.

La compagnie fit la déclaration parfaitement satisfaisante qu'elle était obligée de soumissionner d'après la quantité spécifiée dans l'annonce, mais que si une plus grande quantité était demandée, elle était prête à baisser ses prix. Ainsi les mesures de précautions recommandées par M. Courtney ont été suivies, et tout a été fait d'après ses conseils, à sa connaissance et avec son approbation.

Naturellement, le ministère et le gouvernement sont responsables. Je n'ai nullement l'intention de faire peser une responsabilité quelconque sur le

sous-chef, et je n'en parle que parce que j'y suis forcé, parce que les observations de l'honorable député d'York (M. Foster), tendent à faire croire que la conduite tenue par le ministre était en désaccord avec les opinions de son sous-chef.

J'ai mentionné la différence qui existait, et, tenant compte de cette différence, il aurait été insensé de la part du gouvernement de négocier avec la Compagnie Burland. L'honorable député a beaucoup parlé de l'item contenu dans la soumission de l'*American Bank Note Company* concernant la fabrication de ses coins. Le coin, dit-il, est l'âme, le cœur de tout l'ouvrage et si nous laissons fabriquer les coins à l'étranger vaudrait autant y laisser faire tout l'ouvrage. Si l'âme de l'honorable député n'a pas plus d'importance pour son corps que les coins dans cette entreprise, il me faudra croire qu'il a une bien petite âme, parce qu'il sera peut-être étonné d'apprendre que les coins et tout l'ouvrage préliminaire qu'ils occasionnent ne représentent que \$6,000 sur les \$523,000 qui forment le chiffre de cette entreprise. En réponse à la demande que j'ai faite, les intéressés m'ont informé que tout l'ouvrage fait en dehors de la ville d'Ottawa représentera une somme n'excédant pas \$6,000 sur le prix total de l'entreprise, \$523,000. Il s'ensuit donc qu'au lieu de ruiner une industrie nationale, au lieu de fermer les établissements de nos ouvriers canadiens nous acceptons simplement l'offre d'une compagnie qui nous donne des prix raisonnables et qui va faire un pour cent de son ouvrage dans ses ateliers de New-York, tandis que 99 pour 100 de son entreprise seront exécutés au Canada par des ouvriers canadiens, et la compagnie a déjà fait construire un édifice à Ottawa par des ouvriers canadiens, et que depuis quelques mois elle a dépensé beaucoup d'argent parmi les ouvriers de cette ville.

M. FOSTER : Permettez-moi de corriger l'honorable ministre sur un point. Je n'ai pas voulu interrompre sa magnifique comparaison entre le coin et l'âme, mais je désire déclarer que je n'ai jamais dit que le coin était l'âme de toute l'entreprise, j'ai dit que ce travail se divisait en deux, un qui était mécanique et l'autre qu'on pouvait appeler artistique, qui consistait dans la gravure, et j'ai ajouté que la gravure, l'habileté, l'art de graver était l'âme de toute l'industrie, que l'autre travail était purement mécanique. J'ai aussi dit que 91 pour 100 de la gravure dans cette entreprise, seraient faits à New-York, et je maintiens mon assertion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce que la Chambre a compris par les paroles de l'honorable député, ce que tous les députés qui l'ont entendu ont compris, et ce que comprendront ceux qui liront ces observations, sauf cette explication, c'est qu'une très grande partie de cette entreprise serait exécutée par des étrangers dans une ville étrangère, et non pas au Canada.

M. FOSTER : Je serai très reconnaissant à l'honorable ministre s'il veut prendre un billet de banque et indiquer où se trouve l'ouvrage fait au moyen du coin et quelle est l'autre partie du travail.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains fort d'être incapable d'expliquer ces détails à l'honorable

député. Je ne pense pas que ni lui ni moi en sachions autant sur l'art de graver que nous devrions en savoir, et je présume que ni l'un ni l'autre de nous peut expliquer ces détails.

M. FOSTER : Je demande simplement une information.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'avoue franchement que je ne connais pas ces détails.

M. FOSTER : Le coin forme 99 pour 100 de l'ouvrage sur un billet de banque.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'en tiens encore à la première assertion, qui, je crois, est la plus importante. J'ai compris que mon honorable ami soulevait la question de savoir si l'ouvrage va se faire à Ottawa par des ouvriers canadiens, ou à New-York, par des ouvriers américains. C'est ce que l'honorable député a voulu donner à entendre. Si l'honorable député comprend parfaitement que seulement 1 pour 100 de l'ouvrage sera exécuté par des étrangers, et qu'il a fait tant de tapage à propos de cet 1 pour 100, j'accepterai son explication. Le rapport du coin avec l'ouvrage laisse à penser qu'il est un des outils dont on se sert dans cet art. Ces planches ne sont pas gravées à la main, mais à la machine, et le coin fait partie de l'outillage qui produit les planches. Mais je ne crois pas que le public s'intéresse à cette partie technique de l'entreprise. Toutefois le public a intérêt de savoir où se fera l'ouvrage, quelle partie sera exécutée ici, et quelle partie à l'étranger, et plus particulièrement si le pays recevra la valeur de ce qu'il paie et si l'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire.

Je dirai un mot de la proposition anglaise à laquelle l'honorable député a fait allusion. Il a cru que nous avions eu tort de demander des soumissions à l'étranger, mais nous avons été d'avis qu'il était utile de faire connaître cette entreprise dans tous les pays. En vérité, peu de gens pouvaient soumissionner, mais pour arriver à ce petit nombre, il était nécessaire d'envoyer des circulaires partout, et nous en avons envoyé quelques-unes au bureau du haut-commissaire à Londres, avec prière de les distribuer. Quel a été le résultat ?

Mon honorable ami (M. Foster) a voulu faire croire que nous avons agi avec les soumissionnaires anglais autrement qu'avec les Américains. Les soumissionnaires anglais ont simplement demandé si nous allions insister pour faire imprimer les billets à Ottawa, et nous avons répondu que nous ne pouvions pas renoncer à cette condition, et nous n'avons pas écarté cette condition, et les billets seront imprimés à Ottawa par la compagnie qui en a eu l'entreprise. Les soumissionnaires anglais n'ont pas donné à penser qu'ils désiraient faire une partie de l'ouvrage en Angleterre. Ils ont seulement demandé que l'obligation d'imprimer les billets à Ottawa fût mise de côté, et nous avons refusé leur demande de même que celle des autres. L'entreprise à cet égard a suivi les conditions portées au cahier des charges, et elle sera exécutée à Ottawa. Mais la différence entre les soumissions des deux compagnies est le point capital de toute la question.

Mon honorable ami (M. Foster) a voulu tirer parti du fait que nous avions permis à l'*American Bank Note Company* de retrancher de son contrat les enveloppes timbrées. Il a prétendu que l'ouvrage

n'était pas rémunérateur et que nous faisons une grande faveur à cette compagnie en retranchant cet item de son contrat.

Or, quels sont les faits ? Mon honorable ami (M. Foster) a dit que le prix offert par la compagnie américaine pour faire les enveloppes timbrées n'était pas rémunérateur. Je ne le blâme pas, car l'idée qu'il se fait d'un prix raisonnable est basée sur le chiffre auquel on peut arriver après avoir examiné la soumission de M. Burland. Il ne semble pas avoir une idée de ce qui constitue un prix raisonnable, et lorsqu'il constate que la soumission de la Compagnie Burland était de \$2.50 et de \$3 par mille pour les enveloppes timbrées, et que la soumission de la compagnie américaine était de \$1.50 et \$1.75 par mille, il voit qu'il y avait une différence sensible, et l'honorable député (M. Foster) était peut-être justifiable de croire que ce prix n'était probablement pas rémunérateur.

M. FOSTER : Cela appuie mon argument.

Le MINISTRE DES FINANCES : Précisément, cela l'appuie ; mais si mon honorable ami veut lire la lettre de M. Barber, qu'il trouvera à la page 33, elle lui fournira des renseignements intéressants relativement aux enveloppes timbrées. La lettre de la Compagnie Barber et Ellis, datée du 21 novembre 1896, contient des choses intéressantes ; il y a par exemple cette phrase au sujet de laquelle je ne connais rien, si ce n'est que je la trouve dans la lettre :—

Nous pourrions dire que nous avons employé un graveur sur acier expérimenté venu de New-York pour visiter Ottawa dans le but d'examiner les échantillons, et sur sa recommandation, nous avons fixé nos prix. Il a constaté après examen que l'on avait livré des travaux qui n'étaient pas exécutés sur acier.

Je ne sais pas comment cela est justifié.

M. FOSTER : Cela n'est pas du tout justifié.

Le MINISTRE DES FINANCES : La Compagnie Barber et Ellis se base pour dire cela sur l'autorité d'un graveur habile, qui est probablement meilleur juge que mon honorable ami ou moi. Toutefois, je n'ai pas lu cela dans le but de l'approuver ; j'avoue franchement que sur ce point je n'ai aucune connaissance, et que je ne donne aucune opinion. Mais à la fin de la lettre, vous trouverez le passage suivant :

Nous appellerons votre attention sur les prix auxquels nous sommes disposés à fournir les enveloppes timbrées. Les prix aujourd'hui payés sont virtuellement prohibitifs car aucun consommateur ne paiera la différence qui existe entre l'enveloppe timbrée et celle qui ne l'est pas. La quantité employée annuellement ne représentant qu'une somme de trois ou quatre cents dollars, nous insistons pour que le gouvernement réserve le droit d'annuler cette partie de la soumission n'importe quand, vu que nous sommes prêts à soumettre à votre département un projet ressemblant beaucoup à celui adopté aux Etats-Unis, et nous espérons que l'on emploiera bientôt autant d'enveloppes timbrées dans une semaine qu'on en emploie aujourd'hui durant toute l'année, et qu'on pourra les vendre à un prix qui rapportera au département des Postes un revenu considérable.

En examinant la question nous avons constaté qu'une clause relative au nombre d'enveloppes timbrées fournies n'était pas une chose très importante dans le contrat, et nous l'avons omise simplement parce que l'on nous avait fait observer qu'elle ne pouvait guère être considérée au même point de vue que la gravure. Il a été démontré que ce tra-

M. FIELDING.

vail pouvait être exécuté dans des conditions différentes de celles dans lesquelles se faisait nécessairement la gravure, et cela nous a portés à croire que nous le ferions probablement exécuter à aussi bon marché, et peut-être à meilleur marché ailleurs, qu'en insistant pour qu'il fit partie de l'entreprise de la gravure. Puisque mon honorable ami (M. Foster) dit que nous n'avons pas inséré la chose dans le contrat, afin de pouvoir libérer l'*American Bank Note Company* d'une partie non rémunératrice de l'entreprise dont cette compagnie était bien aise de se débarrasser, je lui ferai observer que tandis que les prix de la compagnie américaine pour les enveloppes timbrées étaient de \$1.50 et \$1.75 par mille, la Compagnie Barber et Ellis demandait dans sa soumission pour la même entreprise, \$1.25 par mille. En conséquence, cette partie du contrat de l'*American Bank Note Company* n'a pas dû être retranchée, parce que le prix n'était pas rémunérateur, puisque la Compagnie Barber et Ellis était disposée à se charger de l'entreprise à un prix moins élevé.

M. FOSTER : Quelle quantité aurait-elle fournie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Autant que nous en aurions eu besoin.

M. FOSTER : Deux cent mille ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sa proposition portait qu'elle en ferait autant que nous en aurions eu besoin. Je ferai observer que nous avons retranché les enveloppes timbrées du contrat, parce que nous avons constaté qu'elles pourraient être faites sans difficulté par l'impression ordinaire, et mon honorable ami, le directeur général des Postes est aujourd'hui libre de faire un nouveau contrat s'il le veut avec la Compagnie Barber et Ellis, ou avec tout autre, pour la fourniture de ces enveloppes timbrées ; ou, de les faire préparer, comme il les fera préparer, et comme il en a l'intention, je crois, par l'imprimerie de l'Etat à Ottawa.

Je crois, M. l'Orateur, qu'en cette matière, il nous faut toujours revenir à la principale question, la différence entre la soumission de l'*American Bank Note Company* et celle de la *British American Bank Note Company*. Je me demande quel risque nous courons en acceptant la soumission de la compagnie américaine. D'après l'énoncé de mon honorable ami (M. Foster), l'on supposerait qu'il y a là quelque chose de très dangereux. Or, la méthode que cette compagnie se propose d'adopter dans l'exécution de ce contrat est exposée dans sa lettre qui se trouve à la page 47. Elle dit :

Nous avons l'intention de soumettre à l'approbation du gouvernement un modèle, ou des modèles, de chaque instrument, billet, timbre ou carte, faisant voir comment la chose paraîtra lorsqu'elle sortira de la planche gravée et, sur l'approbation du gouvernement, nous nous proposons de graver dans l'établissement connexe les coins à vignettes originaux, les ouvrages au burin, les bordures, etc., avec lesquels le coin matrice de chaque billet ou timbre sera en partie préparé apportant ces ébauches à Ottawa pour les terminer ; toutes les copies et l'achèvement des planches d'impressions avec leurs retouches nécessaires devant se faire à Ottawa ; et nous pourrions ajouter que la main-d'œuvre canadienne ne sera pas du tout déplacée par cela, car les ouvriers employés jusqu'ici à faire les gravures originales, à notre avis, ont été dans une grande mesure des étrangers.

Mon honorable ami (M. Foster) a contesté cela aujourd'hui. Je ne connais rien de la question, et

je me contente d'appeler l'attention sur les énoncés du soumissionnaire lui-même. La compagnie dit en outre :—

Relativement à la garantie contre la perte ou la fraude, nous dirons que nous prendrons toutes les précautions et que nous apporterons le plus grand soin dans l'exécution de l'entreprise projetée, comme une longue expérience nous a habitués à le faire invariablement. La compagnie a été chargée de l'exécution de travaux tels que obligations, papier-monnaie, timbres, coins, etc., etc., par des gouvernements et des banques de presque toutes les nations, et cela, sans qu'il ait été exigé de cautionnement ou de dépôt, sauf un cautionnement donné au gouvernement américain pour les timbres-poste seulement; et l'on ne nous a jamais fait de réclamation pour perte ou fraude.

Voilà ce que déclarent les soumissionnaires, et bien que l'on puisse prétendre que nous ne sommes pas tenus de partager l'opinion qu'ils expriment à leur sujet, je dirai que j'ai pris des informations à des sources, bien renseignées, et je suis en état d'ajouter que l'*American Bank Note Company* est l'une des compagnies les plus honnêtes, les plus dignes de confiance et les plus solvables qui exploitent l'industrie de la gravure sur le continent américain ou dans tout l'univers, en ce qui a trait à cette matière en particulier. Pour prouver davantage cette assertion, je cite ce qu'ils disent des banques pour lesquelles la compagnie fait des travaux. D'après les énoncés des soumissionnaires, ils ont fait des billets pour la banque Dominion, la banque de Toronto, la banque Canadienne de Commerce, la banque d'Ontario, la banque Standard, la banque de Montréal, la banque de la Nouvelle-Ecosse, la banque des Marchands de Halifax, la *People's Bank* de Halifax, la banque de la Colombie Anglaise et la banque du Nouveau-Brunswick. J'ose dire que chacune de ces banques est tout aussi jalouse de ses intérêts, tout aussi désireuse de se protéger contre la fraude, et tout aussi intéressée à ce que ses entreprises soient bien exécutées que l'est le gouvernement du Canada, et si ces grandes institutions financières dont les gérants sont connus de nous tous comme des hommes de la plus grande sagacité et de la plus grande prudence, peuvent traiter avec l'*American Bank Note Company* sans s'exposer aux pertes et à la fraude, je ne vois pas pourquoi le gouvernement du Canada éprouverait la moindre crainte de traiter avec la même compagnie.

Avant de terminer, mon honorable ami a signalé à l'attention une lettre écrite par M. Burland le 15 de janvier, dans laquelle ce dernier demande que nous lui permissions de faire le travail aux conditions offertes par l'autre compagnie. C'est-à-dire que M. Burland désire qu'après avoir demandé publiquement des soumissions, après avoir reçu la soumission de l'autre compagnie, après avoir négocié avec elle, après avoir accepté sa soumission et après l'en avoir averti, nous lui permissions de faire une nouvelle soumission basée sur les chiffres de cette même compagnie. C'est là une proposition des plus extraordinaires.

M. Burland a déclaré dans sa correspondance que ses affaires avaient souffert, et il a cru qu'il lui fallait ajouter \$30,000 au chiffre porté dans sa première soumission. Il a cru qu'il lui fallait faire une soumission de \$150,000 plus élevée que celle de la compagnie américaine, alors qu'il pensait qu'il avait un monopole et que nous étions à sa merci; mais lorsqu'il eut constaté qu'il y avait concurrence, il a froidement proposé de retrancher les

\$153,000 et de se charger de l'entreprise au prix de la compagnie américaine, et il croyait que le gouvernement allait accepter sa proposition.

J'ai été surpris, aujourd'hui, d'entendre l'honorable député d'York dire que lorsque M. Burland a écrit cette lettre, aucune décision n'avait été prise, qu'aucun arrêté ministériel n'avait été adopté, que rien n'avait été fait, mais que toute la question était encore pendante.

M. FOSTER : J'ai ici exactement ce que j'ai dit—la substance, en tout cas. J'ai dit qu'à cette époque, il n'y avait aucun arrêté ministériel ratifiant le contrat, qu'aucune entreprise n'avait été adjugée, et qu'il n'y avait pas eu d'achat de propriété à Ottawa. C'est là précisément ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'énoncé de l'honorable député comporte que le 15 janvier, lorsque M. Burland a écrit cette lettre, le gouvernement n'avait rien fait pour le lier. C'est là assurément ce que l'honorable député a voulu dire.

M. FOSTER : Non. J'ai voulu exprimer précisément ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député n'a pas voulu exprimer l'idée qu'à cette époque le gouvernement était libre de conclure un contrat avec M. Burland, que signifiait son observation ?

M. FOSTER : J'ai prétendu qu'il était libre de le faire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami veut lire la page 49 des documents, il verra que dix jours avant la date de la lettre de M. Burland, un télégramme avait été envoyé à la compagnie de New-York, mandant que j'étais prêt à recommander l'acceptation de sa soumission, pourvu que les détails fussent arrangés d'une manière satisfaisante.

M. FOSTER : Un moment de réflexion rappellera à mon honorable ami que sa recommandation va simplement au conseil des ministres, qui décide si elle sera ou ne sera pas approuvée. Ce n'est pas là une entreprise adjugée en vertu d'un arrêté du conseil.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne doit pas s'échapper ainsi. D'abord, il doit savoir qu'aucun ministre de la Couronne, comprenant parfaitement sa responsabilité, n'enverrait un télégramme de cette nature, à moins qu'il n'eût une assurance raisonnable que son opinion sera partagée par ses collègues.

M. FOSTER : Mon honorable ami doit savoir que j'ai fait partie d'un cabinet fédéral aussi longtemps que lui, et que j'ai examiné un peu ces questions; et je dis que l'énoncé portant qu'un ministre recommandera une chose ne doit pas être considérée comme la décision de cette chose.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'aime à croire qu'en ma qualité officielle, je ne dirai pas que je recommanderai une chose au conseil si je n'ai pas l'approbation de mes collègues; car cet énoncé de ma part serait de nature à tromper une autre partie intéressée.

M. FOSTER : Mais cela ne tromperait pas une personne intelligente.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais lorsqu'un homme qui habite un pays étranger reçoit d'un ministre un télégramme lui mandant que ce dernier est disposé à accepter sa soumission si l'on peut s'accorder sur les détails, il comprend qu'il traite avec un ministre responsable, et que le gouvernement du Canada ne répudiera pas et ne doit pas répudier cette entente.

M. FOSTER : Quelquefois, le ministre responsable fait une promesse imprudente.

Le MINISTRE DES FINANCES : A ce sujet, mon honorable ami parle d'après sa longue expérience, expérience que je n'ai pas. Mais il n'est pas nécessaire que nous discutions la question de savoir jusqu'où le ministre engage le gouvernement, car mon honorable ami constatera que deux jours plus tard il a été adopté un arrêté du conseil daté du 7 janvier en vertu duquel ce que j'ai fait a été confirmé, et cela se passait huit jours avant que M. Burland eût écrit cette lettre.

M. FOSTER : Quel est cet arrêté du conseil ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député le trouvera à la page 51. Le ministre ayant fait connaître la convention, l'arrêté se termine ainsi :—

En vue de cette économie, le ministre recommande en conséquence qu'il soit autorisé à accepter la soumission de l'*American Bank Note Company*, pourvu que les détails du contrat puissent être arrangés avec la compagnie à sa satisfaction.

En conséquence, l'honorable député constatera que non seulement j'ai consenti à recommander l'approbation de la soumission, mais que j'avais consenti à le faire à la connaissance et avec l'assentiment de mes collègues, et cette convention a été revêtue des formes régulières et confirmée par Son Excellence le gouverneur en conseil plus d'une semaine avant que M. Burland écrivit sa lettre.

M. FOSTER : Alors, pourquoi, le 5 avril, a-t-il été nécessaire d'adopter un arrêté du conseil pour autoriser la conclusion du contrat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce qu'il était des plus justes, lorsqu'il a fallu arranger les détails du contrat, que ce dernier fut soumis à Son Excellence en conseil. Mais, toutefois, il y a eu, d'abord, l'acceptation de la soumission par le ministre de la Couronne, ce à quoi un homme traitant avec le gouvernement, surtout un homme habitant un pays étranger, avait le droit d'acquiescer comme s'il s'était agi d'un exposé des vues, non seulement du ministre lui-même, mais du gouvernement pour lequel il agissait ; et puis nous avons le rapport du conseil, et la confirmation par le gouverneur en conseil, plusieurs jours avant que M. Burland eût envoyé sa lettre. Mais quand bien même il n'y aurait eu aucune acceptation de la soumission de la compagnie américaine, il aurait été honteux et très injuste de permettre à M. Burland, lorsqu'il lui avait été donné d'envoyer sa soumission pour cette entreprise, de venir plus tard faire des changements à ses chiffres. Et que l'on ne dise pas que nous avons permis aux autres soumissionnaires de faire des changements.

M. FIELDING.

Nous ne leur avons pas permis de changer un seul chiffre ou une seule ligne. Certaines parties de leur soumission exigeaient des explications ; l'avis de mon sous-ministre disait qu'il valait mieux éclaircir certaines choses, et je pris des mesures dans ce but ; mais l'*American Bank Note Company* n'eut pas la permission de changer une seule ligne, un seul chiffre de sa soumission. Nous lui avons demandé d'expliquer son énoncé au sujet des coins et son explication comporte ce bien qu'il soit opportun, pour empêcher qu'un pour cent de ce travail ne soit fait à l'étranger, que nous payions \$153,000 des deniers du peuple en sus d'un prix raisonnable.

Voilà toute l'histoire. Nous avons demandé publiquement des soumissions pour l'entreprise ; nous avons mis tous les hommes du métier libres de soumissionner ; nous avons accepté la soumission d'une compagnie solvable, et cette soumission nous en étions convaincus, a été faite de bonne foi, et, nous en sommes convaincus, elle se conformera de bonne foi à ce qu'elle contient. Nous croyons que le travail sera exécuté aussi bien que celui de M. Burland, et je ne trouve rien à redire au travail de ce dernier ; il sera exécuté 99 pour 100 de l'ouvrage en vue des édifices du parlement, dans un magnifique bâtiment construit par la compagnie américaine, il sera fait par la main-d'œuvre canadienne ; et \$153,000 des deniers du peuple resteront dans le trésor, somme qui aurait été gaspillée, si le gouvernement eût adopté la méthode que l'honorable député a préconisée aujourd'hui.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis heureux de savoir que je ne serai obligé de retenir la Chambre que pendant très peu de temps, car tous ceux qui ont écouté la mise en accusation claire, succincte et habile de l'honorable ministre des Finances prononcée par son prédécesseur (M. Foster), admettront qu'il n'y a que très peu de chose à dire en réponse à la défense extrêmement boiteuse et faible que le ministre des Finances s'est efforcé de faire. L'honorable ministre a commencé par accuser M. Burland, qui représente la *British American Bank Note Company*, d'être un monopoleur, et l'ex-gouvernement d'avoir considéré M. Burland comme ayant droit à un monopole continu. Mais à la phrase suivante, l'honorable ministre a réfuté l'accusation qu'il avait lui-même portée. A la phrase suivante, il a dit que M. Burland avait demandé une prolongation de son contrat, et que mon honorable ami (M. Foster) l'avait refusée. Mon honorable ami n'a pas voulu permettre que le contrat de M. Burland fut prolongé, mais il a insisté pour que l'entreprise fût mise au concours de la manière ordinaire lorsque le temps convenable serait venu. Ainsi, l'honorable ministre a prouvé lui-même d'une façon concluante que l'ex-gouvernement ne croyait pas qu'il existât un monopole en faveur de M. Burland, mais qu'au contraire il était décidé, lorsque viendrait le moment opportun, à mettre l'entreprise au concours.

Voilà pour l'accusation mainte et mainte fois répétée par l'honorable ministre, accusation portant que l'ex-gouvernement considérait cette entreprise comme un monopole auquel avait droit la *Burland Bank Note Company*.

L'honorable ministre dit que le gouvernement actuel a donné des avis au loin. Il demande pourquoi il s'est adressé en Angleterre tout comme aux États-Unis. Je crois pouvoir en donner la raison.

Si l'honorable ministre avait décidé d'adjuger l'entreprise à une compagnie américaine de la ville de New-York, le meilleur moyen qu'il pouvait trouver pour dissimuler ce projet c'était de prétendre—car la chose ne saurait être considérée autrement que comme un prétexte, si l'on tient compte de ce cahier des charges—que des soumissions avaient été demandées en Angleterre. Mais il sait que du moment qu'il eût demandé si ce cahier des charges allait être accepté, du moment que M. Colmer, auquel il avait donné instruction de faire connaître les conditions et de solliciter des soumissions en Angleterre, eût demandé si ces conditions devraient être acceptées, la seule réponse qu'il pouvait donner—à moins que le système des soumissions ne soit destiné à devenir une comédie—était qu'il ne saurait y avoir de changement, et que tous ceux qui soumissionneraient devaient se conformer aux conditions mêmes portées au cahier des charges. C'était la position convenable à prendre, mais l'honorable ministre a-t-il agi ainsi? Je soutiens qu'aucune soumission n'est venue de l'*American Bank Note Company*. Aucun de ceux qui connaissent quelque chose de la nature des soumissions ne peut prétendre un seul instant que l'honorable ministre a reçu une soumission honnête et légitime de l'*American Bank Note Company*. Pourquoi? Parce que sa soumission n'était pas conforme au cahier des charges; et s'il lui avait répondu comme il l'a fait aux entrepreneurs anglais, qui désiraient soumissionner, c'est-à-dire, s'il avait répondu qu'aucun changement ne pouvait être fait aux conditions, que c'était un prétexte malhonnête de présenter un cahier des charges, et, ensuite, de permettre à tout le monde de faire une soumission absolument contraire aux conditions et d'accepter cette soumission, nous n'aurions plus entendu parler de ce contrat conclu avec l'*American Bank Note Company*.

La seule soumission légitime que l'honorable ministre avait en sa possession était celle de M. Burland, représentant la *British American Bank Note Company*. Sous tous les rapports, comme l'honorable ministre l'admet lui-même, M. Burland s'était conformé à la lettre aux conditions portées au cahier des charges; tandis qu'au contraire, la soumission envoyée par l'*American Bank Note Company*, il était tenu de la refuser absolument, parce qu'elle comportait un changement des plus importants en ce qu'elle stipulait que l'entreprise, au lieu d'être exécutée à Ottawa, comme l'exigeait le cahier des charges, devait être exécutée à New-York. Cette compagnie n'a pas voulu entreprendre ce travail à Ottawa, mais elle a insisté pour l'exécuter à New-York.

En conséquence, je dis que l'honorable ministre n'a pas du tout raison de prétendre ici, ce soir, qu'il a accepté la plus basse soumission. De fait, il n'avait pas de plus basse soumission à accepter. Il a été impossible à l'honorable ministre de faire des changements pour satisfaire les soumissionnaires anglais, mais à l'*American Bank Note Company* il a pu permettre de changer les conditions, comme bon lui semblait. Et il appelle son offre une soumission! Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas considéré comme une soumission l'offre de la Compagnie Barber-Ellis? J'admets que ce n'était pas une soumission, car elle n'était pas conforme aux conditions portées au cahier des charges, lequel exigeait que \$50,000 fussent déposées entre les mains du gouvernement comme garantie de

l'exécution des travaux. Ils n'ont pas déposé les fonds, mais ils ont offert de donner à l'honorable ministre une garantie personnelle, à son entière satisfaction, représentant les \$50,000, en sus des \$50,000 qu'ils auraient dépensés dans la ville d'Ottawa pour exécuter l'entreprise. L'honorable ministre sait que cela se rapprochait plus d'une soumission véritable—bien que j'admette que ce n'était pas une soumission—que l'offre qu'il avait reçue de l'*American Bank Note Company* qui lui disait, dans cette offre même, qu'elle n'était pas prête à accepter ses conditions. Je nie qu'il ait adjugé cette entreprise au plus bas soumissionnaire, simplement parce qu'il n'y avait pas de plus bas soumissionnaire.

Mais ce n'est pas tout. L'honorable député veut savoir pourquoi le gouvernement a fait demander M. Burland. Je vais lui en donner la raison. La conduite du gouvernement dans cette affaire est loin d'être aussi scandaleuse qu'il a voulu le faire croire, qu'il me permette de lui dire que les archives de son propre département, et celle de tous les départements du service public, sous tous les gouvernements, démontrent que très souvent les divers départements du gouvernement ont fait exactement ce que l'honorable député aurait fait, s'il avait mandaté M. Burland pour discuter cette question avec lui. Pourquoi n'ont-ils pas fait cela? L'honorable ministre n'avait reçu aucune autre soumission. Alors pourquoi ne pas avoir fait venir M. Burland auprès de lui et ne lui avoir pas dit, nous ne pouvons pas accepter votre soumission à moins que vous n'en réduisiez considérablement le montant. Cela s'est fait mainte et mainte fois sous le gouvernement libéral lorsqu'il était au pouvoir, de même que sous l'administration conservatrice.

Plusieurs fois, lorsque des soumissions étaient trop élevées et qu'il était impossible d'accepter les plus basses soumissions, le soumissionnaire le plus élevé était appelé et on lui posait la question suivante: Voulez-vous entreprendre de faire ce travail pour telle somme? très souvent ces offres ont été acceptées, et des entreprises adjugées d'après des conditions de cette nature. Or, M. l'Orateur, y aurait-il là scandale. Il demande pourquoi il aurait dû faire demander M. Burland.

Je vais le lui dire—non seulement parce que M. Burland était le plus bas soumissionnaire (car il était seul, mais parce que c'est un homme jouissant de la plus haute réputation et parce qu'il s'était durant trente-cinq ans acquitté de ce travail pour le gouvernement, premièrement, pour le Canada, avant la confédération, et ensuite pour le gouvernement tel qu'il existe aujourd'hui, et cela de manière à s'attirer même l'admiration de l'honorable député, comme ce dernier l'a avoué ce soir, et aussi à l'entière satisfaction du département. N'est-ce pas là une raison, particulièrement lorsque M. Burland était un représentant de la *British American Bank Note Company*, qui avait placé environ un demi-million de piastres dans cette entreprise, lequel capital va lui être enlevé par la conduite de l'honorable député.

Voilà les raisons pourquoi il aurait dû donner à M. Burland l'avantage de conserver ce capital que l'honorable ministre, par un trait de plume, aussi injuste que déraisonnable, était prêt à faire disparaître. Il dit qu'il était trop tard lorsque M. Burland a offert de s'acquitter du travail aux conditions auxquelles le gouvernement était prêt à l'accorder à l'*American Bank Note Company*. L'ho-

norable ministre contredit-il l'assertion de M. Burland, qui prétend avoir essayé plusieurs fois d'obtenir de lui une entrevue et d'avoir toujours été refusé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député m'a posé une question et je veux lui répondre. Je ne me rappelle pas d'avoir refusé une entrevue à M. Burland.

Sir CHARLES TUPPER : Cependant, on m'a dit que plusieurs fois il avait sollicité une entrevue et invité l'honorable monsieur à aller visiter son établissement. Non seulement il a fait cela, mais je crois qu'il est allé voir chacun des collègues de l'honorable ministre qui tous l'ont reçu avec beaucoup de sympathie et lui ont exprimé le regret qu'ils éprouvaient de le voir dans une pareille position.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député veut-il me permettre ? M. Burland est venu me voir ; j'ai eu une entrevue avec lui. Il a rencontré presque tous mes collègues. Mais je nie le fait que M. Burland ait été refusé lorsqu'il a essayé d'avoir une entrevue avec moi.

Sir CHARLES TUPPER : Je tiens mes informations de M. Burland, et tout semble prouver l'exactitude de sa déclaration. Et puisque cet homme avait en main un capital d'un demi-million de piastres qui était sur le point d'être englouti, grâce à l'injustice que l'honorable ministre voulait commettre, pourquoi n'a-t-il pas donné à M. Burland une occasion....

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis convaincu que l'honorable chef de la gauche a mal interprété les paroles de M. Burland. J'ai rencontré M. Burland et j'ai discuté la question avec lui. Je n'ai jamais refusé de le recevoir.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne puis que dire...

M. l'ORATEUR : J'espère que l'honorable député (sir Charles Tupper) va accepter....

Sir CHARLES TUPPER : Il va de soi que j'accepte la déclaration de l'honorable député, et qu'il est convaincu que j'y crois. Mais il finira par s'apercevoir qu'il n'a pas accordé à M. Burland tous les avantages que ce dernier désirait avoir. Nous avons sa propre déclaration dans laquelle il prétend qu'il était incapable de faire prendre cette question en considération par l'entremise de l'honorable ministre des Finances. Pourquoi cela ? Comment se fait-il qu'un Canadien, un homme de cette réputation, et qui depuis si longtemps travaillait pour le gouvernement, à son entière satisfaction, ne fut pas jugé digne de l'attention de l'honorable ministre des Finances ? Lorsque cet honorable ministre se trouva placé dans une position où il devait, et où il était de son devoir d'écouter les raisons de cet homme, comment se fait-il qu'il lui ait tourné le dos et ait refusé de l'entendre, quand il avait le temps de se rendre à New-York et de s'aboucher avec ces capitalistes américains qu'il semble tenir en sa haute estime.

Personne, M. l'Orateur, ne conteste le droit à la population des Etats-Unis, de venir dans notre pays et d'y faire des soumissions pour obtenir des travaux publics. Mais, s'il fut jamais un époque dans l'histoire du Canada où nous ne devrions pas traiter

Sir CHARLES TUPPER.

ce pays avec plus de considération qu'il n'a droit, d'en avoir c'est bien aujourd'hui, alors que le plus humble ouvrier canadien ne peut plus traverser la frontière pour aller travailler un seul jour aux Etats-Unis. Est-ce bien là le temps de traiter avec injustice un homme distingué de notre pays, un entrepreneur qui s'est toujours acquitté fidèlement des travaux qui lui ont été confiés, et est-ce bien le temps pour un membre du gouvernement de traverser la frontière et d'aller chercher aux Etats-Unis des personnes, dont les soumissions ne seront pas reçues d'après les usages ordinaires et rendant justice égale à tous, mais elles seront traitées avec une considération qui à toujours été refusée aux entrepreneurs canadiens ? Quand un entrepreneur canadien, de quelque partie du pays qu'il vienne, envoie une soumission qui n'est pas conforme au cahier des charges, la pratique invariable est de le jeter au panier. Vous pouvez vous en servir pour dire à un autre soumissionnaire, voulez-vous faire l'ouvrage aux mêmes conditions que ce dernier ? Voilà le seul mode légitime de faire une offre de ce genre. Or, M. l'Orateur, l'arrêté du conseil qui a été adopté est tout à fait extraordinaire. Des soumissions ont été demandées par le ministre des Finances pour une entreprise publique des plus importantes et des plus délicates. Et qu'arrive-t-il ? Eh bien ! l'honorable ministre au lieu de pouvoir dire à ses collègues, les honorables membres du gouvernement du Canada : voici la plus basse soumission, m'autorisez-vous à l'accepter ? N'a pu dire cela, car ce n'était pas la vérité. Alors voici ce qu'il leur a dit :

C'est pourquoi le ministre, en vue d'opérer cette économie, recommande qu'il soit autorisé à accepter la soumission de l'*American Bank Note Company*, pourvu que les détails du contrat puissent être réglés avec la compagnie à sa satisfaction.

Il n'est pas dit dans ce paragraphe que l'on s'occupera des soumissions transmises par la Compagnie Burland, par les soumissionnaires anglais, ou par tous autres, mais on y ajoute simplement que le ministre des Finances aura la permission de conclure un nouveau contrat qui n'était pas mentionné dans le cahier des charges ; l'honorable ministre parle d'ouvrage qui a été donné aux citoyens d'Ottawa par la construction de ce nouvel édifice. Peut-il se vanter de ce fait, lorsque en encourageant cette entreprise il fait perdre à un entrepreneur canadien, qui s'est toujours très bien acquitté de ses devoirs envers le gouvernement, un capital d'un demi-million de piastres ? Et, M. l'Orateur, ce qui est encore plus grave, c'est qu'à cette époque, l'honorable ministre savait que M. Burland était en état, s'il avait été traité avec cet esprit de justice auquel chacun a droit, d'épargner au gouvernement du Canada une forte somme d'argent. M. Burland s'aperçut qu'il était placé dans une position où il allait tout perdre, et il résolut d'accomplir ce travail, non seulement suivant les mêmes conditions que celles contenues dans la soumission de l'*American Bank Note Company*, mais de se conformer à la lettre aux conditions, et d'épargner au gouvernement du Canada tout cet argent qui va être payé pour la fabrication de ces coins et planches et autres choses que l'on permet maintenant d'être fabriqués à New-York. Je ne crois pas que le gouvernement d'aucun pays ait permis de s'adresser à des personnes étrangères pour faire exécuter des travaux de ce genre, lorsqu'un citoyen de leur propre pays était capable, et avait prouvé qu'il pos-

daît toutes les qualités requises pour s'acquitter de ce travail de la manière la plus satisfaisante. Je ne crois pas que vous puissiez trouver aucun autre gouvernement qui consentirait à confier à des étrangers leurs coins et planches. Je ne prétends pas que ce travail ne puisse pas être fait de manière à protéger le pays contre ces pertes, mais je dis que cela ouvre la porte à la fraude au Canada, et que toutes les personnes au courant d'un semblable travail seront d'accord avec moi sur ce point. Tout ce système aura pour effet de développer dans notre pays la fabrication de la fausse monnaie.

L'honorable ministre a aussi parlé d'enveloppes timbrées. Ce projet semble être une chose bien extraordinaire. Comment se fait-il qu'il se trouve dans sa bouche? Qui le lui a suggéré? Il semble extraordinaire que l'honorable ministre puisse s'écarter ainsi de son devoir pour suggérer une modification dans le contrat qui va coûter de \$5,000 à \$6,000 de l'argent public, et cela pour procurer à l'imprimeur de la reine l'outillage pour faire ce même travail. Il ne nous a donné aucune explication à ce sujet. Comment se fait-il que cette recommandation de l'honorable ministre à ses amis les Américains, à ces entrepreneurs étrangers, ait été acceptée avec tant d'empressement si ce travail devait lui rapporter autant de profit? Il était bien facile de s'apercevoir, M. l'Orateur, par l'empressement qu'apportaient ces entrepreneurs américains à accepter la proposition du ministre des Finances qui faisaient disparaître cette partie du travail, toute l'importance qu'ils attachaient à la disparition de cette partie du contrat. L'honorable ministre m'étonne lorsqu'il déclare à la Chambre que le sous-ministre approuve cette transaction. Y a-t-il un homme capable de lire l'anglais qui va dire que le sous-ministre, un employé d'une grande habileté, possédant beaucoup d'expérience, comme le savent tous les membres de cette Chambre, un homme qui comprend bien mieux cette question que le ministre des Finances lui-même—je dis qu'il est impossible de lire la lettre de M. Courtney et de ne pas y trouver la condamnation la plus formelle de la ligue de conduite suivie par le ministre des Finances dans cette affaire, qu'il soit possible d'exprimer en langue anglaise, et cela particulièrement lorsque nous prenons en considération la position dans laquelle se trouve placé le sous-ministre des Finances à l'égard de son chef en écrivant cette lettre.

A chaque ligne, il fait remarquer le danger, il signale le caractère suspect de cette soumission, il fait tout ce qui est en son pouvoir pour démontrer qu'il désapprouve tout à fait le changement qui était sur le point d'être fait. Suivant moi, l'honorable ministre ne pouvait agir d'une manière plus injuste, non seulement à l'égard de la *British American Bank Note Company*, mais à l'égard du peuple canadien, qu'en réglant comme il l'a fait cette question de soumission et de contrat, dont la preuve se trouve dans les documents qui ont été soumis à la Chambre, et dans ceux qu'il a déposés lui-même sur le bureau. Si l'honorable ministre des Finances avait voulu détruire tout le système des soumissions et contrats, son caractère sacré, et l'empêcher d'être considéré comme une garantie pour le peuple; s'il avait voulu, dis-je, faire disparaître toutes les garanties qui entourent cette importante question des soumissions et contrats, il ne pouvait adopter de moyens plus efficaces d'arriver à son but que ceux dont il s'est servi pour

régler cette question. Au lieu d'avoir accepté la plus basse soumission, l'honorable ministre n'avait pas de plus bas soumissionnaire. Si M. Burland avait pu réussir à arriver jusqu'à lui, il aurait fait des offres bien avant ce temps, afin de sauver sa propriété de la destruction et de la confiscation par les mains de l'honorable ministre, et afin de se protéger contre l'injustice que l'on était sur le point de commettre à son égard, et en faisant cette offre non seulement il aurait épargné une forte somme d'argent au trésor public, mais il aurait contribué à conserver intact ce système des soumissions et contrats qui, pour un pays comme le Canada, dont les transactions commerciales sont très considérables et les travaux publics des plus nombreux, est d'une importance vitale pour la population de ce pays.

M. CRAIG : Je ne crois pas pouvoir traiter cette question sous de nouveaux aspects, car il me semble que le sujet a été entièrement épuisé par les orateurs qui m'ont précédé, et en particulier par l'ex-ministre des Finances. Mais il y a un ou deux points sur lesquels je voudrais appeler l'attention de la Chambre, et qui me paraissent avoir une certaine importance. Je ne rappellerai pas les faits énoncés par l'ex-ministre des Finances au sujet de l'entreprise qui fut si longtemps exécutée par la *British American Bank Note Company*, et exécuté par cette compagnie à la satisfaction du gouvernement et du pays.

Avant 1886, ce travail se faisait à Montréal, mais cette année-là un nouveau contrat fut conclu obligeant l'entrepreneur à exécuter les travaux à Ottawa. Nécessairement il dût construire un édifice et transporter ici ses machines, ce qui entraîna de sa part de fortes dépenses. Voilà, il me semble, un point que nous ne devrions pas oublier. La *British American Bank Note Company* dût faire des dépenses considérables en 1886, il n'y a pas encore longtemps, pour construire ce superbe édifice dans la ville d'Ottawa.

On nous dit qu'un capital de \$400,000 avait été placé dans cette entreprise. Je voulais aussi faire remarquer qu'une clause déclarait que tout le travail concernant cette entreprise devrait se faire dans la ville d'Ottawa, il n'y avait pas d'exception, rien ne devait se faire dans la ville de Montréal. Avant cela, tout ce travail était exécuté à ce dernier endroit, mais maintenant il doit se faire dans la ville d'Ottawa. Or, cet entrepreneur, afin de faire ce travail dans la ville d'Ottawa, fut obligé non seulement de construire un édifice convenable qui coûta un montant considérable d'argent, d'acheter et d'y placer des machines perfectionnées, mais il dût se procurer des ouvriers habiles qu'il fut obligé d'amener à Ottawa, et cela lui coûta encore très cher. Non seulement il fut obligé de les amener ici, mais il eût à former de nouveaux ouvriers pour prendre la place des premiers et faire une partie de l'ouvrage. Ce contrat dura cinq ans, et en 1892 un autre fut conclu. Le prix de ce deuxième contrat était beaucoup moins élevé que celui des contrats précédents, des sûretés additionnelles furent données, comme garanties, et aussi pour prendre soin et avoir la garde de l'ouvrage fait, pour la protection des planches, etc., et ce contrat prenait force et effet le 23 avril 1897.

Il paraîtrait qu'en avril 1896, la *British American Bank Note Company* s'adressa à l'ancien gouvernement, en disant qu'elle voulait ajouter de

nouvelles machines et faire des améliorations dans leur édifice, et qu'avant d'en agir ainsi ils voulaient s'assurer s'ils obtiendraient un renouvellement de leur contrat pour une autre période de cinq ans, après l'expiration du contrat qui était alors en vigueur. J'ai été quelque peu surpris d'entendre l'honorable ministre des Finances parler comme il l'a fait de cette compagnie, et dire qu'ils semblent croire que ce contrat leur appartient de droit, et que sous l'ancien gouvernement ils en avaient le privilège exclusif. Mais que voyons-nous ?

L'ancien gouvernement au lieu d'accepter cette proposition qui tendait au renouvellement du contrat, déclara, après avoir étudié la question, qu'ils n'étaient pas décidés à étudier ce renouvellement du contrat avant qu'il fut expiré en avril 1897. On ne peut donc accuser l'ancienne administration de favoritisme envers la *British American Company*. Si on pouvait porter contre eux semblable accusation, et s'ils avaient voulu réellement favoriser cette compagnie, c'était alors le temps d'agir : mais ils refusèrent absolument d'en agir ainsi et laissèrent le contrat tel qu'il existait jusqu'à son expiration, et à cette première date le gouvernement avait changé. Le ministre des Finances donna à la *British American Company* les six mois d'avis requis par le contrat, et demanda de nouvelles soumissions.

C'est très bien de prétendre que les mots n'ont pas toujours le sens qu'ils semblent avoir à première vue ; mais en examinant les conditions des soumissions, on s'aperçoit qu'il y est dit en toutes lettres que tout l'ouvrage devra se faire à Ottawa, et aucune exception n'est faite à cette règle. Je crois que même un avocat, ou ceux qui font partie de cette profession et qui sont habitués à rechercher le véritable sens des mots, seront d'opinion que le mot " tout " veut dire tout, c'est-à-dire que chaque partie de l'ouvrage devra se faire à Ottawa. Il y avait d'excellentes raisons d'insérer une semblable condition dans le contrat. C'est que le gouvernement voulait pouvoir exercer une surveillance constante sur l'ouvrage, pouvoir en tout temps envoyer un officier pour examiner l'ouvrage et être en état de protéger le pays contre toute perte possible pouvant résulter du manque de surveillance. Ce dernier point doit être pris en sérieuse considération dans la présente discussion, car, je le répète, le point le plus important du contrat était que l'ouvrage devait se faire à Ottawa.

Des circulaires furent envoyées à l'agent canadien à Londres, ainsi que des blancs de soumissions, et ces derniers furent envoyés à plusieurs maisons anglaises. Elles refusèrent de s'occuper de la question. Pourquoi ? Probablement parce que tout l'ouvrage devait se faire à Ottawa. Cette condition les mit hors de concours, et elles dirent : nous ne pouvons soumissionner avec cette condition dans le contrat. Mais si ces maisons avaient su qu'une grande partie de l'ouvrage pouvait se faire en Angleterre, que la confection des coins et la gravure pouvaient y être aussi exécutés par des ouvriers habiles, ils auraient peut-être fait des soumissions pour cette entreprise. Ils ont dit : nous ne soumissionnons pas parce qu'il est stipulé dans le contrat que tout l'ouvrage devra se faire à Ottawa. Lorsqu'ils demandèrent si cette condition était considérée comme importante, il leur fut répondu que cette clause était formelle et que tout l'ouvrage devrait être fait à Ottawa.

M. CRAIG.

Deux soumissions furent reçues. L'honorable député d'York (M. Foster) a dit qu'une seule avait été reçue ; mais je vais admettre, pour le besoin de mon argumentation, que la soumission de l'*American Note Company* était valable. Je demande, et j'appelle l'attention de la Chambre sur ce point, comment se fait-il qu'il n'y eut que deux soumissions de reçues ? Pourquoi n'y en eut-il qu'une seule venant des Etats-Unis ? C'est parce qu'il n'y a qu'une seule compagnie chez nos voisins, possédant les moyens nécessaires pour faire ce travail. Comment en sont-ils arrivés là ? Parce que la compagnie a augmenté graduellement son capital en faisant le travail du gouvernement et autre, a acheté l'outillage, construit un établissement considérable et s'est procuré des ouvriers habiles, et maintenant ils sont en état de soumissionner pour la confection de l'ouvrage de cette nature.

Mais il n'y a qu'une seule compagnie dans tous les Etats-Unis qui veuille soumissionner pour ce travail. Or, il n'y a aussi qu'une compagnie canadienne qui ait soumissionné pour cette entreprise. On a dit que la *British American Bank Note Company* croyait posséder le privilège exclusif de ce genre de travail au Canada. Ils semblent avoir eu raison en cela, parce que aucune autre compagnie n'a voulu soumissionner. Lorsque l'on demanda à d'autres compagnies de soumissionner, elles refusèrent.

Je vais lire un passage d'une lettre écrite par une compagnie canadienne, dans laquelle ils donnent pour raison de ne pas soumissionner, non seulement parcequ'ils ne veulent pas faire un dépôt de \$50,000 en argent, mais ils allèguent aussi d'autres raisons. Voici ce qu'écrivait M. John-R. Barber, le 4 novembre 1896 (dont la lettre se trouve à la page 25 des documents) :

Un nouvel entrepreneur devra se procurer une bâtisse à l'épreuve du feu, un outillage coûtant au moins \$50,000, et faire un dépôt de \$50,000, tout cela pour obtenir un contrat de \$100,000 par année. Cela pourrait encore faire si nous étions assurés de faire ce travail pendant un certain temps à un prix courant, mais si le gouvernement veut obtenir des prix raisonnables pour ces travaux, aucun entrepreneur ne peut accepter les conditions que je viens de mentionner.

Cette déclaration est bien catégorique, et elle démontre, ce que je prouverai plus loin d'une manière évidente, que la *British American Bank Note Company* n'a pas reçu plus que le prix du marché pour son travail. La Compagnie Barber et Ellis connaissait les prix payés à la *British American Company*, et cependant ils ne voulurent pas soumissionner. Ils déclarèrent qu'à moins qu'on ne leur garantît le contrat pour quelques années, évidemment plus de cinq ans, qui est le terme ordinaire du contrat. Le dernier n'était pas assez avantageux pour les induire à y placer leur argent. La *British Bank Note Company* a fait ces dépenses ; ils ont construit un édifice ici, y ont placés des machines, se sont procurés des ouvriers habiles, et c'est parce qu'ils avaient cet édifice, un capital considérable et une outillage complet qu'ils étaient en position de faire une soumission à des prix convenables. Comme je l'ai déjà dit, il n'y eut que deux soumissions de reçues, et parmi celles-là la seule qui fut strictement conforme aux conditions stipulées dans le contrat était celle de la *British American Company*.

Je mentionne ce fait parce que la soumission de l'*American Bank Note Company*, n'était pas en tous points conforme aux conditions exigées ; ils stipulèrent spécialement qu'ils ne seraient pas obli-

gés de fabriquer les coins à Ottawa. J'appellerai maintenant l'attention sur le mémoire préparé par le sous-ministre des Finances au sujet de ces soumissions. C'est un document très important. Dans ce mémoire, M. Courtney indique la différence dans les prix. Il est vrai qu'elle est considérable, car elle s'élève à \$30,000 par année; mais, M. Courtney indique quelques raisons pour expliquer cette grande différence dans les prix. Que dit-il? Voici ses propres paroles :

D'abord, les nouveaux soumissionnaires l'*American Bank Note Company*, peuvent peut-être croire qu'ils vont réussir à combler cette différence grâce aux taux élevés auxquels ils ont soumissionné pour les choses qui ne sont pas généralement demandées.

Cela démontre, et je vais le prouver dans un instant, que M. Courtney ne croyait pas que les prix faits par la *British American Company* étaient excessifs. Mais il fait remarquer quelques-unes des raisons qui expliquent comment il se fait que l'*American Bank Note Company* ait pu soumissionner à un aussi bas prix, et il croit qu'ils étaient sous l'impression qu'ils pourraient élever les prix sur d'autres articles dont le gouvernement aurait besoin et qui ne se trouvent pas ordinairement sur le marché.

Il donne une autre raison par les mots suivants :

C'est une question de savoir si l'*American Bank Note Company* pourra se conformer aux conditions de sa soumission, ou qu'elle a soumissionné à des prix non rémunérateurs pour se procurer une entrée dans le pays.

Je n'ai pas de doute qu'elle a soumissionné à bas prix pour s'assurer une entrée au Canada, et cela était bien naturel de sa part. Elle possède un grand établissement à New-York où elle fait beaucoup d'affaires, et elle spécifie dans sa soumission qu'elle fera tous ses coins et ses outils dans sa fabrique de New-York, et qu'elle apportera à Ottawa une grande partie des matériaux dont elle se sert.

Je répète que je n'ai pas de doute qu'elle a soumissionné à bas prix pour s'assurer une entrée dans le pays, et j'ai le regret de dire qu'elle y a réussi. C'est une grave affaire pour nous de savoir que la partie importante de cet ouvrage sera faite à New-York.

J'ai porté une attention toute particulière aux remarques du ministre des Finances quand il a dit que 1 pour 100 de l'ouvrage serait fait à New-York, et 99 pour 100 à Ottawa par des ouvriers canadiens. S'il en était ainsi, ce serait un argument très fort, mais je ne puis pas concilier cela avec la déclaration contenue dans le mémoire du sous-ministre des Finances. Voyons ce qu'il dit :

A ce propos le soussigné doit signaler la condition contenue dans sa soumission, disant que la compagnie ne sera pas tenue de fabriquer le papier pour les billets de banque et autres fins, les rouleaux en acier, les planches en acier, les coins et autres outils, ni l'encre, ni les couleurs à Ottawa, mais qu'elle pourra se procurer ailleurs les matériaux nécessaires à la fidèle exécution de son contrat.

Rien ne peut être plus clair et plus catégorique que cela. Et s'il est vrai, comme le dit le ministre des Finances, qu'un pour cent seulement sera fait à New-York et 99 pour 100 à Ottawa par des ouvriers canadiens, je ne comprends pas non plus ce paragraphe du mémoire du sous-ministre des Finances :

Ceci semblerait permettre à la compagnie de faire une grande partie de son ouvrage à New-York, et c'est une

partie de la soumission qui exige une minutieuse attention.

Où, cela exige une minutieuse attention, et je n'ai aucun doute que le sous-ministre des Finances est dans le vrai et que la compagnie aura le droit de faire une grande partie de l'ouvrage à New-York. Voilà, M. l'Orateur, la partie répréhensible de ce contrat. Non seulement on fera à New-York une grande partie de l'ouvrage, mais ce sera justement la partie que nous aurions aimés à voir faire dans le pays, c'est-à-dire la partie artistique.

Un établissement comme la *British American Bank Note Company*—une institution canadienne—était une école pour nos jeunes gens qui voulaient apprendre la gravure et se perfectionner dans leur art. Que vont-ils dire quand ils constateront que la partie artistique du travail se fait aux États-Unis et les travaux purement mécaniques, au Canada.

Cela semblerait indiquer que nous n'avons pas d'hommes capables ici, et que nous n'avons pas de jeunes gens en état d'apprendre cet art, même avec le temps. Aujourd'hui on propose que nous allions faire faire ce travail aux États-Unis au lieu d'enseigner aux jeunes Canadiens à le faire.

Une autre question qui se présente est celle-ci. La *British American Bank Note Company* demandait-elle trop cher? Voilà encore une question que nous devons prendre en considération. Je citerai un passage de la page 39 des documents qui répond complètement à cette question. M. Courtney ne pouvait pas se rendre compte des bas prix que demandait la compagnie américaine, et il en a en conséquence imaginé les raisons.

Ce point paraît l'avoir beaucoup préoccupé, car il cherche à trouver les raisons pour lesquelles cette compagnie a soumissionné à aussi bas prix, et à ce propos il dit :

Au sujet de ce qui précède, le soussigné, désire faire remarquer qu'à l'époque où le contrat actuel a été signé, on fit des recherches minutieuses au sujet des taux de l'*American Bank Note Company*, et des prix que la *British American Bank Note Company* exigeait des principales institutions monétaires, du Canada; et dans un cas, le ministre des Finances eut accès aux comptes payés par une institution pour l'impression de ses billets de banque par la *British American Bank Note Company*. Le résultat de cette enquête a été que les prix demandés au gouvernement pour ce genre de travail n'étaient en aucune manière plus élevés que ceux payés par cette institution, ni plus élevés que les prix demandés par l'*American Bank Note Company*. Les comptes payés par l'institution en question sont actuellement en la possession du ministre. Il n'est guère possible que depuis la date de la signature du présent contrat, les prix aient diminué au point que pourrait le faire croire les prix que demande aujourd'hui l'*American Bank Note Company*.

Il semblerait résulter de qui précède qu'en 1892, avant de signer le contrat actuel avec la *British American Bank Note Company*, le gouvernement a cherché à savoir si les prix demandés étaient raisonnables, et après enquête faite, et après avoir vu les comptes eux-mêmes, il a constaté que les prix de la *British American Bank Note Company*, n'étaient pas, à cette époque, plus élevés que ceux que demandait la compagnie américaine. Cela confirme ce que je disais lorsque je prétendais que la compagnie américaine a soumissionné à bas prix, afin de se ménager une entrée dans le pays. Cette compagnie connaissait les prix antérieurs, et comme elle était décidée à faire des affaires dans le pays, elle a fait une soumission très basse, comme cela se pratique bien souvent dans le cours des affaires.

Pour ma part je regrette beaucoup que le gouvernement ait jugé à propos de faire faire cet ouvrage à l'étranger.

Le discours du ministre des Finances, au lieu d'apporter des arguments, consiste plutôt dans un exposé de faits que personne ne nie, et il prétend qu'il y avait 153 mille raisons pour donner l'entreprise à la compagnie américaine. S'il est vrai que les prix antérieurs de la *British American Bank Note Company* étaient raisonnables, et qu'en 1892, ils n'étaient pas plus élevés que ceux que la compagnie américaine exigeait de nos banques, n'y a-t-il pas là une forte probabilité que la compagnie américaine a soumissionné à sacrifice pour éliminer sa rivale, et s'assurer l'entreprise, avec l'espoir de se refaire sur certains travaux supplémentaires. Je ne doute pas qu'elle y réussira avant que ses cinq ans soient expirés.

M. MCGREGOR : Seriez-vous disposé à donner à la *British American Bank Note Company* \$153,000 de plus qu'à l'autre compagnie ?

M. CRAIG : J'en étais à dire que je n'ai aucun doute que durant ses cinq années *P. American Bank Note Company* aura la chance de faire beaucoup de travaux supplémentaires.

M. TALBOT : C'est une supposition.

M. CRAIG : Certainement que c'est une supposition, mais ce n'est pas moi qui l'ai fait, c'est le sous-ministre des Finances lui-même. C'est une des raisons qu'il donne pour expliquer les bas prix demandés par la compagnie américaine, et je crois qu'il a parfaitement raison.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sous-ministre des Finances n'a jamais émis une pareille opinion, et il n'est pas de cette opinion. Il reconnaît absolument qu'il y a une économie de \$153,000 par cette opération.

M. CRAIG : Pour l'information du ministre des Finances, il serait peut-être bon de répéter le passage que j'ai cité il y a un instant. Le sous-ministre des Finances, parlant de la différence entre les prix des deux soumissions et en cherchant à en trouver la raison, dit :

D'abord, la nouvelle soumissionnaire, *P. American Bank Note Company*, peut croire qu'elle pourra compenser la différence, grâce aux prix plus élevés qu'elle demande pour les articles qui ne sont pas généralement demandés.

Je crois que cela corrobore entièrement ce que je viens de dire. Je ne voudrais pas faire dire au sous-ministre des Finances ce qu'il n'a pas dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a prétendu qu'il n'était pas prouvé qu'il y avait réellement une économie, et que cette opinion avait été émise par le sous-ministre des Finances. J'ai dit que cela n'était pas juste envers le sous-ministre qui n'a jamais rien dit de tel. Il a fait rapport que certains chiffres exigeaient des explications, mais il n'a jamais prétendu qu'on ne réalisait pas une économie par la nouvelle transaction, et il ne le dirait pas s'il était appelé devant le comité.

M. CRAIG : Je n'ai pas dit que le sous-ministre avait prétendu qu'il n'y avait pas d'économie. J'ai simplement dit que sans doute la compagnie américaine pourra combler la différence, ce qui est absolument ce que dit le sous-ministre. J'ignore si

M. CRAIG.

elle y réussira ou non, dans ses cinq ans, mais la chose est fort probable. Elle a pris cette entreprise à bas prix et le sous-ministre des Finances croit qu'elle pourra se rattrapper autrement. Il dit aussi :

Voyant qu'il existe une différence marquée entre les deux soumissions sur cet item, le soussigné est d'opinion qu'une enquête devrait être faite par un expert, et conseil de soumettre l'affaire à l'imprimeur de la reine, pour s'assurer si l'entreprise peut être menée à bonne fin, aux conditions indiquées dans la soumission de *P. American Bank Note Company* au cas où elle aurait soumissionné à des prix non rémunérateurs pour s'assurer une entrée au Canada.

Je mentionne ce qui précède pour faire voir que le sous-ministre qui a une longue expérience dans ces choses, considérait les prix excessivement bas. Il savait que les prix demandés par la compagnie canadienne étaient raisonnables, et il croyait que l'affaire devait être soumise à un expert comme l'imprimeur de la reine pour savoir si l'ouvrage pouvait être fait à ces prix.

Je regrette aussi que le gouvernement ait fait faire cet ouvrage à l'étranger. Je considère qu'en agissant ainsi, il a commis une faute. J'étais de cette opinion avant d'avoir étudié la question, et je le suis encore. Cette entreprise devrait être confiée à des Canadiens. Le Canada peut parfaitement fabriquer ses propres billets de banque, ses timbres-poste et ses timbres du revenu.

Il est humiliant de dire qu'il nous faille aller aux Etats-Unis chercher une compagnie américaine et l'amener ici pour faire ce travail, parce que nous ne pouvons pas le faire nous-mêmes. C'est absolument ce qui est dit dans une des lettres de *P. American Bank Note Company*. Elle dit en effet que nous n'avons pas ici les ouvriers capables d'exécuter ce genre de travail.

L'ex-ministre des Finances avait raison de dire qu'aucun ministre des Finances ne devrait tolérer de pareilles insinuations sur le compte des Canadiens.

Ce travail a été bien fait par le passé, nous avons ici des ouvriers habiles, capables de faire ce travail aussi bien qu'à New-York, et sous ce rapport nous n'avons aucune raison de nous adresser à des étrangers.

Je répète qu'une entreprise comme celle-là devrait être confiée à des Canadiens. Le ministre des Finances dit que l'ancien gouvernement a permis à des étrangers de soumissionner pour des entreprises publiques ; je le crois, mais il s'agit ici d'un travail spécial, qui doit être fait à Ottawa même, d'après les données.

Conçoit-on le gouvernement américain confiant à une compagnie canadienne la préparation de ses billets de banques et de ses timbres ? Les Américains riraient d'une pareille idée. Ils diraient : "Prétendez-vous qu'il nous faille aller au Canada pour trouver un établissement capable d'exécuter ce genre d'ouvrage ?" Le sénateur ou le député qui proposerait cela ne pourrait jamais être réélu. Rien ne blesserait plus la fierté des Américains. Si un congrès votait une chose comme celle qu'on nous demande de voter aujourd'hui, les hommes qui le composeraient ne retourneraient plus siéger à Washington. Les Américains considéreraient comme une insulte faite à leur bon sens et leur fierté nationale de s'adresser au Canada, à une compagnie canadienne et lui demander d'aller aux Etats-Unis faire leurs billets de banque et leurs timbres avec le portrait

de George Washington et de Lincoln, et je considère qu'ils auraient raison. Je sais que les Américains se montrent quelquefois assez chauvins; qu'ils enseignent à leurs enfants, dans leurs livres d'histoire et de géographie que la république américaine est le seul pays au monde; mais je crois que les Canadiens, d'un autre côté, ne sont pas assez chauvins, et le gouvernement l'est encore moins que la population.

Je crois que le peuple préférerait payer un peu plus cher pour un travail de cette nature, pour qu'il soit exécuté par une compagnie canadienne, qui s'en est acquitté bien et à des prix raisonnables dans le passé, que de laisser dire que nous sommes obligés d'aller le faire faire aux Etats-Unis.

Il ne faut pas oublier que ce travail a toujours été bien fait; on n'a jamais entendu de plaintes à ce sujet, et le travail était fait par des Canadiens.

Malgré ce qu'en dit le ministre des Finances, les documents paraissent indiquer qu'il a accordé quelques petites faveurs à la compagnie américaine, car je vois que du moment que la soumission de la *British American Bank Note Company* a été envoyée, tout a été fini, tandis que lorsque l'*American Bank Note Company* a demandé le droit de modifier sa soumission, au cas où elle serait acceptée, le ministre a consenti à l'écouter. Il a discuté avec elle ces changements. Il ne lui a pas répondu: cette condition rend votre soumission nulle et nous donnons l'entreprise à la compagnie rivale. Sans en rien dire à la compagnie canadienne, il a débattu l'affaire avec la compagnie américaine absolument comme s'il s'était agi d'un marché ordinaire et non d'une soumission. La *British American Bank Note Company* s'était conformée à toutes les conditions requises par le cahier des charges. Elle ne faisait aucune réserve, elle ne demandait aucune exemption, mais l'autre compagnie l'a fait. Cependant le ministre des Finances a discuté l'affaire avec la compagnie américaine, il lui a écrit des lettres, il a eu des entrevues avec ses représentants, et a finalement consenti à accepter ses conditions, et c'est en cela que je considère qu'il a favorisé la compagnie américaine.

Je ne dis pas qu'il l'a fait intentionnellement, mais il l'a fait. Pour ma part, je suis convaincu que le peuple canadien préférerait payer un peu plus cher pour faire faire ce travail par une compagnie canadienne, et voir tout l'ouvrage fait au Canada que de le confier à une compagnie américaine, qui fera le travail à New-York. Je ne connais pas le caractère de notre population, si elle n'est pas de cet avis.

Bien que les prix de la compagnie canadienne soient un peu plus élevés, le sous-ministre des Finances prouve qu'en 1892, ces prix étaient raisonnables. Le gouvernement prétend-il faire ce travail pour moins qu'il ne vaut?

Le ministre s'est beaucoup vanté d'avoir économisé au peuple une somme de \$153,000. D'après les apparences, il réalise une économie, mais nous n'en avons pas fini avec ce contrat. S'il m'avait demandé mon opinion j'aurais pu lui indiquer plusieurs autres manières d'économiser l'argent du peuple. Il pouvait, par exemple, admettre le contrôle en franchise. Il était facile d'économiser beaucoup d'argent sans donner à des étrangers d'importantes entreprises nationales. Il y a ici un principe en jeu, et je crois que le parlement devrait décider que dans les affaires de cette nature, les Canadiens seuls pourraient être admis à soumis-

sionner. Cela encouragerait les Canadiens à s'installer et à s'outiller de manière à pouvoir exécuter ce genre de travail.

Ce contrat aura pour effet de nous faire reculer de plusieurs années. Notre jeunesse ne sera plus portée à apprendre la gravure, puisque le ministre des Finances a fermé le principal établissement de ce genre au Canada, où elle pouvait recevoir de l'encouragement. Le ministre des Finances a accepté la prétention de la compagnie américaine que nous n'avons pas ici d'ouvriers capables d'exécuter ce travail aussi bien qu'il est fait à New-York. Pour ma part, je n'admets pas cela. Cette prétention est fautive, mais le ministre des Finances l'accepte comme parole d'Évangile. Grâce à ce contrat, nos jeunes gens n'auront plus la chance d'apprendre à graver, car le travail mécanique seul se fera au Canada et le travail artistique, la gravure se fera à New-York.

Avant de conclure un engagement avec qui que ce soit le gouvernement aurait mieux fait de demander à la *British American Bank Note Company* de diminuer ses prix. S'il avait fait cela, nous aurions aujourd'hui la satisfaction de savoir que nos billets de banque, nos timbres-poste, nos timbres de revenu et autres travaux de cette nature, ne sont pas faits par une compagnie américaine.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Boulevarderie—Le quai et les abords du passage Ross. \$500

M. BETHUNE: Cela est-il en plus du prix stipulé au contrat?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): C'est pour construire le chemin qui conduit au quai. Le droit de passage nous a été cédé gratuitement.

Margaretville—Reconstruction du quai... \$12,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: L'entreprise a été cédée aux plus bas soumissionnaires, M.M. Simmons et Burpee, pour \$10,554. La balance est pour le surveillant des travaux, etc.

Judique—Nouveau quai. \$4,000

M. FOSTER: Il y a ici une augmentation de \$2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Comme mon honorable ami (M. Foster) peut le voir, il s'agit d'un crédit périmé de \$2,000. Cette somme est affectée à la construction d'un brise-lames de 750 pieds de longueur et de 29 pieds de largeur. Après un examen minutieux on a constaté qu'il fallait \$2,000 de plus.

M. FOSTER: Judique est-il un port?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Oui.

M. FOSTER: Je n'en ai jamais entendu parler. Dans quelle partie du monde est-ce?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est dans le comté d'Inverness et on me dit que c'est un port très important pour les pêcheurs.

Sir CHARLES TUPPER : Avant d'en finir avec la Nouvelle-Ecosse je désire signaler au ministre des Travaux publics deux ouvrages très importants du Cap-Breton. L'un est le brise-lames de Cow-Bay, sur lequel le gouvernement a déjà dépensé des sommes considérables. Il est à craindre que si un crédit n'est pas demandé dans le budget supplémentaire, tous les travaux ne soient emportés et cela causeraient une grande perte de propriété. L'autre est le brise-lames de Gabarus, qu'on considère comme très important. L'honorable ministre trouvera dans ses bureaux une foule de renseignements au sujet de ces deux ouvrages. J'espère qu'il s'en occupera avant de déposer ses estimations supplémentaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai un rapport complet au sujet du brise-lames de Cow-Bay. Il faudrait, je crois, de \$20,000 à \$25,000 pour le réparer convenablement. Je comprends toute l'importance de ce que vient de dire l'honorable député.

Pugwash—Nouveau quai \$10,000

M. FOSTER : C'est un nouveau crédit de \$6,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette entreprise est donnée à MM. Simmons et Burpee, pour la somme de \$8,640.

M. FOSTER : En outre du prix stipulé au contrat on demande une somme importante pour les dépenses ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député sait par expérience qu'il vaudrait mieux avoir quelques piastres à notre disposition. Nous ne sommes pas obligés de dépenser tout le crédit.

M. FOSTER : Je crains que si l'honorable ministre a une piastre de plus à sa disposition, il ne la dépense. Comment ces travaux sont-ils surveillés ? Tient-on un surveillant sur les lieux où les travaux sont-ils surveillés par les autorités provinciales au moyen de visites périodiques ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme l'honorable député le sait nous avons des ingénieurs de section qui ont la surveillance générale des travaux. Mais comme il ne peuvent pas être constamment partout où se font des travaux, ils ont sous leurs ordres des surveillants locaux, qui sont payés à la journée, et qu'on pourrait appeler des préposés aux travaux.

M. FOSTER : Combien payez-vous par jour à ces surveillants ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons pris pour règle de leur donner \$2.00 ou \$2.50 par jour.

M. FOSTER : Ils commencent dès que l'entreprise est accordée et restent en fonction plusieurs jours après que les travaux sont terminés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils commencent quand il y a des travaux à faire.

M. FOSTER.

L'honorable député n'a pas besoin de secouer la tête, c'est ainsi que les choses se passent, et il n'a rien à craindre.

M. McLENNAN (Inverness) : Le ministre a-t-il l'intention de demander des soumissions cet été pour le brise-lames de Judique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis, en ce moment à étudier s'il vaudrait mieux demander des soumissions à présent ou plus tard. Je puis assurer l'honorable député que le quai de Judique ne sera pas négligé.

Wallace—Nouveau quai \$1,600

M. BETHUNE : Je suis désappointé de ne pas voir ici une somme importante pour la construction d'un port de refuge à North-Pond, Aspy-Bay, dans le comté de Victoria. On devrait demander un crédit pour construire un port à cet endroit et je signale au ministre des Travaux publics l'importance qu'il y a de construire un port à Aspy-Bay. Le comté que j'ai l'honneur de représenter possède une population clairsemée surtout dans la partie nord.

Commençant à English-Town, et suivant la côte le long de l'Atlantique, en tournant le Cap-Nord du côté ouest, et faisant face au golfe Saint-Laurent, jusqu'à la frontière entre Inverness et Victoria. Dans toute cette étendue, il n'y a, pour ainsi dire, qu'une lisière de terre habitée ; et entre ces établissements, sur le Saint-Laurent, à l'ouest et l'Atlantique à l'est, se trouvent un demi-million d'acres de forêt vierge, où le caribou, l'orignal, l'ours, le renard et autres précieux animaux à fourrures vivent en liberté. Tout ce territoire est inhabité par des êtres humains, et personne ne connaît les trésors inexploités qui peuvent s'y trouver. Certains endroits, sur la côte, sont colonisés depuis plus de 100 ans, et les habitants forment une population qui vaut, pour le moins, celle de toute autre partie du Canada. Elle est intelligente, sobre, industrielle et loyale à l'Église et à l'État. Elle se livre en très grande partie à l'agriculture et à la pêche, et elle a toujours éprouvé de grandes difficultés à exercer cette dernière industrie, vu qu'elle n'a d'autre abri pour ses bateaux que la côte.

A partir de Beach-Cove, la frontière entre Inverness et Victoria, en passant par les établissements de Wreck-Cove, baie Saint-Laurent, Cap-Nord, Money-Point, Aspy-Bay, North, South et Middle Harbour, White-Point, cap Egmont, New-Haven, Neil's Harbour, Black-Brook, Green-Cove et North-Bay, Tignish—sur tout ce parcours, il n'y a pas un seul port, pas une seule place de refuge pour les bateaux des pêcheurs. Lorsqu'ils reviennent de la pêche, ils sont obligés de tirer leurs bateaux sur la grève. S'il y a apparence de mauvais temps, ils n'osent pas mettre les bateaux à la mer. Il n'y a pas un port de refuge, et ils exposeraient leur vie s'ils tentaient d'atterrir lorsque la mer est grosse.

Ils ont beaucoup à souffrir de ce manque de commodités, vu qu'ils ne peuvent se servir de petits bateaux ouverts ou bien de grands bateaux pontés, avec lesquels ils pourraient aller pêcher, par tous les temps modérément beaux, et se livrer à la grande pêche, beaucoup plus qu'ils ne le font à présent.

Il est facile de se rendre compte des pertes qu'ils subissent de ce chef, sans compter les difficultés qu'ils ont à surmonter pour tenir leurs bateaux sur la côte et les remettre à flots. S'il y a apparence de tempête ils ne peuvent pas sortir, parce qu'ils s'exposeraient à périr en voulant atterrir sur cette côte dangereuse. De plus, quand le poisson est préparé, ils ont beaucoup de difficulté à le transporter sur le marché par suite du manque de havre. Ils sont obligés d'attendre qu'il fusse assez beau pour qu'un navire s'approche de la côte, et ils y transportent leur poisson dans leurs bateaux. Un navire ne peut approcher de la côte que par un temps calme. Si la tempête s'élève la navire est obligé de s'éloigner pour chercher un abri ailleurs. Les cultivateurs ont les mêmes difficultés que les pêcheurs à expédier leurs produits sur le marché. Ils sont obligés d'attendre un jour assez calme pour permettre à un navire d'approcher de la côte, et ceux qui ont des bêtes à cornes ou des chevaux à expédier les font nager jusqu'au navire et ils sont hissés à bord avec des appareils. On voit les difficultés contre lesquelles ils ont à lutter. Pour remédier à cela, du moins en ce qui concerne la population de North-Bay, il suffirait de lui donner un port à Aspy-Bay. Cela serait facile en creusant un chenal à travers la batture qui ferme l'entrée de ce qu'on appelle communément North-Pond. Cette batture a environ trois milles de long et il serait facile de creuser un chenal à travers. Les gens de l'endroit prétendent qu'il n'y a qu'environ trois ou quatre piels de sable, et qu'on trouve ensuite une argile résistante qui ferait une excellente fondation pour une jetée. A l'intérieur de cette batture se trouve un port de trois milles sur deux, et suffisamment profond pour permettre à n'importe quel navire d'y naviguer en sûreté.

Je signale ce fait à l'attention du ministre pour une autre raison encore. Un port de refuge est nécessaire à cet endroit, vu le grand nombre de navires qui fréquentent ces parages. L'an dernier il est passé à quelques milles de là, allant à North-Sydney, 627 vapeurs transatlantiques, 158 vapeurs côtiers, 5 navires, 90 bricks, 54 brigantins, et 1,237 goélettes, représentant un tonnage total de 792,000 tonneaux. Je ferai aussi remarquer au ministre des Travaux publics que cette côte est fertile en naufrages qui ont causé de grandes pertes de propriété et de nombreuses pertes de vie. Il n'y a que quelques années un naufrage a eu lieu à quelques verges de l'endroit où je demande ce port, et 14 personnes ont péri. Sur toute l'étendue de la côte que j'ai mentionnée, il n'y a pas un endroit où un navire pourrait chercher refuge, quel que fut la position dans laquelle il se trouverait.

Une autre raison encore pour construire un port à cet endroit, c'est qu'il nous fournirait des communications quotidiennes avec Terre-neuve et le Cap-Breton, toute l'année. A ce propos, je ferai remarquer à l'honorable ministre que la route du Cap-Breton et de Terre-neuve excite beaucoup d'intérêt depuis quelques années; et tout dernièrement il y a eu à ce sujet à New-York une conférence à laquelle assistaient le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux et M. R.-G. Reid, l'entrepreneur du chemin de fer de Terre-neuve. Parlant de cette route dans un article de fond, le *World* dit :

La route Cap-Breton-Terre-neuve possèdera des avantages que ne peut offrir aucune autre route à travers l'Atlantique. Le voyage de Montréal ou New-York en Angleterre *via* Terre-neuve, offrira une variété qui ne

pourra manquer d'être un grand attrait pour les voyageurs. Au lieu de passer sept jours consécutifs sur l'océan, comme cela se pratique pour ceux qui vont de New-York à Liverpool, les voyageurs allant par voie de Terre-neuve ne passeront que 4½ jours sur l'eau, et même cela sera divisé en deux périodes de trois jours et demie et d'une journée. Le voyage se fera par bateau et par chemin de fer alternativement. Sur le tout, on épargnera du temps, car la distance est moins longue que par New-York ou Montréal et la moitié du trajet se fera par chemin de fer. Beaucoup de gens qui craignent de se confier à la mer pour toute une semaine à cause du mal de mer, n'hésiteraient pas à entreprendre un voyage qui pourrait se faire dans la moitié de ce temps. La route de Terre-neuve est assurément quelque chose de nouveau en fait de voyage transatlantique, et nous ne serions pas surpris si une grande partie du public voyageur l'adoptait. Il devrait être beaucoup plus économique d'entretenir un service rapide *via* Terre-neuve que de New-York ou tout autre port américain. Il suffirait de deux vapeurs pour donner un service hebdomadaire entre Terre-neuve et l'Angleterre. De plus ils n'auraient pas besoin d'être de plus de la moitié de la grandeur des steamers ordinaires, puisqu'ils n'exigeraient que la moitié du charbon et des provisions. Un seul navire coûtant un quart de million de piastres pourrait faire un service de trois voyages par semaine, entre la côte ouest de Terre-neuve et Sydney-nord, où se fait le raccourcement avec le réseau de chemin de fer américain.

On remarquera que cette route ne donnera des communications entre Terre-neuve et le Cap-Breton que pendant sept mois de l'année, car le port de Sydney-nord est fermé par la glace pendant environ cinq mois. Mais des navigateurs m'informent qu'avec un port de refuge à Aspy-Bay, on pourrait avoir des communications quotidiennes en hiver comme en été. Le Cap-Nord est au nord et le Cap-Ray au sud de la côte de Terre-neuve, à une distance d'environ 50 milles l'un de l'autre. Cœur qui connaît l'endroit prétendent que lorsque le courant change, disons de l'ouest à l'est, il se produit un encombrement entre ces deux localités, et lorsque la glace se retire, elle laisse un espace libre; et un bon navire pourrait facilement faire le trajet à ce moment, entre le Cap-Ray et la Baie d'Aspy, en trois heures. Ensuite, quand le courant change de l'est à l'ouest, le même phénomène se reproduit et laisse encore un espace libre.

Le projet que j'expose en ce moment nécessiterait la construction de quelques milles de chemin de fer entre la Aspy-Bay et un point quelconque du chemin de fer Intercolonial. J'apprends de source autorisée que le gouvernement se propose de construire un chemin de fer à Margaree, et de là au Cap-Nord il n'y aurait que quelques milles. Cela faciliterait le trafic transatlantique. La malle et les voyageurs pourraient être débarqués à cet endroit, trois heures après être partis de Terre-neuve. Le trajet entre Terre-neuve et l'Angleterre se ferait en 3½ jours, et entre Terre-neuve et le Cap-Breton en trois heures, et les voyageurs pourraient débarquer et continuer leur voyage par terre plusieurs heures plus tôt qu'ils ne le pourraient en passant par Sydney-nord. La distance entre le Cap-Ray et Sydney pourrait être franchie en 7 heures, et durant les mois d'été seulement.

De plus, la construction de ce chemin, tout en facilitant le trafic, ouvrirait à la colonisation un territoire d'un demi-million d'acres, qui est actuellement inexploité. Il n'y a pas de chemin de fer dans ces parages; le bois n'est pas coupé, et les minéraux restent enfouis dans le sol. En construisant ce chemin de fer et en établissant un port à cet endroit le gouvernement rendrait un grand service à tout le Canada.

J'appelle tout particulièrement l'attention du ministre des Travaux publics sur ce projet. Il

faut tenir compte aussi, que l'établissement de cette ligne rapide serait un fort argument pour attirer Terre-neuve dans la Confédération; et surtout qu'on ne croit pas que ce soit un projet chimérique, car il est tout à fait réalisable.

Le Cap-Breton est le poste le plus rapproché de Terre-neuve, et il n'a pas été mis là sans raison; et cette raison était sans doute de fournir un moyen de communication entre Terre-neuve et le Canada, durant toute l'année.

Outre ce projet, tout le long de mon comté, il se fait sentir un grand besoin de brise-lames et de quais; mais nous sommes modestes dans l'est; et si des crédits sont votés cette année pour ce projet, nous attendrons à une autre année pour demander autre chose; et si le gouvernement, fait cela, il donnera du confort à toute cette population qui, comme je l'ai dit, vit au milieu des plus grandes difficultés.

J'ai beaucoup entendu parler de l'ouest et de son importance; mais le Cap-Breton n'a jamais reçu du gouvernement l'attention que lui méritent ses nombreuses et précieuses ressources et son importance.

Il n'y a pas au Canada un seul endroit, proportion gardée de l'étendue, qui possède autant de richesses, et le gouvernement devrait s'occuper un peu plus de cette île. Mon comté, en particulier, n'a jamais été traité avec justice depuis bien des années. Si je tenais à en donner la preuve je n'aurais qu'à rappeler les dépenses qui ont été faites par le gouvernement dans des endroits bien moins importants que le Cap-Breton, et où on a cependant prodigué l'argent de l'Etat.

Pour donner un seul exemple, prenons une petite île du golfe Saint-Laurent, connue sous le nom de l'île du Prince-Edouard. Elle a 130 milles de longueur sur une largeur qui varie entre 4 et 34 milles et sa superficie est de 2,133 milles carrés. Le Cap-Breton a 100 milles sur 85 milles avec une superficie de 3,220 milles carrés, soit environ 1,000 milles carrés de plus que l'île du Prince-Edouard. La population de l'île du Prince-Edouard est de 109,078; celle du Cap-Breton de 86,854.

Voyons maintenant les estimations budgétaires. Quelles subventions le Cap-Breton a-t-il obtenu l'an dernier, et qu'obtient-il cette année? Cette année il reçoit \$6,900 dont \$6,400 vont au comté d'Inverness et dans l'île du Prince-Edouard, un dépense libéralement \$73,800. Nous avons dix fois plus long de côtes maritimes; et au nord d'Ingonish, nous n'avons pas de port.

L'an dernier, les crédits votés pour le Cap-Breton se sont élevés à \$8,300, sur lesquels une somme de \$5,500 est allée au comté d'Inverness.

L'an dernier l'île du Prince-Edouard a reçu \$58,850. Les honorables députés verront au premier coup d'œil la différence qui existe, et cependant le Cap-Breton est la partie la plus importante du Canada en tenant compte de son étendue. Nos eaux sont remplies des plus beaux poissons. Le sol est aussi fertile que n'importe où dans les provinces maritimes, nos rivières fourmillent de magnifiques saumons et de truites, nous avons une quantité inépuisable de houille, de fer, de l'argent, du cuivre, du fer, de la manganèse, du marbre, du calcaire, du gypse, de la plombagine et d'autres minéraux qui n'attendent que l'exploitation. Si le gouvernement portait plus d'attention à l'île, ces ressources seraient exploitées et deviendraient une source de richesses, non seulement pour le Cap-Breton mais pour le pays tout entier.

M. BETHUNE.

Je crois en avoir assez dit pour convaincre le ministre qu'il est nécessaire d'établir sans délai un port de refuge à North-Pond, Aspy-Bay, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Je voudrais que ce havre portât le nom du ministre s'il le veut bien, le havre Tarte résonnerait bien à l'oreille, et de cette manière son nom passerait à la postérité. S'il fait faire ces travaux dans le comté de Victoria, la population le bénira. Ce projet est important pour mon comté, et j'ai grande espérance que le ministre y apportera son attention. Le fait est que j'ai l'assurance que ça sera comme je le désire parce que je suis convaincu que l'honorable ministre est favorable à ce qui est bien et juste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques de mon honorable ami de Victoria, et je me ferai un plaisir d'accorder toute l'attention possible à sa demande lorsque je préparerai mon budget supplémentaire.

M. KAULBACH: Tandis que l'on parle de ports je désire faire une couple de remarques concernant le comté que je représente. Depuis quelques années nous avons demandé que des réparations soient faites à un endroit que l'on nomme Sawpit-Wharf, chose qui aurait dû être faite, il y a quelque temps déjà. Ça n'est pas que je n'aie pas fait de fréquents appels à ce sujet; la question mérite d'attirer l'attention du gouvernement.

Ce sont des travaux qui sont bien nécessaires, car ce quai est bien commode pour les gens qui vont à la ville de Lunenburg et qui en reviennent. Il est à une distance de trois quarts de mille de la ville, et bien souvent les citoyens sont forcés d'aller à une distance d'environ vingt milles autour de la baie, par une mauvaise mer, afin d'entrer dans ce port. Non seulement il faut parcourir cette distance, mais de plus courir les dangers de la pleine mer. \$250 seraient suffisantes pour faire ces réparations.

Le gouvernement m'a déjà répondu que l'on n'avait pas voté le crédit demandé parce que le gouvernement local n'avait pas transporté cette propriété au gouvernement fédéral. Ça n'est pas ma faute. J'ai demandé la chose maintes fois et jamais on n'a fait les démarches nécessaires pour obtenir ce transport. Une autre construction est à peu près dans le même cas, c'est à l'endroit connu sous le nom de Young's-Landing, à environ deux milles de la ville et ce quai est aussi important que celui dont je viens de parler. Il est situé dans le fond de la baie Mahone, communément connue sous le nom de Mastine Brook, et en hiver on ne peut sans inconvénient atteindre la ville ailleurs que par là, ou bien il faut contourner l'immense péninsule et courir les nombreux risques d'une mer orageuse. Je demande encore quelque chose pour la commodité du public, quelque chose de semblable au quai de Sawpit. Le gouvernement local prétend que c'est sa propriété et une requête a été présentée au gouvernement fédéral lui demandant de faire les réparations nécessaires, le tout peut coûter, comme le quai Sawpit, environ \$250. Ces montants sont minimes et je ne vois pas pourquoi on ne voit pas à faire ces réparations et pourquoi l'on ne vote pas les crédits nécessaires.

Je demande au ministre des Travaux publics de prendre immédiatement les informations voulues

et, s'il le peut, je serai heureux de lui voir accorder l'argent nécessaire pour faire ces travaux. Pendant que je suis debout, je me permets d'attirer l'attention du gouvernement sur une autre question qui concerne nos ports. Le port de Lunenburg est plus fréquenté qu'aucun port de la Nouvelle-Ecosse, excepté Halifax. Nous n'avons pas moins de 130 ou 150 bâtiments, à part les steamers, qui peuvent profiter de ce crédit.

A l'exception de Halifax nous exportons autant que n'importe où dans la province et particulièrement du poisson. Nous exportons aussi beaucoup de produits agricoles. Nous trouvons que la profondeur de l'eau dans ce port à marée basse offre beaucoup d'inconvénients pour les bâtiments. La marée ne monte qu'à six pieds, puis elle descend et cependant la mer est tellement basse qu'à certaines saisons de l'année, particulièrement au printemps alors que le vent de l'ouest souffle plus fort qu'en tout autre temps et chasse l'eau de la côte, il arrive très souvent que les steamers ne peuvent pas se rendre au quai et sont obligés de rester dans la vase jusqu'à ce que la marée leur permettent de venir plus près. J'ai demandé de remédier à cet état de choses depuis des années et l'on m'a promis il y a trois ans d'envoyer là un cure-mole. On ne l'a pas encore envoyé et je prie instamment le ministre de faire faire au plutôt cette démarche. La chose est plus importante que le creusement de n'importe quel autre port dans la province. Le ministre après avoir pris les informations voulues constatera que ce que je dis est parfaitement vrai et il n'aura pas d'objections à accorder ce que je demande—je demande donc qu'il s'occupe le plutôt possible de ces travaux publics.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
Écoutez ! écoutez !

M. GILLIES : J'ai écouté avec plaisir les observations qu'a fait mon honorable ami de Victoria (M. Bethune), et je me lève pour corroborer ses remarques qu'il a faites concernant la nécessité qu'il y a d'établir un havre de refuge à Aspy-Bay. Si le ministre veut regarder la carte du Cap-Breton et étudier pendant quelques instants les rivages de cette partie du pays, je suis parfaitement convaincu qu'il approuvera immédiatement, comme je l'ai fait, ce qu'a dit mon honorable ami (M. Bethune). Le ministre se rappellera que sur tout le parcours de cette côte, il n'y a pas, sur une longueur de 120 milles, une seule place de refuge pour un bâtiment ou un navire quelconque. Ça n'est pas seulement une question d'intérêt local pour les pêcheurs, mais au contraire ces travaux ont une importance nationale. En effet, si un havre de refuge était établi là, il serait fréquenté par la plupart des vaisseaux qui cherchent le rivage est de la mer durant les premiers jours du printemps.

Pendant que je parle sur ce sujet, je désire attirer l'attention du ministre des Travaux publics sur une question dont je lui ai parlé à la session dernière et qu'il m'a promis d'étudier le plus tôt possible. Je veux parler du brise-lames à L'Ardoise. Il me fait peine de constater qu'il n'y a pas de crédit à voter pour ces travaux. Durant la session de l'été dernier, j'ai donné un avis de motion pour savoir du ministre si c'était l'intention du gouvernement d'agrandir cette construction du côté de la mer et du côté de la terre, attendu que la chose est nécessaire comme je l'ai dit et comme le rapport de l'in-

génieur l'a mentionné l'an dernier. Le ministre m'a alors dit qu'il donnerait une attention particulière à ces travaux importants et ce, le plus tôt possible. Durant la présente session, j'ai aussi fait une motion dans ce sens et le ministre a été assez bon pour me donner la même réponse, peut-être qu'elle n'est pas tout à fait satisfaisante, mais elle nous permet d'espérer, bien qu'elle soit un peu indéfinie, on nous a dit que cette demande est sous considération. J'espère qu'il a étudié avec soin cette question, et bien que je ne voie pas de crédit pour ces travaux dans le budget, je suis porté à croire que dans le budget supplémentaire on verra que le ministre a porté une attention favorable à cette entreprise. Je veux que le ministre connaisse l'importance de ces travaux. L'Ardoise est située sur la côte de l'Atlantique et 60 milles de distance à l'est du havre de Louisbourg, et il n'y a pas de havre à l'ouest sur un parcours considérable. Le plus proche est celui de Saint-Pierre qui n'offre aucune commodité pour cette partie du pays. Le ministre se rappellera que cette région est importante et considérable. La population est entièrement composée de pêcheurs. Les rapports du département de la Marine démontrent que 200 navires et cinq à six cents personnes gagnent tous les jours leur vie sur la mer avoisinant ces rivages. Ils n'ont pas un seul refuge à part ce brise-lames qui n'est pas tout à fait construit et sur lequel j'appelle l'attention du ministre. C'était l'intention de l'ancien gouvernement de terminer la construction de ce brise-lames du côté du rivage, de manière à le rendre plus commode et plus sûr, en même temps de l'agrandir du côté de la mer afin de donner plus d'espace pour la protection des bâtiments. J'attire particulièrement l'attention du ministre sur la nécessité qu'il y a de compléter ces travaux le plus tôt possible. Il me ferait peine d'insinuer que le ministre fait du favoritisme dans la distribution de l'argent public, mais je ne puis pas m'empêcher de constater, quand je regarde les budgets, que des comtés qui sont représentés ici par des conservateurs sont complètement oubliés dans ce budget. Je ne vois pas de crédit à voter pour un seul comté de l'île du Cap-Breton, ou sur la terre ferme représenté par un conservateur. Il est bien certain que la politique n'a rien à faire avec la construction de travaux absolument nécessaires pour la conservation de la vie des citoyens qui habitent les rivages de la mer. Tel n'était pas la ligne de conduite suivie par l'ancien gouvernement. Mon honorable ami verra, s'il jette un coup d'œil sur les crédits de son département, que le comté de Yarmouth a été bien traité par l'ancien gouvernement, bien qu'il fut alors représenté par un député hostile. La même chose peut se dire du comté de Digby qui était représenté au dernier parlement par un monsieur qui n'a jamais donné un vote en faveur du gouvernement d'alors. Ce comté a été comblé de faveurs par l'ancien ministre des Travaux publics.

Personne parmi nous trouve à redire parce que ces travaux sont absolument nécessaires, et vu que tous les comtés contribuent au trésor public, il serait criminel de faire une distinction pour un comté et le traiter royalement parce qu'il est représenté, peut-être accidentellement, par un monsieur qui supporte l'administration du jour. Il serait aussi malheureux de critiquer un autre comté qui a jugé bon d'envoyer ici un représentant qui n'est pas en harmonie politique avec le gouvernement du jour. Je demanderai à mon honorable ami s'il

a l'intention de faire voter un montant dans le budget supplémentaire pour les travaux que je viens de mentionner. S'il le fait je serai ou ne peut plus satisfait et les électeurs qui m'ont envoyé ici le seront également.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que mon honorable ami ne me rend pas tout à fait justice. Depuis la dernière session, j'ai fait faire un examen à l'endroit qu'il mentionne et lorsque le budget supplémentaire sera déposé dans cette Chambre j'espère que mon honorable ami sera satisfait.

Ce n'est pas l'usage d'inclure dans le budget principal des crédits pour des travaux qui ne sont pas commencés. Le budget principal ne contient que les crédits pour les travaux qui sont commencés. Et c'est là la raison pour laquelle un grand nombre de travaux qui seront compris dans le budget supplémentaire, ne sont pas mentionnés ici. Mon honorable ami est injuste quand il dit que les comtés représentés par les adversaires du gouvernement ne reçoivent pas une proportion équitable des deniers publics. S'il veut se donner la peine d'examiner ces estimations, il constatera que l'on demande un crédit de \$5,000 et qu'une somme de \$17,500 est votée pour le brise-lames de Souris et que l'on va voter \$12,000 pour la jetée de Margaretville. Lorsque je m'adresse à ce parlement pour obtenir de l'argent, je ne considère pas si le comté qui doit en bénéficier est conservateur ou libéral; il ne serait pas juste aussi d'agir autrement. Sous ce rapport, je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami et il verra, quand le budget supplémentaire sera présenté, que nous aurons appliqué la règle qu'il préconise.

M. GILLIES : Je suis bien obligé à l'honorable ministre des Travaux publics de la manière bienveillante dont il est prêt à considérer les travaux que je lui ai indiqués, mais je lui ferai remarquer que ces travaux sont commencés depuis longtemps, et c'est pour cette raison que j'ai attiré son attention à ce sujet, lors de la présentation des estimations principales. Le plan a été dressé par l'ingénieur même de l'honorable ministre, il y a déjà trois ans, et ce plan se trouve aujourd'hui dans le département des Travaux publics. Je suis heureux d'apprendre que l'honorable ministre abonde dans mon sens, lorsque je dis que ce serait une injustice de distribuer les deniers publics seulement aux comtés qui ont élus des amis du gouvernement, et de refuser leur part aux comtés qui sont représentés par des adversaires du gouvernement et que sur ce sujet, l'honorable ministre est de mon avis.

M. BELL (Pictou) : A la dernière session mon collègue, le député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) a démontré la nécessité d'un quai ou de quelque autre ouvrage, afin de protéger les bateaux des pêcheurs au Cap Jean, dans le comté de Pictou; j'aimerais demander au ministre des Travaux publics si l'on a fait quelque chose à ce sujet. Pendant que je suis debout, je me permettrai de poser une autre question. J'ai appris que les habitants de Merigomish, dans le comté de Pictou, ont envoyé une pétition au ministre des Travaux publics, lui demandant une subvention, afin de prolonger et de raffermir le quai qu'il y a à cet endroit. Je n'ai pas agi comme intermédiaire, et il se peut qu'une subvention pour cet objet soit comprise dans les

M. GILLIES.

crédits demandés pour les réparations générales et les améliorations aux ports des provinces maritimes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'étudierai la question, car je ne me rappelle pas maintenant si nous avons reçu ou non une pétition.

M. McLENNAN (Inverness) : L'honorable député de Richmond a dit que j'avais été élu par accident. S'il veut se donner la peine d'examiner le relevé du scrutin, il constatera que j'ai été élu par une majorité de suffrages douze fois plus grande que la sienne.

M. GILLIES : Je n'ai jamais mentionné l'honorable député d'Inverness; je n'y ai même pas pensé. Je serais enchanté de voir accorder toutes les subventions possible au comté d'Inverness. L'honorable député se trompe. Je n'ai jamais dit qu'il avait été élu par accident et je serais enchanté de voir dans le budget, toutes les subventions qu'il peut demander maintenant et qu'il pourra demander à l'avenir, pour le comté d'Inverness.

Ile du Prince-Edouard—Souris—Re-
construction de brise-lames à
Knight's-Point..... \$17,500

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La dépense que nous avons faite jusqu'ici pour ces travaux a été très élevée, \$171,000. Nous avons un pressant besoin de la somme que nous demandons cette année. Une partie de l'ouvrage est donnée à l'entreprise et une autre partie doit être faite à la journée. Le prix de l'entreprise est de \$27,000.

M. FISHER : L'an dernier nous avons voté \$37,500. Il y a une somme de \$10,000 votée pour la dernière fois, ce qui laisse \$27,500, et cette année, il demande \$7,500. Il demande donc \$35,000, et l'entreprise n'est que de \$27,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La différence sera employée pour compléter, à la journée, cette partie des travaux qui n'a pas été donnée à l'entreprise—c'est-à-dire, la partie de l'ouvrage à faire à l'intérieur du brise-lames, ouvrage qui ne pouvait pas se donner facilement à l'entreprise.

Quai de West-Point—Ile du Prince-
Edouard..... \$6,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est pour refaire le quai qui a été détruit par une tempête en 1891. Le coût total sera de \$9,000.

M. PERRY : C'était là un quai construit par le gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard, il y a quelques années. En 1882, ce quai fut cédé au gouvernement du Canada. La construction de ce quai avait coûté au gouvernement provincial \$5,000 ou \$6,000, mais le gouvernement fédéral a payé, comme prix de vente, \$7,000. Depuis, le gouvernement fédéral n'a jamais jugé à propos d'y dépenser un dollar, parce que ce quai était situé dans les limites du comté que je représentais, et cette négligence a entraîné la destruction du quai.

L'honorable député de Richmond (M. Gillies) a insinué que le ministre des Travaux publics était

partiel et n'a pas traité le comté de Richmond avec justice, parce que ce comté était représenté par un conservateur. Eh bien ! durant les quinze dernières années, l'ancien gouvernement n'a jamais dépensé un dollar pour le quai de West-Point. Et combien d'argent a-t-il dépensé pour le brise-lames de Tignish ? Depuis 1878, pas \$1,500. Et cependant le port de Tignish est aussi important que n'importe quel port de l'Île du Prince-Edouard. La somme de \$12,500 que le gouvernement actuel a bien voulu accorder sera suffisante pour construire un brise-lames depuis la barre intérieure, de sorte que les grands navires, tirant cinq pieds d'eau,—et il y en a plus de cent qui viennent de Gloucester, N.-B.,—pourront se rendre où l'eau est assez profonde et laisser libre l'accès du port, et ainsi les autres vaisseaux pourront facilement entrer et sortir. L'honorable député (M. Gillies) dit que le gouvernement actuel est partiel et que l'honorable ministre des Travaux publics ne fait pas ce qu'il devrait faire. Mais voyez donc cette somme de \$17,500 qui est accordée à Souris, dans le comté de King. Ce comté n'est pas représenté par un libéral ; j'espère cependant qu'il le sera avant longtemps. Je sais parfaitement que le jeu du gouvernement durant plusieurs années, a été de ruiner les travaux publics dans le comté de Prince, et de ruiner aussi le vieux Perry. Mais le vieux Perry est ici, et c'est pour y rester. On doit donner crédit au gouvernement de ce qu'il a rendu justice au comté de King, et j'espère que dans ces matières le gouvernement ne se laissera pas guider par l'esprit de parti, mais rendra justice à toutes les parties du Canada. Je n'appuierai aucun gouvernement qui versera dans l'injustice.

M. FOSTER : Nous sommes heureux d'entendre, une fois de plus, la voix qui nous est familière.

Port de Summerside—Travaux de protection \$30,000

M. FOSTER : C'est un fort crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets que c'est un assez fort crédit. Et je puis dire immédiatement que si nous exécutons ce travail, nous aurons besoin d'une somme beaucoup plus considérable. Le coût des travaux est estimé à \$104,000. Nous ne demandons, cette année, que \$30,000, parce que nous ne sommes pas en état de dépenser plus. Naturellement, nous ne ferons pas faire cet ouvrage à la journée.

M. FOSTER : Quel est le plan général de cette entreprise qui coûtera \$104,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un brise-lames d'une longueur de 3,000 pieds.

M. FOSTER : Cela fera presque le tour de l'Île du Prince-Edouard ?

M. POWELL : Quel besoin a-t-on de ces travaux là-bas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Afin de faire un port parfaitement sûr, j'ai ici un plan du port et je serais heureux de le laisser voir à mon honorable ami (M. Powell).

M. POWELL : Summerside est déjà un des ports les plus sûrs de tout le golfe Saint-Laurent. J'y

ai pénétré moi-même une douzaine de fois après le coucher du soleil.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport des ingénieurs de mon département, le rapport des ingénieurs de section qui ne sont pas nommés par moi, et le rapport de l'ingénieur en chef, qui n'a pas été non plus nommé par moi, déclarent que ce travail est nécessaire. Le port se remplit continuellement de sable, et le brise-lames est construit pour empêcher le sable d'y pénétrer. Je serai heureux de passer le plan à mon honorable ami ; c'est un travail très intéressant.

M. FOSTER : Nous sommes tellement novices^s en ces matières que nous ne le comprendrions pas mais le plus grand nombre d'entre nous sont allés dans le port.

M. PERRY : L'honorable ministre des Travaux publics a bien fait les choses et je l'approuve chaleureusement, mais je désire lui faire remarquer qu'il y a un item d'omis—le port de Miminegash, lequel a besoin de réparations. Une petite somme le sauverait de la destruction aujourd'hui, mais il n'y a pas de doute, à moins qu'on n'y fasse des réparations, que les tempêtes de l'automne emporteront la partie sud des travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ! Miminegash est un nom que j'ai déjà entendu, et quand nous prendrons en considération les estimations supplémentaires, je serai heureux d'étudier la proposition de mon honorable ami (M. Perry).

M. MACDONALD (King) : J'aimerais savoir si la somme que l'on demande pour le brise-lames de Souris est suffisante pour couvrir les dépenses que l'on y veut faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous l'espérons.

M. MARTIN : J'aimerais attirer l'attention de l'honorable ministre sur la nécessité qu'il y a de faire des réparations au brise-lames de Belle-Rivière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le brise-lames de Belle-Rivière n'appartient pas au gouvernement, et je ne vois pas pourquoi nous dépenserions de l'argent pour l'améliorer.

M. MARTIN : L'honorable ministre sait très bien que le gouvernement du Canada a fait des dépenses pour des travaux de ce genre dans toutes les parties du pays. C'est là une chose d'occurrence journalière. Quant au comté que je représente, je crains qu'il n'y ait un peu de vrai dans les énoncés de mon honorable ami, le député de Richmond (M. Gillies). Il n'y a dans les estimations qu'un crédit de \$500 pour tout le comté de Queen-est, tandis que de fortes sommes sont affectées aux autres parties de l'Île du Prince-Edouard. Je constate qu'il y a ici un ancien crédit de \$20,000. Je crois que l'on aurait dû dépenser cette somme. Je suppose que le gouvernement fait semblant de vouloir dépenser beaucoup dans l'Île du Prince-Edouard, mais je présume que l'an prochain, nous constaterons que l'on a dépensé bien peu en réalité, et l'argent voté cette année sera de nouveau dans les estimations. J'espère que l'honorable ministre se laissera attendrir par les justes réclamations de mes commettants.

Travaux publics—Nouveau-Brunswick—
Port de Saint-Jean..... \$16,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons résolu de faire d'abord le relevé hydrographique du port de Saint-Jean. Nous n'avons aucun relevé, et j'ai décidé de ne pas faire de nouveaux travaux avant d'en avoir un.

M. FOSTER : Qu'il y ait un relevé ou qu'il n'y en ait pas, le port Saint-Jean a absolument besoin de cette protection. Ces travaux de conservation doivent être faits, car autrement le port sera détruit. Mon honorable ami sait que l'on a dépensé là beaucoup d'argent. Par le passé on a mis là d'énormes blocs, mais les tempêtes qui sont très fortes dans cette région, les enlèveront certainement. Je crois que depuis deux ou trois ans, on a fait dans ce port des travaux durables.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Notre intention est de prolonger les ouvrages qu'il y a là, jusqu'à l'île aux Perdrix, de manière à parfaitement protéger le port. Mais avant de faire ces travaux, l'ingénieur fait rapport qu'il est nécessaire de faire un relevé hydrographique complet du port.

M. FOSTER : Il semble qu'il n'y a eu que \$5,000 de dépenses là l'an dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En réparations, à faire des blocs de béton. On a constaté qu'ils résistent très bien.

Rivière Saint-Jean et tributaires..... \$16,000

M. FOSTER : Où cette somme doit-elle être dépensée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons l'intention de construire, pour l'utilité de la navigation intérieure, un dragueur qui coûtera environ \$9,000 ; de plus il faut faire des réparations au barrage d'Oromocto et un déversoir doit être construit à l'île d'Oromocto. L'objet de ces travaux est de donner onze pieds d'eau entre Frédéricton et Saint-Jean, et quatre pieds d'eau entre Frédéricton et Woodstock. Naturellement, pour compléter l'ouvrage, il faudra une somme beaucoup plus élevée.

M. FOSTER : Ces travaux seront faits en amont de la ville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Travaux publics—Provinces maritimes, en
général..... \$10,000

M. POWELL : Je désire attirer l'attention du ministre des Travaux publics sur le brise-lames qu'il y a à l'entrée du port artificiel du Cap-Tourmentin, dans le comté de Westmoreland. On a déjà dépensé là beaucoup d'argent et aujourd'hui le département se trouve en présence d'un grave problème : ou l'ouvrage doit être tout à fait abandonné ou il faut y faire des réparations immédiates. Je crois que \$8,000 à \$10,000 judicieusement dépensés aujourd'hui, épargneraient, dans l'espace de quelques années, \$40,000 à \$50,000. On a commis une erreur, dès l'origine, en ne se servant pas de bois créosoté, car le taret qui détruit le bois dans les eaux salées sur les rives du golfe, a causé

M. MARTIN.

des dégâts très sérieux. Ce ver a rongé et détruit peu à peu la chemise en bois du brise-lames, de sorte que maintenant les pierres s'en échappent et tombent dans la mer. Et il arrive assez souvent que la marée jette sur le rivage de nombreux débris de ce brise-lames. On doit commencer les travaux immédiatement, si l'on veut conserver ce qui reste encore.

Depuis plusieurs années le commerce de ce port a énormément augmenté. Tout le bois de construction venant de l'est de cette région est expédié à cet endroit, le commerce s'en va de ce côté et, dans quelques années, si le port est maintenu en bon état, le commerce aura considérablement augmenté. L'an dernier, le ministre de la Marine a inauguré là un service de bateau à vapeur durant l'hiver, et il faut que ce service soit continué, à moins que mon honorable ami le député de King (M. Domville) n'obtienne la construction du tunnel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami se trompe sur le coût des travaux. S'il ne s'agissait que de \$10,000 ou \$15,000, peut-être que je les entendrais ; mais les rapports qui m'ont été soumis démontrent que, pour mettre les travaux du Cap Tourmentin en bon état de réparations, il faudrait \$100,000 ; et le chiffre énorme de cette dépense m'effraie. Je reconnais, avec mon honorable ami, que ces travaux sont d'une grande importance et qu'on a commis une grande erreur en ne les construisant pas avec du bois enduit de créosote, de sorte qu'aujourd'hui ces travaux ont été presque entièrement détruits par les vers. Je suis parfaitement d'accord avec lui quand il dit que l'on doit faire quelque chose. Je soumettrai la question au conseil des ministres, afin qu'elle soit prise en sérieuse considération.

M. POWELL : Dans mon estimation de \$10,000, je me basais sur la somme qui aurait été suffisante, le printemps dernier, lorsque j'ai attiré l'attention du ministre des Travaux publics sur le sujet. Dans l'état actuel du port, l'estimation de l'honorable ministre peut être exacte, si l'on doit se fier au rapport de ses ingénieurs. Mais je dirai que si l'on avait dépensé, l'été dernier, \$10,000 ou \$15,000, cela aurait été suffisant pour mettre les travaux dans un bon état de réparations, quoi qu'en puissent dire les ingénieurs du ministre des Travaux publics. C'est une question qui ne demande qu'un peu de sens commun. Peut-être qu'il faudrait \$100,000 pour se mettre à l'ouvrage et réparer les travaux ; mais si, lorsque j'ai averti le ministre l'an dernier, l'on avait dépensé \$10,000 afin de mettre des pierres à l'extérieur—car ce taret ne travaille pas dans l'obscurité,—on aurait préservé cette jetée et l'action de l'eau ne l'aurait pas enlevée. Mais peut-être qu'aujourd'hui l'œuvre de désagrégation est tellement avancée, qu'il serait nécessaire de dépenser \$100,000 ; mais \$15,000, dépensés d'une manière judicieuse l'an dernier, nous aurait épargné la dépense de cette somme considérable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que mon honorable ami est dans l'erreur encore une fois, parce que si nous avions fait suivant sa proposition, l'ouvrage aurait été détruit tout de même. Ce taret fait son travail tout le temps. On a commis une grande erreur, au commencement des travaux, et je ne vois pas com-

ment nous pouvons y remédier sans reconstruire à neuf.

M. POWELL : Je reconnais qu'une erreur a été commise, et que les ingénieurs ont été ignorants ou ont négligé leur devoir. Mais en ce qui concerne la pierre qu'on aurait pu mettre à l'extérieur, si après cela le ver avait continué son travail destructeur, c'aurait été alors l'action de la marée qui aurait complété l'œuvre de destruction. L'ouvrage aurait pu être renouvelé en boisant simplement l'intérieur. Tout homme qui connaît le génie civil, sait que si l'on avait renouvelé les madriers à l'intérieur de la jetée, l'ouvrage aurait été fait sans entraîner de grandes dépenses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
Je vais immédiatement étudier la question.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : L'honorable ministre a-t-il en vue la construction d'un quai en face du Cap- Traverse, et est-ce que ce projet lui a été soumis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
On a attiré mon attention sur le projet que vient de mentionner l'honorable député, mais je ferai remarquer à mon honorable ami (M. Macdonald), que le coût des travaux, suivant estimation, serait d'un demi-million de dollars et que peut-être le parlement hésiterait à voter une somme aussi élevée cette année.

La prairie—Travaux relatifs à une
jetée de protection contre la glace,
dragage du chenal, etc \$9,000

M. FOSTER : Où est cette jetée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
En face de Montréal, et comme l'eau baisse à cet endroit, un dragage est absolument nécessaire.

M. FOSTER : Le quai appartient-il au gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
Oui.

Rivière Richelieu—Jetées conductrices
pour le chenal de Belle-Isle..... \$6,000

M. MONK : Qu'est-ce que c'est que ces jetées conductrices ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
Je ne peux pas très bien expliquer ce que c'est, mais l'honorable député peut en voir le dessin sur le plan que j'ai devant moi.

M. MONK : J'ai posé cette question, parce que je crois qu'il y a aujourd'hui, à cet endroit-là, des jetées conductrices.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
Ces jetées sont pourries et tombent en ruines. L'honorable député peut être un excellent avocat, mais je dois me fier au rapport de mon ingénieur, qui a fait de ces jetées un examen minutieux. Les bateaux de la rivière Richelieu ne peuvent approcher de ces jetées, parce qu'elles sont en mauvais état.

M. MONK : Ces jetées sont là encore en ce moment.

M. PRÉFONTAINE : Il faut les reconstruire.

Fleuve Saint-Laurent—Enlèvement des
rochers \$3,000

M. FOSTER : Où sont ces rochers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
Sur la côte de Gaspé; ils sont très dangereux pour les pêcheurs. Chaque année nous votons une certaine somme pour faire disparaître ces rochers, afin que les pêcheurs puissent atterrir à cet endroit sans danger.

Rivière Sainte-Anne de la Pérade—
Réparations aux travaux de protection..... \$ 5,000

M. MONK : Quant à ces travaux de protection, je rappellerai au ministre des Travaux publics la promesse qu'il m'a faite l'an dernier, concernant des travaux de même nature à Sainte-Genève. Ces travaux sont nécessaires et l'honorable ministre a promis qu'il étudierait la question. Il a commencé, deux ou trois jours avant le onze de mai, des recherches qui ont donné de grandes espérances aux habitants de cette partie du comté de Jacques Cartier. J'espère qu'il continuera l'œuvre qu'il a commencée et qu'il constatera que ces travaux sont nécessaires; et si cette partie du comté est inondée par suite des ouvrages qui ont été faits par le gouvernement fédéral, il verra à faire inscrire dans le budget de l'an prochain, une somme suffisante, pour exécuter ces travaux. Quoique ces recherches aient été faites quelques jours avant le onze de mai, rien n'a encore été fait et je désire rafraîchir la mémoire de l'honorable ministre à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
Je suis très heureux que mon honorable ami ait de nouveau attiré mon attention sur les travaux à faire à Sainte-Genève. Le mois de mai est le meilleur temps pour ces examens hydrographiques et nous en avons faits dans tout le Canada durant ce mois-là. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi le mois de mai.

M. MONK : Je demanderai à l'honorable ministre de ne pas oublier le quai que l'ancien gouvernement avait projeté de construire, à la Pointe-Claire, dans le comté de Jacques Cartier. Après avoir fait un examen et un plan des lieux, on a constaté qu'un quai coûterait environ \$2,000. La Pointe-Claire est située sur le lac Saint-Louis à une faible distance de Montréal. Il y a un quai à Lachine, il y en a un à Sainte-Anne, et de l'autre côté du lac, il y a des quais à Caughnavaga, à Châteauguay et à Beauharnois. La Pointe-Claire qui est une des places les plus importantes sur le lac Saint-Louis, est la seule qui n'ait pas son quai. Le ministre, j'en suis convaincu, est lui-même au courant de tout cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
Écoutez ! écoutez !

M. MONK : A l'appui de ce que j'avance, j'invoque ici le témoignage du député de Maisonneuve (M. Préfontaine), qui connaît parfaitement cette

partie de Montréal. A la Pointe-Claire, il y a un reste de vieux quai abandonné par la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, et pour bâtir un quai neuf, le gouvernement n'aurait guère de dépenses à faire. J'espère que le ministre trouvera moyen de bâtir un quai à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que le coût d'un quai à la Pointe-Claire s'éleverait à \$5,000 ou \$6,000. Toutefois, je reconnais l'importance de la Pointe-Claire, et j'espère qu'un de ces jours nous aurons le plaisir, mon honorable collègue (M. Monk) et moi, de voir bâtir un quai à cet endroit.

M. PRÉFONTAINE : Je viens corroborer l'avancé de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). De toutes les localités situées sur les bords du lac Saint-Louis, la Pointe-Claire est bien celle qui mérite davantage d'avoir un quai. Je comprends parfaitement pourquoi la Pointe-Claire n'a pas été favorisée par l'ancien gouvernement conservateur, puisque c'est la paroisse la plus libérale de tout le comté de Jacques-Cartier.

M. MONK : C'est peut-être là une nouvelle raison à faire valoir auprès du ministre des Travaux publics en faveur de la construction du quai en question.

Rivière Sainte-Anne de la Pêrade.—Réparations aux travaux de protection.....\$5,000

M. MARCOTTE : Je suis heureux de voir que l'honorable ministre a augmenté le montant cette année, cependant vu les dégâts qui ont eu lieu le long de la rivière Sainte-Anne, il ne faudrait pas simplement des réparations, il faudrait des travaux de protection plus considérables. Il est, je crois, de mon devoir, d'attirer l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), afin qu'il envoie à un ingénieur pour constater ce qu'il y a à faire et voir à ce que les travaux de protection soient exécutés le long de la rivière Sainte-Anne. Ces travaux sont d'une grande importance pour la protection du village, lequel est en même temps exposé à des dangers continuels. Aussi, je crois que l'honorable ministre des Travaux publics fera tout en son pouvoir pour protéger le village de Sainte-Anne aussi bien du côté est que du côté ouest.

Je crois aussi de mon devoir de demander à l'honorable ministre, s'il a été dépensé plus que la somme de \$3,000 qui a été votée, ou s'il va prendre sur ce montant de \$5,000 pour payer les arrérages dus à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : En réponse à l'honorable député, je dois dire que je ne crois pas qu'il y ait eu un sou de dépensé de plus que le crédit voté ; du moins c'est ce que comporte le rapport qui m'a été fait.

Quant aux \$5,000 additionnelles, nous tâcherons de l'employer le mieux possible. L'honorable député ne doit pas perdre de vue que ces travaux ne sont pas absolument d'une nature fédérale, de sorte que les gens de Sainte-Anne doivent songer à prendre soin d'eux-mêmes. Le gouvernement, cependant, a cru devoir demander à la Chambre de voter cette somme, vu la grande importance des travaux en question. Mais en

M. MONK.

même temps, je dois rappeler à l'honorable député que ces travaux ne sont pas essentiellement fédéraux. (Texte).

Travaux publics—Ontario.... \$806,000

M. FOSTER : En raison de l'absence de plusieurs députés de l'Ontario, ce soir, je serais d'avis qu'on laissât en suspens les nouveaux crédits relatifs au port de Collingwood et à la rivière de la Pluie, et que nous adoptions les autres crédits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Fort bien.

M. REID : Je suis informé que le gouvernement fait actuellement faire une étude à Prescott, et il est rumeur qu'il se propose d'y construire un nouveau brise-lames. Est-ce le cas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous faisons faire des dragages à Prescott, mais je dois dire que c'est pas notre intention d'y construire un brise-lames. Nous sommes d'avis qu'un bon dragage suffira pour donner aux vaisseaux toutes les facilités voulues.

M. REID : C'est aussi mon avis et je me rallie en cela à l'opinion du ministre. Mais on dit aussi que le gouvernement se propose de construire un brise-lames.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas l'intention de le faire maintenant.

M. REID : Est-ce qu'il ne s'est pas rendu une députation auprès du ministre, au sujet de ce brise-lames ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Effectivement.

M. REID : Je crois que le remorqueur du gouvernement est actuellement à cet endroit. A-t-on l'intention d'y faire faire des dragages ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les dragages sont à se faire.

M. REID : Ce sont d'importants travaux, et je suis bien aise que le ministre y fasse actuellement faire des dragages, car les gros vaisseaux à destination de Port-Arthur entrent au port de Prescott.

M. CLANCY : Je désire rappeler au ministre des Travaux publics la promesse qu'il a faite à la session dernière au sujet des améliorations de la rivière Sydenham, entre Wallaceburg et Dresden. Le port de Wallaceburg figure au cinquième rang sur la liste des ports qui trafiquent avec ceux des États-Unis, et ce trafic souffre beaucoup de l'absence de ces travaux nécessaires.

Je ne vois rien dans le budget à ce sujet, et je voudrais savoir du ministre s'il est possible d'espérer qu'il se fasse quelques travaux, cette saison-ci. Ce ne sont pas de gros travaux, mais ils sont fort importants.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me fait peine d'avoir à informer l'honorable député que nous n'avons pas de dragueurs. Il y a des centaines de demandes auxquelles il nous est impossible de faire droit faute de dragueurs.

M. CLANCY : Je suis informé que le dragueur qu'on a employé pour ces travaux ira creuser à Port-Stanley. J'espère que le ministre comprendra l'importance de faire exécuter ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je prends note des observations de l'honorable député.

M. SPROULE : Le ministre a-t-il une idée de la somme nécessaire pour finir le dragage du port d'Owen-Sound ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A peu près \$50,000.

Port de Toronto—Travaux à l'extrémité est..... \$20,000

M. CLARKE : Le ministre voudrait-il bien me dire si l'on a modifié les plans des travaux à l'extrémité est de l'île ? Y a-t-il quelque crédit affecté à des travaux pour la protection de l'extrémité ouest de l'île ? Je suis informé que certaines députations se sont rendues auprès du ministre et lui ont signalé la nécessité de protéger, au moyen de batardeaux ou autrement, cette partie de l'île. Le crédit en question doit-il être entièrement consacré au prolongement des travaux de l'extrémité est, ou sera-t-il inscrit au budget supplémentaire un nouveau crédit pour la protection de l'extrémité occidentale ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La députation dont parle mon honorable collègue est en effet venue me voir à ce sujet et m'a demandé avec instance de construire des batardeaux. Les plans soumis n'ont pas encore été acceptés d'une façon définitive. J'ignore si nous construirons des batardeaux comme on l'a suggéré ; mais nous sommes tenus de faire quelque chose dans ce sens et mon ingénieur en chef est à étudier sérieusement la question.

M. CLARKE : Je dois faire observer que les travaux en cours de construction à l'extrémité est de l'île, à moins qu'on ne les complète par d'autres travaux plus à l'ouest, seraient un danger sérieux pour l'extrémité ouest de l'île. Ces travaux ont pour effet de détourner les grosses mers vers la partie ouest de l'île, qui reste sans aucune protection.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il sera consacré une assez ronde somme en dragage. On m'a signalé l'année dernière la nécessité de construire des batardeaux, afin de protéger la partie ouest de l'île, mais nous n'avons encore rien décidé quant au genre de travaux qu'il convient de faire. Il paraîtrait que ce n'est pas chose facile.

M. CLARKE : Le ministre peut-il nous donner un état approximatif des dépenses qu'il faudra faire pour compléter les travaux à la partie est de l'île ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faudra dépenser encore \$80,000 à peu près.

Port de Goderich..... \$53,000

M. FOSTER : Quelle sera la totalité du coût des travaux faits à ce port ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit-ci couvre tout le coût des travaux, maintenant à l'entreprise.

Résolutions à rapporter.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à minuit, vingt-cinq minutes (vendredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 21 mai 1897.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

PRIÈRE.

BILL RETIRÉ.

Bill (n° 66) concernant la Compagnie Canadienne de force motrice. (M. Gibson.)

AFFAIRES DE ROUTINE.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose :

Que lorsque la Chambre lèvera sa séance aujourd'hui elle ne se réunisse que mardi prochain, le 25 courant, à trois heures de l'après-midi.

M. BRITTON : Est-il entendu que jeudi de la semaine prochaine est un jour de fête et que la Chambre ne siégera pas ce jour-là ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Jeudi étant le jour de l'Ascension se trouve nécessairement, à mon avis, jour de fête et a toujours été ainsi observé.

M. WALLACE : Jeudi se trouve-t-il jour de fête statutaire pour la Chambre ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est un jour de fête statutaire. Comme l'honorable député le sait, il est quelquefois arrivé à la Chambre de ne pas observer les jours de fête statutaires ; mais nous n'irons pas, je suppose, effaroucher les consciences timorées en siégeant jeudi prochain.

M. WALLACE : Si la Chambre siégeait jeudi, au lieu de mercredi, cela ferait bien mieux l'affaire des députés.

M. FOSTER : Décrétons que mercredi sera le jour de l'Ascension.

M. McMULLEN : Je suggérerais au gouvernement de consacrer samedi de la semaine prochaine à la législation d'intérêt privé, au lieu de lundi. Il y a un grand nombre de bills d'intérêt privé à discuter et d'item inscrits au feuillet des ordres. La Chambre le sait, toute la dernière session de l'ancien parlement a été consacrée au bill remédiateur, à l'exclusion de toute autre législation, et à la dernière session du présent parlement, il a été consacré fort peu de temps à la discussion des bills

d'intérêt privé. Cette année, en raison du Jubilé de la Reine, le gouvernement tâche d'expédier sans retard la besogne de la session, et, pour mon compte, je veux bien lui faciliter sa tâche; toutefois, il y a vingt-quatre bills d'intérêt public ou privé, dont les uns ont subi leur première lecture et les autres leur seconde, or, je conseille au gouvernement d'étudier la question de savoir s'il ne serait pas possible de nous accorder le samedi de la semaine prochaine, au lieu du lundi, pour l'étude de la législation privée.

Il nous faut demeurer ici quand même et si l'on nous accorde le samedi en question, ainsi que le lundi suivant, nous serons en mesure d'expédier notre besogne.

Le **MINISTRE DU COMMERCE**: Nous allons nous préoccuper de la demande de l'honorable député d'ici à mardi.

La motion est adoptée.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE, BILLS SANCTIONNÉS.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT: L'Orateur de la Chambre des Communes a reçu de Son Excellence le gouverneur général, par l'entremise de son secrétaire, la lettre que je vais lire:

BUREAU DU SECRÉTAIRE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL,
OTTAWA, 21 mai 1897.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le gouverneur général se rendra à la salle des séances du Sénat, cette après-midi, à 5 heures, afin de sanctionner les bills qui ont été passés par le parlement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

DAVID ERSKINE,
Secrétaire du gouverneur général.

A l'honorable Orateur
de la Chambre des Communes.

SERVICE RAPIDE SUR L'ATLANTIQUE.

Sir **CHARLES TUPPER**: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler au ministre du Commerce un article paru dans le *Citizen* d'aujourd'hui:

Dans une journée ou deux, sir Richard Cartwright sera en mesure d'annoncer à la Chambre la conclusion du contrat passé avec MM. Peterson, Tate et Cie, de Newcastle, pour un service rapide sur l'Atlantique. Les conditions de cette offre, entraînant une subvention annuelle de \$500,000 du trésor fédéral pour une période de dix années, ont déjà été insérées dans un contrat de nature provisoire conclu avec le gouvernement canadien, n'attendant que la sanction des autorités impériales. Cette sanction, paraît-il, a été obtenue. Hier, le gouvernement a reçu de M. Chamberlain, secrétaire d'Etat aux colonies, un télégramme l'informant que le contrat, qui était soumis depuis quelque temps à l'étude de l'Amirauté, avait été approuvé par le gouvernement impérial. Et cela impliquerait aussi, paraît-il, que le gouvernement de Sa Majesté a consenti à accorder la subvention annuelle, déjà promise, de \$350,000.

Ce renseignement est-il authentique?

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright): Je ne sache pas que le gouvernement ait reçu des autorités impériales aucun avis en ce sens.

BILL DES SUBSIDES.

Le bill (n° 112) tendant à accorder à Sa Majesté la somme de \$26,000, pour faire face aux dépenses
M. McMULLEN.

du détachement militaire qui doit être envoyé en Angleterre pour le jubilé de Sa Majesté en juin 1897, est délibéré en comité, référé, et finalement rapporté, après avoir subi sa troisième épreuve.

PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

Le bill (n° 105) amendant la loi touchant la protection des eaux navigables subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** (M. Davies): L'unique objectif de ce bill est d'accorder au ministère le pouvoir de faire enlever les obstructions des eaux navigables sans encourir de responsabilité envers les propriétaires de navires naufragés, et le but immédiat est de faire enlever les épaves d'un navire échoué au large d'un port de la Colombie Anglaise. Le bill stipule que si le propriétaire d'un navire naufragé n'enlève pas les épaves, le gouvernement peut les faire enlever aux dépens du propriétaire. Le bill en question fut adopté par le Sénat, sous l'ancien gouvernement, mais, faute de temps, ne put être adopté par la Chambre; or, puisqu'il a obtenu l'approbation des deux gouvernements, il ne saurait soulever de débat.

SUBSIDES—FRONTIÈRE DE L'ALASKA.

Le **MINISTRE DES FINANCES** (M. Fielding): Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Sir **CHARLES TUPPER**: Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire signaler au gouvernement la question de la frontière de l'Alaska. Je vois par les journaux qu'il a été négocié un traité entre le gouvernement anglais et celui des Etats-Unis, et que le Sénat américain est actuellement saisi de cette mesure. C'est là une question fort importante, en égard à la nature des substances minérales qu'on a découvertes près de la frontière, et à mon avis, le gouvernement agirait sagement en déposant sur le bureau de la Chambre tous les renseignements qu'il peut posséder à cet égard, ainsi que les stipulations du traité qui vient d'être négocié. Je me contente de signaler la chose en ce moment, afin que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) soit en mesure de déposer sur le bureau de la Chambre tous les renseignements que possède le cabinet à cet égard.

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR** (M. Sifton): Le traité intervenu entre les deux gouvernements n'implique nullement de modification des traités existants, mais simplement la détermination de la frontière convenue ou, si vous voulez, la détermination scientifique du 141ème méridien. Rien ne s'oppose à ce que les documents en question soient déposés sur le bureau, si l'honorable député (sir Charles Tupper) le désire.

Sir **CHARLES TUPPER**: Je serais bien aise que le gouvernement communiquât à la Chambre tous les renseignements qu'il possède à cet égard, car il y a une question de très grande importance se rattachant à ce traité, en raison de la valeur des ressources de cette partie du pays.

TRANSPORT DES BICYCLES À TITRE DE BAGAGE.

M. McMULLEN : Hier, au comité des chemins de fer, il a été fait une déclaration relativement au fait que, depuis quelque temps, le chemin de fer Intercolonial transporte les bicyclettes à titre de bagage. Je désire savoir à quelle époque remonte cet arrangement, et qui a donné instruction de le faire. Règle générale, il est entendu que les chemins de fer font payer le transport des bicyclettes ; or, voici un chemin de fer de l'Etat, exploité par le gouvernement fédéral à une perte annuelle d'un demi-million de dollars, qui transporte gratuitement les bicyclettes, tandis que dans d'autres parties du pays, les bicyclistes ont à payer le transport de leurs véhicules. Je désire savoir dans quelles circonstances et en vertu de quelles instructions ce système a été établi sur le chemin de fer Intercolonial, lorsqu'il n'a pas été adopté par les autres chemins de fer canadiens.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je suis très heureux de pouvoir fournir à l'honorable député (M. McMullen) le renseignement demandé. L'arrangement en question existe déjà depuis quelque temps. Quant à l'allusion de l'honorable député touchant le déficit existant dans l'exploitation du chemin de fer Intercolonial, je dois dire, en passant, que je n'accepte pas la statistique qu'il nous a donnée pour le compte du gouvernement du jour ou de l'exercice actuel. Ces années dernières, ce déficit est loin d'avoir atteint le chiffre donné par l'honorable député. L'année dernière, le déficit brut au compte de l'exploitation de l'Intercolonial a atteint environ le dixième de la somme indiquée par mon honorable ami. Donc, après que l'honorable député eut attiré mon attention sur le fait en question, je m'empressai de télégraphier au gérant général à Moncton, lui demandant de me faire connaître la règle adoptée par l'administration pour le transport des bicyclettes, et à quelle époque avait été établi le système aujourd'hui en vogue.

Or, voici sa réponse :

L'administration de l'Intercolonial ne fait rien payer pour le transport des bicyclettes, lesquels, à cet égard, rentrent dans la catégorie des carrosses d'enfants. Nous transportons sans frais les bicyclettes destinées à l'usage particuliers des voyageurs, mais ils le font à leurs propres risques et nous ne répondons ni des dommages que ces véhicules peuvent subir ni de leur perte. Si, dans leur ensemble, le bagage et le bicyclette d'un voyageur dépassent le poids de cent livres il est tenu de payer l'excédent de poids.

Le voyageur est obligé de signer une quittance qui libère complètement le chemin de fer de toute réclamation à titre de dommages. L'usage des bicyclettes s'est graduellement développé et au début, si je ne me trompe, tous les chemins de fer les ont transportés gratuitement. Il y a environ un an, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et celle du Grand Tronc commencent à taxer le transport des bicyclettes, et nous nous demandâmes s'il fallait suivre leur exemple. Mais j'ai jugé préférable d'attendre que le tarif du trafic fut complété. Naturellement, le transport des bicyclettes n'est pas aussi onéreux pour notre ligne qu'elle l'est pour les chemins de fer circulant près des grandes villes et dans une contrée où la population est plus dense.

L'IMPOT SUR LE PÉTROLE.

M. DAVIN : J'ai fait inscrire à l'ordre du jour un avis de motion, et je désire porter à la connaissance de la Chambre et au pays les raisons qui m'engagent à ne pas proposer cette motion.

Ma motion vise l'impôt sur le pétrole. J'avais également fait inscrire à l'ordre du jour un avis de motion relativement à l'impôt sur les instruments aratoires et autres articles, et quand arriva le moment de voter, mes collègues en Chambre dont je m'attendais à recevoir l'appui, ont voté contre ma motion.

Une VOIX : Leurs noms ?

M. DAVIN : Faut-il que je les nomme ? Comment ! leurs noms sont déjà inscrits dans l'histoire ! Je vais les nommer, cependant, pour me rendre au vœu de mes amis. Je nommerai d'abord l'honorable député de Lisgar (M. Richardson). Il était certainement tenu de me prêter son appui, lui qui avait fait afficher par tout son comté des placards où l'on pouvait lire : "Votez pour Richardson et pour l'abolition de l'impôt sur les instruments agricoles." Or, je suppose, quand l'honorable député retournera dans son comté, dans deux ou trois mois au plus tard, il lui faudra changer l'affiche qui se lira : "Votez pour Richardson et pour le maintien de l'impôt sur les instruments agricoles."

Loin de ma pensée de vouloir révoquer en doute la sincérité de mes collègues et de l'honorable député d'Assiniboia-est (M. Douglas) entre autres, qui se sont constitués en Chambre les champions de la cause des patrons. Non, je n'ai pas le droit de révoquer en doute la sincérité de leur attitude. Au contraire, je suppose qu'en votant contre ma motion, ils se sont inspirés d'un motif excellent à leurs propres yeux, et qu'ils ont agi au meilleur de leur jugement. Ils semblent sous l'impression qu'aucun bien ne saurait résulter d'un vote donné en faveur d'une motion, s'il était en minorité ; et je vois que des journaux qui avaient coutume de s'intéresser à ces questions et d'écrire en faveur de l'entrée en franchise des instruments aratoires sont aussi d'avis qu'un homme ne devrait jamais présenter de motion en cette Chambre s'il est probable qu'elle ne sera pas adoptée. Le chiffre de la minorité ne fait rien, car si vous êtes défaits par une majorité de deux, vous êtes défaits tout comme si vous aviez eu contre vous 90 pour 100 des voix.

Je ne parlerai pas d'un débat antérieur, mais en traitant la question du tarif, il est à propos, je crois, de mentionner tout ce qui a eu lieu en cette Chambre dans une circonstance précédente, alors que le même sujet était en discussion. Je dirai donc qu'il y a quelque temps, j'ai fait allusion à ce qui s'est passé en Angleterre ; j'ai dit comment M. Villiers avait présenté une motion en 1841, bien qu'il fût en grande minorité dans le parlement anglais, j'ai dit que cette motion, présentée de nouveau en 1842, 1843 et 1844, intéressait tellement l'opinion publique en Angleterre, qu'en définitive, le membre le plus éminent du parlement anglais, sir Robert Peel, avait adopté l'opinion de M. Villiers. J'ai aussi fait allusion au cas du scrutin. J'ai dit comment M. Grote, l'auteur de l'histoire de la Grèce, avait présenté une motion en faveur du scrutin par ballottage. Cette motion fut rejetée par une majorité écrasante. Après trois sessions, je crois, il se retira de la Chambre des Communes, et M. Henry Berkeley se chargea de la question du scrutin par ballottage et l'amena sur le tapis tous les ans, et, tous les ans, subit des échecs. Et, cependant, le moment arriva où ce système fut adopté par la Chambre des Communes et devint la loi en Angleterre.

Mais, M. l'Orateur, pour démontrer l'utilité qu'il y a de faire voter la Chambre, quand bien même vous seriez en minorité, pour démontrer qu'il est utile de pousser un gouvernement, quand bien même ce gouvernement aurait les sympathies de l'opposition et serait en état d'écraser votre motion pour démontrer que c'est réellement la manière de tâter l'opinion en dedans et en dehors de la Chambre, j'ai, dans les archives de la Chambre, un cas analogue, et je vais faire d'une pierre deux coups. Au cours de ces débats, on a dit que j'étais bien courageux de présenter des motions pour les cultivateurs, mais qu'après avoir présenté ces motions et les avoir fait valoir, jamais, cependant, je n'avais demandé le vote de la Chambre. Mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, a dit, je me le rappelle, qu'il serait bien aise si je pouvais lui signaler un seul cas où j'aie demandé le vote de la Chambre contre un gouvernement que j'appuyais. Il croyait que cela m'était impossible. Je ne l'en blâme pas, car il sait parfaitement qu'il est rare, dans un parlement où nous avons des partis si bien organisés, qu'un homme puisse demander le vote de la Chambre contre le gouvernement formé de membres du parti auquel il appartient. Or, en 1887, j'ai fait en cette Chambre une motion demandant que l'on rendit justice à ceux qui, par la législation de 1886, avaient été privés du privilège dont ils jouissaient en 1883, le privilège d'avoir un second homestead. Je ne défendais pas le principe des seconds homesteads, je prétendais simplement que ceux auxquels la législature de 1883 avait accordé un certain privilège dont ils avaient été privés par la législation de 1886 devaient avoir justice. J'amenaï cette question sur le tapis en 1887. Les amis que je possédais dans la Chambre et en dehors ont ri de ma témérité, de ma folie. Ils croyaient qu'il m'était impossible de réussir, qu'il n'y avait aucune chance de faire quoi que ce fut, que l'opinion de la Chambre m'était absolument hostile. J'amenaï la question sur le tapis en 1888, en 1890, puis en 1891.

J'appelle maintenant l'attention de mes honorables amis qui, en cette Chambre, représentent des circonscriptions où les patrons de l'industrie sont en nombre, sur ce qui est arrivé, et je signale la chose à l'attention de l'honorable député de Lambton (M. Lister) qui, j'en suis sûr, par erreur, non de propos délibéré, a dénaturé les faits en cette matière. J'applique et je développe un principe et une méthode parlementaire ; je remplis une promesse que je lui ai faite à lui et à d'autres, promesse comportant que si ces énoncés erronés étaient répétés en cette Chambre—bien qu'ils le soient innocemment—je prouverais que les assertions faites par tout l'ouest par des journaux dont l'intérêt est de me critiquer et de dénaturer les faits en ce qui me concerne ; ainsi que les assertions faites quelquefois en cette Chambre, n'avaient aucun fondement. Ainsi, après avoir soulevé mainte et mainte fois cette question, je proposais, le 1er juin 1891 :

Qu'attendu qu'en 1883, il a été passé un acte octroyant un second homestead à ceux des colons qui avaient rempli les conditions pour l'inscription de leur premier établissement ; et attendu qu'un acte a été passé en 1886, abolissant ce système de second octroi ; et attendu qu'en 1887, il a été passé un acte reconnaissant le principe et le droit de ce second octroi,—il soit maintenant décrété que tous les colons qui se sont établis entre le 1er juin 1883 et le 2 juin 1886 devraient, après avoir complété leurs améliorations, recevoir un second homestead.

M. DAVIN.

Nous avons eu un débat auquel ont pris part le chef de l'opposition d'alors, le premier ministre actuel, et le ministre de l'Intérieur de l'époque (M. Dewdney), et ils ont combattu ma motion ; sir John Thompson, mon honorable ami, le député de Grey (M. Sproule) et M. Watson, alors député de Marquette, y ont aussi pris part ; ont parlé aussi le colonel Tisdale, M. Macdowall, M. Daly, M. Mills, de Bothwell, M. Trow, alors *whip* de l'opposition, M. O'Brien et M. German. Je désire dire à ces messieurs, et je désire dire à l'ouest qu'au moment même où je faisais des efforts pour gagner cette cause, j'ai eu de l'opposition de la part des hommes mêmes dont j'aurais pu attendre de l'aide, des hommes mêmes des Territoires du Nord-Ouest, des représentants de la Saskatchewan, de Brandon et de Marquette. Cependant, qu'ai-je fait ? J'avais résolu de provoquer un vote.

Pour m'écraser, sir Hector Langevin dit :

Au commencement de cette séance, j'ai parlé au chef de la gauche, et, bien que les nouvelles que nous avions alors, ne fussent pas aussi sérieuses que celles que nous avons maintenant, ...

Il faisait allusion à un sujet bien triste, à la mort imminente de notre grand chef, sir John-A. Macdonald.

J'ai dit que nous demanderions probablement que la séance fût levée à 6 heures, et l'honorable monsieur a consenti à la chose. Je proposerai maintenant l'ajournement du débat, et nous ferons en sorte que la question soulevée par l'honorable député d'Assiniboïna ne soit pas changée de la place où elle figure à l'ordre du jour.

On est certain, je crois, que ni en cette chambre à cette époque, ni dans le pays, il n'y avait un homme qui sentit plus vivement que moi ce qui se passait dans une maison du voisinage ; cependant, j'avais un devoir à remplir envers mes commettants, et j'étais décidé à l'accomplir, et vous trouverez ce qui suit dans les *Débats* :

M. DAVIN : Dois-je comprendre que le chef du gouvernement déclare que ma motion restera au commencement de l'ordre du jour ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Nous ferons en sorte que la motion de l'honorable député soit discutée.

M. DAVIN : Le chef du gouvernement veut-il fixer l'endroit de l'ordre du jour où figurera cette motion ? Je pose cette question, parce que je me suis engagé à demander le vote de la Chambre sur cette question.

Quelques VOIX : Demandez-le maintenant.

M. LAURIER : Je dois dire à mon honorable ami, le député d'Assiniboïna (M. Davin), que, d'après les règlements de la Chambre, si une motion de suspendre le débat est adoptée, sa motion passera à la fin de l'ordre du jour. Je devrais, moi-même, objecter à l'ajournement du débat, car je crois que l'on devrait prendre le vote et, dans mon opinion, il n'a un grief. Il est vrai que l'honorable ministre qui dirige la Chambre m'a parlé, au commencement de la séance, de la condition de sir John-A. Macdonald, et que je lui ai dit que je serais toujours prêt à lever la séance de la Chambre, mais je ne suis pas disposé à consentir à ce que le débat soit suspendu.

M. DAVIN : Pour la raison que j'ai donnée, je ne saurais consentir à la suspension du débat. J'ai gagné mon élection, bien que les autorités fussent contre moi....

Et je l'avais gagné, ne l'oubliez pas ; je désire que les honorables députés se rappellent que je l'avais gagnée, bien que la Chambre et le gouvernement fussent contre moi.

Et je me suis engagé envers mes commettants à provoquer un vote de la Chambre sur cette question.

On prit le vote, et le gouvernement n'eut qu'une majorité de 14—87 contre 73. Qu'arriva-t-il

après cela ? Sir John Thompson vint me dire qu'il mettrait parmi les ordres du gouvernement non seulement le bill relatif aux terres fédérales, mais tous mes autres bills. Je désire dire aux patrons que s'ils veulent faire triompher leurs principes, ce n'est pas en gardant le silence et en se soumettant au gouvernement, mais c'est en insistant pour que la Chambre les adopte et en les faisant valoir courageusement.

Le 3 août, j'avais à l'ordre du jour, un bill (n° 108) ainsi que la motion dont j'ai donné lecture :

L'ordre du jour est appelé pour reprendre le débat ajourné sur la proposition de M. Davin.—

C'est-à-dire, sur l'ajournement. M. Davin a dit :

Je dirai que le principe de cette motion se trouve compris dans mon bill (n° 108) modifiant de nouveau la loi des terres du Canada, et je crois que le gouvernement placera probablement ce bill sur les ordres du gouvernement : en sorte que je n'ai pas besoin d'entamer la discussion sur cette motion. En conséquence, je propose qu'elle soit rayée de l'ordre du jour.

Le 18 septembre, M. Dewdney présentait son bill, la loi relative aux terres fédérales, à la Chambre pour la deuxième lecture, et, à cette occasion, M. Davin a dit, entre autres choses :

J'espère que l'honorable ministre et le gouvernement ont considéré la suggestion que j'ai osé faire, lors de la première lecture de ce bill. J'avais un bill sur la liste et une résolution à proposer relativement à un des articles. La Chambre se souviendra qu'un fort sentiment favorable à une résolution comportant des principes d'un de ces articles a été manifesté par un vote de cette Chambre et que d'autres moyens encore ont été pris pour exprimer ce même sentiment. J'ai retiré ma résolution et me suis abstenu de proposer la seconde lecture du bill, parce que le gouvernement me disait que mon bill serait inscrit sur l'ordre du jour de la Chambre. La raison pour laquelle mon bill n'a pas été inscrit à l'ordre du jour du gouvernement, c'est que le ministre de l'Intérieur dépose lui-même un bill, et que deux bills traitant des terres fédérales auraient paru sur les ordres du gouvernement.

Le ministre de la Justice n'est pas ici, mais il m'a dit qu'il ferait une déclaration à la Chambre dans aucun moment convenable et déclarerait que c'était là la position du gouvernement. Je conclus donc qu'en principe, les articles du bill n° 108 sont agréables au gouvernement. Un de ces articles traite des moyens à prendre pour empêcher la contamination des eaux. Un autre traite de la vente des *homesteads* pour les taxes, et un autre des seconds établissements. Je présume que le principe contenu dans ces articles a l'approbation du gouvernement.

Le bill fut soumis au comité. J'avais eu des pourparlers avec sir John Thompson, et il avait été entendu que bien que deux des articles de mon bill fussent incorporés dans la législation, celui-ci devait être suspendu, afin que le gouvernement pût apprendre certains faits qu'il croyait opportuns de connaître avant d'adopter cet article.

M. DAVIN : Avant que le bill soit rapporté j'espère que le ministre de la justice dira quelques mots au sujet de la question du second établissement, parce que nous avons eu réellement une espèce d'entente qui n'engage pas, cependant, le ministre ou le gouvernement à faire quelque chose.

Sir JOHN THOMPSON : J'ai certainement promis d'exposer l'opinion du gouvernement sur la question d'un second établissement avant que le présent bill soit finalement adopté.

Or, notez bien, M. l'Orateur, qu'il objectait au principe de la résolution. Même en 1891, celui qui dirigeait alors la Chambre se montrait hostile à ce principe comme l'avait fait chaque année sir John-A. Macdonald, alors que je luttais ici contre un gouvernement puissant et contre le sentiment qui existait contre moi de ce côté-ci de la Chambre.

Lorsque l'honorable député d'Assiniboia (M. Davin) a présenté sa résolution, je me suis montré hostile au principe qu'elle consacrait ; mais j'ai insisté pour que la Chambre en suspendît l'examen pour deux raisons. La première, qui n'a pas été énoncée seulement par l'honorable député, mais aussi dans les pétitions qui venaient d'être déposées devant la Chambre, était qu'il y avait des personnes qui ont des raisons spéciales à l'appui de leur demande : l'autre était que la concession du principe entraînerait celle d'une très grande étendue du domaine public.

Il poursuit en disant que le gouvernement désirait connaître l'étendue exacte du domaine public, laquelle, disait-il, devait couvrir des millions d'acres, et qui serait aliénée si ma prétention l'emportait. La loi relative aux terres fédérales fut modifiée en 1891, et je soumis mon bill au ministre de l'Intérieur qui voulait en connaître les dispositions. Je lui remis l'article 12 tel qu'il était, aussi que l'article 14, qui renferme des stipulations relatives à la contamination des eaux et qui a été des plus avantageux au Nord-Ouest. En 1892, mon article que j'avais remis au ministre, fut inséré littéralement comme article 4 :

Le paragraphe substitué par l'article cinq, du chapitre trente et un des Statuts de 1887, au paragraphe quarante-trois du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant.

Et il comprend les mots mêmes de mon paragraphe, tel que rédigé par moi, et on l'insère dans cette législation. Qu'est-ce que cela prouve ? Comme dans le cas de M. Villiers au sujet des lois des céréales, et dans les cas de M. Grote et de M. Berkeley au sujet du scrutin, cela prouve que si un député qui appuie un gouvernement suit la ligne de conduite que l'on ne se gêne pas de suivre en Angleterre, dans ce parlement qui est le modèle de tous les parlements des colonies, où l'on n'est jamais considéré comme partisan, si, dis-je, il se montre indépendant il doit réussir en définitive. Voyez le chef actuel du parti libéral, sir William Vernon Harcourt. Je l'ai vu attaquer la politique de M. Gladstone, des bills présentés par M. Gladstone et des parties caractéristiques de la politique de ce dernier, et, cependant, plus tard, il est devenu le chancelier de l'Échiquier du gouvernement libéral, et, aujourd'hui, il est le chef du parti libéral. Si nous pouvions introduire dans ce parlement les méthodes du parlement anglais, ce serait d'un immense avantage pour les honorables membres de cette Chambre ; si au lieu d'avoir ici un gouvernement appuyé par cent vingt ou par cent cinquante partisans, qui viennent ici, non pas pour faire profiter le pays de leur jugement, de leurs connaissances et de leurs talents, mais pour suivre le chef, et, comme des mannequins.....

Quelques VOIX : Rétractez-vous.

M. DAVIN : Je ne dis pas cela contre votre parti. Cette observation s'applique à tous les partis du pays, parce que nous n'avons pas les méthodes suivies au parlement anglais. Les jeunes députés qui viennent au parlement et qui croient que c'est là, pour eux, une ligne de conduite convenable à suivre, font beaucoup de tort au pays, à eux-mêmes et à leur cause. Voyez le tort qu'ils se font.

Une VOIX : Adopté.

M. DAVIN : Pas encore. Je crois que mes idées seront adoptées plus tard, mais il faudra encore

beaucoup plus de temps pour qu'elles le soient, je n'espère pas avoir une tâche aussi facile.

Une VOIX : Faites comme si elles l'étaient.

M. DAVIN : En agissant ainsi, j'abandonnerais l'honorable monsieur trop facilement, car je vais parler du boubrier où se trouve maintenant l'un de ses collègues. J'ai ici la *Tribune* de Winnipeg. Je ne crois pas que l'on doive attacher beaucoup d'importance aux assertions de ce journal, car si je ne me trompe, il dénonce aujourd'hui un projet de chemin de fer en faveur duquel il parlait émergiqument, il y a quatre ou cinq jours, disant en termes formels que cette entreprise serait un bienfait pour le Manitoba et le Nord-Ouest. On dirait qu'il s'est passé quelque chose d'extraordinaire à la *Tribune*. Je ne sais pas si on lui a mis des lunettes d'or pour lui faire voir les choses sous un jour tout à fait différent. Le 17 juin, sept jours avant que l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) eût été élu, la *Tribune* a publié un article intitulé *Les candidats du Manitoba—ce groupe indépendant et précieux de députés, venus ici pour nous montrer comment agissent les hommes libres de l'ouest, qui sont censés posséder beaucoup plus de courage que les autres habitants du Canada. La Tribune parle particulièrement de M. McCarthy, dont le nom précédait avec raison celui de l'honorable député de Lisgar. Voici ce que ce journal dit de M. McCarthy :*

Il n'est pas nécessaire de parler longuement des qualités de Dalton McCarthy, qui est connu par toute la Confédération.

A ce sujet, je dirai jusqu'où M. McCarthy était le favori du Nord-Ouest. Il a pris le Nord-Ouest sous sa protection ; la dualité de langage dans les Territoires du Nord-Ouest blessait son âme sensible ; le système scolaire des Territoires du Nord-Ouest l'offensait dans ces sentiments les plus chers. Nous avons aujourd'hui précisément l'état de choses qui existait lorsque l'honorable député parlait violemment en cette ville sur les tribunes et dans la Chambre pour fomenter dans ce pays les divisions de race et de religion. Mais où est-il aujourd'hui ?

M. BENNETT : Il est sous la grange.

M. DAVIN : Je dirai qu'il est sous la grange, je suppose, pour employer la phrase classique qui a pour auteur l'honorable député de Lisgar (M. Richardson). Voici donc ce que dit ce journal de l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) :

De M. Richardson, le candidat opposé à la coercition, dans Lisgar, dont les relations avec ce journal sont bien connues, nous dirons seulement que, une fois en parlement, il remplira tous les engagements qu'il a pris, il défendra tous les principes qu'il a émis comme candidat.

Et les engagements qu'il a pris étaient l'insertion dans la liste des articles admis en franchise du fil d'engerbage, du fil de fer barbelé, des instruments aratoires, du pétrole et des cotons. Richardson et l'entrée en franchise des instruments aratoires ! Où sont aujourd'hui Richardson et les instruments aratoires en franchise ?

Une VOIX : Encore sous la grange.

M. DAVIN : Oh ! il n'est plus sous la grange, car la pluie a cessé et le soleil brille, et le fashionable Richardson oublie les cultivateurs, et jouit de *Potium cum dignitate* qui appartient au partisan favorisé d'un gouvernement heureux.

M. DAVIN.

M. CAMPBELL : Adopté.

M. DAVIN : Oh ! non. Je sais que vous aimerez que la motion fût adoptée, et je ferais m'importer quoi pour obliger mon honorable ami (M. Campbell), mais il m'est impossible de m'interrompre maintenant pour lui. Puis, le 19 juin, nous avons l'étonnant en-tête, et nous savons l'énorme quantité d'en-tête que nous avons eue en cette Chambre depuis quelque temps. Il me faut suivre ces hommes supérieurs dont l'indépendance est pour moi l'objet d'une si grande admiration. Il m'est impossible de dire combien j'admire les hommes brillants qui étonnent le monde sur les sièges de la droite.

Voici la *Tribune* du 19 juin, et voici l'en-tête qui me saute aux yeux.

Les patrons ne seront pas dupés !

M. McMILLAN : Et il vous a été impossible de les duper.

M. DAVIN : Je n'ai jamais tenté de les duper. L'honorable député veut-il dire que le gouvernement peut faire ce qu'il m'a été impossible de faire ? Je conviens que jusqu'à présent vous les avez dupés, mais vous ne pouvez pas toujours les duper.

Les patrons ne seront pas dupés.

Voilà l'assurance donnée par cet en-tête. Mais nous avons ici une chose beaucoup plus importante aujourd'hui que tout ce que pourrait dire l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) ; nous avons l'assertion de mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur. Il se rappellera qu'il a été un des orateurs les plus éminents au patinoir Brydon, à Winnipeg, et que son discours contenait un paragraphe intitulé : " La politique nationale mise en accusation. " Voici ce qu'il disait :

Je dirai que quels que soient les arguments que l'on puisse apporter en faveur de la politique nationale dans l'est, l'on ne peut en apporter aucun dans cette partie-ci du pays, où elle a nu à nos progrès de la classe agricole. Un homme connaissant bien les faits a déclaré que l'engrèbeuse Massey-Harris, qui coûtait \$140 à Winnipeg, coûtait \$75 à Glasgow. Ici, le cultivateur canadien paie des impôts injustes par comparaison avec ses concurrents. Les grands concurrents des cultivateurs canadiens sont, entre autres, ceux de la République Argentine, où les instruments aratoires coûtent à peu près la moitié de ce qu'ils coûtent ici. D'autres concurrents sont les Australiens. Le temps n'est-il pas arrivé de songer à ces choses et de voir si l'on ne pourrait pas protéger d'une façon quelconque le cultivateur qui doit lutter contre ces concurrents, lesquels diminuent le prix du blé à 40 cents le boisseau ? N'est-il pas temps d'oublier le parti et de faire quelque chose pour le bien du pays ?

Voilà ce que disait mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur. Cependant, le droit dont sont frappés les instruments aratoires est le même aujourd'hui que lorsqu'il a prononcé ce discours ; le droit qui protège la compagnie Massey-Harris est le même que lorsque mon honorable ami a fait ce discours ; plus que cela, le fer dont se servent la compagnie Massey-Harris et l'honorable membre de cette Chambre qui fabrique des instruments aratoires, se vend moins cher ; ces industriels se trouvent dans une meilleure position, et le droit imposé sur les instruments restent le même ; et mon honorable ami (M. Sifton), le chef de ces messieurs, n'a pas dit un seul mot pour expliquer comment il se fait qu'il n'ait pas réussi à amener son collègue à supprimer les droits imposés sur les instruments aratoires.

J'ai démontré, M. l'Orateur, que mes honorables amis auraient pu faire quelque chose, s'ils n'avaient

appuyé l'autre jour, j'ai prouvé que si ces honorables messieurs voulaient se mettre à la tête du mouvement—et je serais des plus heureux de les suivre humblement—they pourraient faire quelque chose pour que ce gouvernement remplisse les promesses qu'il a faites aux cultivateurs du Canada et aux patrons de l'industrie. Mon honorable ami, le député d'Assiniboia-est (M. Douglas) a déclaré d'autorité que les patrons ne désiraient rien sur la liste des articles admis en franchise. Or, M. l'Orateur, j'ai ici le programme véritable des patrons, et le voici :

Tarif de revenu seulement. Les instruments aratoires, le fil d'engerbage, le fil de fer à clôture, les clous, le bois de construction, le pétrole devant être admis en franchise.

Remarquez bien. Les instruments agricoles sont parmi les articles qui devraient être entrés en franchise, le bois de service, le pétrole sont un nombre des articles qui devraient entrer en franchise, les articles mêmes en faveur desquels je plaide en ce moment. Et bien ! je suis meilleur patron que n'importe qui parmi eux.

M. ROGERS : Vous dites là une fausseté.

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : A l'ordre.

M. ROGERS : Je retire l'expression.

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : L'honorable député (M. Rogers) doit retirer l'expression qu'il a employée.

M. ROGERS : Je la retire, M. le président. Il ne cite pas là le programme des patrons.

M. DAVIN : Mon honorable ami (M. Rogers) dit-il que ce n'est pas authentique ?

M. ROGERS : Vous ne lisez pas le programme des patrons.

M. DAVIN : Eh bien ! je le lis tel qu'il est publié dans le *Standard*, qui est un des organes des patrons dans l'ouest.

M. ROGERS : Ce n'est pas le programme des patrons.

M. DAVIN : L'honorable député nie-t-il ceci :

Premièrement, le maintien du lien colonial.

Est-ce bien cela ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Je ne crois pas qu'il soit permis d'interroger de cette façon.

M. DAVIN : Qu'est-ce que le directeur général des Postes vient de dire ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je m'adressais à l'Orateur et lui disais que je ne crois pas qu'il soit permis à un député de faire subir un interrogatoire régulier à un autre député.

M. FOSTER : Je ferai observer que si mon honorable ami (M. Mulock) parle à l'Orateur, la politesse exige qu'il se lève.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : C'est pour cela que je me suis levé.

M. FOSTER : Vous avez parlé avant de vous lever.

M. DAVIN : Je dois avouer que je fais peu de cas de l'observation de mon honorable ami, le directeur général des Postes. Quand il dira quelque chose qui en vaudra la peine je m'en occuperai.

Nous avons les procès-verbaux de la quatrième assemblée annuelle de la grande Association des patrons d'industrie d'Ontario, tenue dans la Temperance Hall à Toronto, lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi en mars 1895, et présidée par M. Mallory, grand président. Je suppose que c'est authentique. Je présume que je devrais dire à mon honorable ami ce que j'ai dit au député de Lisgar (M. Richardson), qu'il n'est réellement pas tout le monde, qu'il ne porte pas plus les patrons dans sa poche qu'il ne remplit les promesses qu'ils ont faites dans cette Chambre. Voici ce que dit cette brochure publiée en 1895 :

Les articles seront taxés le plus qu'il sera possible pour fournir des revenus, et les articles suivants entreront en franchise au Canada, savoir : les cotonnades, tweeds, lainages, outils pour ouvriers, instruments aratoires, fil de fer à clôture, fil d'engerbage, le pétrole, le fer et le maïs.

Cela n'est-il pas satisfaisant ? Un grand écrivain italien a dit de l'Italie : " Que ne puis-je la prendre aux cheveux pour la tirer de sa torpeur." Je sais qu'il me serait difficile de prendre l'honorable député aux cheveux, mais certainement je désire faire quelque chose pour l'éveiller et le ramener aux principes qu'il est tenu de suivre.

Voilà quelque chose de bien étrange. Quand je lis le programme des patrons, un patron se lève et me dit en substance que ce n'est pas leur programme. Le charme et les attraits de la société élégante l'ont tellement hypnotisé qu'il est prêt à dire comme l'Irlandais : " Je ne suis pas moi-même du tout."

M. ROGERS : Je demande à l'honorable député de me permettre de lire deux ou trois paragraphes du programme des patrons.

M. DAVIN : J'ai la parole et l'honorable député pourra me répondre plus tard. Ce que j'ai dit est aussi une réponse aux assertions du *Patrons Sentinel* l'année dernière, quand j'ai présenté une motion de cette même nature. Ce journal a dit :

MM. Davin et Boyd ont présenté une résolution à la Chambre des Communes la semaine dernière demandant l'inscription des machines agricoles, du fil d'engerbage et du pétrole sur la liste des articles qui entrent en franchise, lorsque le tarif sera révisé ; mais la motion a été rejetée, les partisans du gouvernement prétendant que la question devait rester en suspens jusqu'à ce que tout le sujet fût mis à l'étude. Cependant, il n'aurait pas été nuisible pour eux de se montrer favorables au changement, attendu que leur vote contre la résolution n'augmentera pas la confiance des cultivateurs dans leurs prétentions de sollicitude paternelle pour les intérêts des agriculteurs.

C'est ce que le *Patrons Sentinel* a dit l'année dernière quand ces députés pouvaient alléguer pour excuse que le tarif allait être présenté, mais maintenant que le tarif a été présenté, et qu'il a été présenté de nouveau dans deux ou trois jours, à titre de tarif révisé, je saisis l'une des dernières chances que nous avons pour demander au gouvernement de nous donner en franchise les instruments aratoires et le pétrole, ou de réduire considérablement les droits sur ces deux articles.

On a dit que nous n'avons rien fait. J'ai fait voir ce que j'ai fait presque seul—oui, presque seul. En insistant auprès du gouvernement au sujet du fil d'engerbage et des machines agricoles durant

les années passées, j'ai amené mon honorable ami l'ex-ministre des Finances à baisser le droit sur les instruments aratoires à 20 pour 100 et à réduire le droit sur le fil d'engrèbage et le fil de fer barbelé de 50 pour 100, et si l'ex-gouvernement était resté au pouvoir j'aurais réussi à faire entrer en franchise les instruments aratoires, le bois de service et tous ces articles. Un gouvernement tory protectionniste, à ma demande, a réduit le droit sur les instruments aratoires de 35 à 20 pour 100 d'un seul coup, tandis qu'un gouvernement libéral ne retranche pas un centin du droit, mais accorde une protection supplémentaire au fabricant. C'est la différence entre les deux. Regardez ces deux ministres des Finances—l'un protectionniste et conservateur sincère, dit qu'il fera tout ce qu'il pourra pour le pays, l'autre, un libre-échangiste criard, qui a parcouru toute sa province en se proclamant libre-échangiste et dirigeant un parti dont plusieurs des membres ont déclaré qu'il ne devrait pas y avoir de droits sur le pétrole, parce que c'était une des choses nécessaires à la vie.

J'ai entendu faire cette déclaration par le directeur général des Postes ; et le ministre de la Marine et des Pêcheries, dans cette Chambre et en dehors, a déclaré que le pétrole devait entrer en franchise. Cependant, que voyons-nous ? Nous voyons deux ministres des Finances—l'un un tory, si vous voulez, qui retranche 15 pour 100 ; l'autre, après avoir promis à cor et à cri de supprimer le droit, ne fait rien du tout, si ce n'est de protéger le prétendu ennemi du cultivateur. L'un est un homme d'Etat honnête, l'autre—vous pouvez le décrire à votre goût.

En 1894, l'ex-ministre des Finances a présenté ses changements au tarif, et il s'en est suivi une discussion générale sur le pétrole conduite par le présent ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies.) La taxe, disait-il, pesait lourdement sur les provinces maritimes ; et on me dit qu'à Halifax toute la discussion roulait sur les changements à faire au droit sur le pétrole. Avant la réduction effectuée par l'ex-gouvernement, ce droit était un droit spécifique de sept cents et un cinquième par gallon. Le ministre de la Marine et des Pêcheries prétendait que la protection équivalait à 123 pour 100 sur le pétrole importé à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick ; et il terminait en demandant avec instances que ce monopole fut aboli. Voici ce qu'il a dit—et je voudrais pouvoir imiter le ton qu'il a pris en faisant cet appel véhément :—

Je plaide pour la masse du peuple ; non pour le riche qui s'éclaira au gaz et à l'électricité, mais pour la grande masse du peuple qui est forcée d'acheter cette huile. C'est une législation de caste de la pire espèce. Elle pèse lourdement sur les provinces maritimes, et encore davantage sur les classes pauvres de ces provinces.

Cependant, le présent gouvernement maintient encore un droit de cinq cents par gallon sur cette huile, soit 80 pour 100, et sans rien pour indiquer qu'il sera supprimé. Je vois sourire mon honorable ami, le député de Saskatchewan (M. Davis). Nous ne l'entendrons pas parler sur cette question du pétrole. Il est un des distributeurs de cette huile, et il est responsable autant que n'importe qui du droit qu'il y a sur le pétrole, dans le Nord-Ouest. Mon honorable ami reçoit à peu près 20 cents sur chaque gallon de pétrole qu'il vend ; et cependant, il est l'ami non seulement du gouvernement, mais de ceux qui parlent tant de ce droit exorbitant et extravagant.

M. DAVIN.

M. Casey a parlé, aussi lui, très éloquentement sur ce sujet. Il a dit que les producteurs de pétrole dans l'ouest étaient des monopoleurs. Il a déclaré que le droit sur le pétrole était une protection de 150 pour 100, ce qui était énorme, et que ce droit devait être diminué au moins de moitié. Qu'arrive-t-il aujourd'hui ? Le droit de 6 est réduit à 5 cents sur l'huile raffinée, et de 3 à 24 cents sur le pétrole cru. Les libéraux ont déclaré que le droit de 6 cents par gallon, autrefois en vigueur, équivalait à une protection de 100 pour 100, et à un moyen d'extorsion que l'ex-gouvernement avait laissé aux mains du syndicat pour pressurer le peuple en général. Mais aujourd'hui, ils ont une protection de 80 à 85 pour 100, sous la forme de 5 cents par gallon.

J'ai parlé il y a un instant de l'influence mesmérrique d'une société élégante sur mon ami patron, qui voulait soulever autre chose qu'une question d'ordre. J'aimerais savoir si mon honorable ami de Lambton (M. Lister) a hypnotisé ses collègues et le gouvernement, et s'il les a ramenés à ses opinions sur ce sujet.

J'espère que mardi prochain, comme résultat de la discussion qui a eu lieu dans cette Chambre, nous verrons dans le nouveau tarif révisé le pétrole au nombre des articles francs de droits, ou au moins que le droit sera considérablement réduit. Par-dessus tout, j'espère que le bois de service sera sur la liste de ces articles, ainsi que j'en ai fait la demande l'autre jour. Ce droit sur le bois de service est une lourde charge pour les colons de nos prairies de l'ouest. Tout ce que vous avez à faire, quand vous avez 20 pour 100 sur le bois, est de diviser par 5 le coût d'une maison du colon dans ces vastes prairies, et le quotient vous dira ce que le cultivateur paie au trésor public.

Mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), nous a dit combien lourdement ce droit pesait sur les cultivateurs. Il sait qu'il y a un syndicat pas bien loin de Winnipeg, et j'espère qu'il usera de son influence dans le sens que j'indique dans le moment. Il y a dans cette Chambre un député qui ne peut plus prendre part à nos débats, à cause de la haute charge qu'il occupe, mais qui, autrefois, parlait éloquentement de la nécessité de réduire le droit sur les cotonnades à bon marché. Cependant, ce droit n'est pas réduit mais augmenté par le présent tarif.

Relativement à ces cotonnades, j'ai aussi demandé au gouvernement de réduire ce droit. Mais nous avons un appui beaucoup plus puissant que l'honorable député que j'ai mentionné, qui ne fait pas partie du gouvernement, nous avons un des ministres mêmes, l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui, nous le savons tous, avec sa puissance illimitée d'éloquente indignation, a stigmatisé ces droits sur les choses nécessaires à la vie de vol légalisés, et autres expressions encore plus énergiques que mes forces restreintes ne me permettent pas d'énumérer—toutes condamnant les hommes mêmes que le tarif du présent gouvernement protège autant qu'un tarif peut protéger.

J'espère que les droits sur les machines agricoles seront abolis, ou du moins considérablement réduits. Je n'ai pas l'intention de présenter une motion, parce que ces honorables députés appuieront le gouvernement à tort et à travers. Ils ont renoncé à l'attitude indépendante de patrons, ils ont établi leur attitude, non pas au point de vue des

patrons, mais du parti libéral, et ils sont devenus partisans quand même du gouvernement; et leur conduite signifie que sur chaque patron dans cette Chambre est écrit le mot "Ichabod." Leur gloire est évanouie, leur utilité a disparu, ils ne peuvent rien faire. Les principes qu'ils ont professés, les engagements qu'ils ont pris, les promesses qu'ils ont faites dans l'ouest et qui les ont fait élire—tout cela est foulé aux pieds par les hommes qui sont venus ici—j'allais dire sous de faux prétextes, mais je m'en abstiens—et qui ont violé leurs promesses d'une façon méprisante, indigne de la vie parlementaire et honteuse pour le pays.

SERVICE TRANSATLANTIQUE RAPIDE.

M. WALLACE: Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire faire observer que j'ai compris que le ministre du Commerce, dans sa réponse au chef de l'opposition, a dit que le gouvernement n'avait pas reçu d'information du gouvernement impérial relativement à un service transatlantique. Je lui demanderai s'il a reçu quelque communication de M. Peterson, de Newcastle, au sujet de la signature du contrat. Je demanderai de plus s'il est vrai que M. Peterson, de Peterson, Tate et Cie, de Newcastle, qui a entrepris l'établissement de cette ligne de steamers, est un Allemand, et que le gouvernement allemand est à former une partie de la subvention requise pour le service rapide, et qu'en échange la compagnie accordera un tarif différentiel en faveur des produits allemands venant de la Grande-Bretagne au Canada?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je ne suis pas au courant de ces rumeurs. Je ne sais pas si M. Peterson est allemand, mais je crois qu'il est Scandinave.

Une VOIX: Il est Danois:

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je m'informerai si M. Peterson a passé un contrat avec l'empereur Guillaume afin d'accorder un tarif différentiel, mais je crois fort que mon honorable ami ait été trompé. Nous n'avons pas reçu de M. Peterson d'autres communications que la nouvelle que tout va bien.

Motion adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

Travaux publics—Imputables sur le revenu—Port de Collingwood—Améliorations..... \$80,000

M. BENNETT: Avant de laisser adopter ce crédit, je demanderai au ministre des Travaux publics quelle est l'intention du gouvernement au sujet d'une grande entreprise que le gouvernement, dit-on, est sur le point d'exécuter. Il y a quelque temps, en réponse à une interpellation, l'honorable ministre des Travaux publics a déclaré que déjà une somme de plus d'un quart de million de dollars avait été dépensée pour améliorer le port de Collingwood, et si la rumeur dit vrai, une entreprise pour au delà de \$250,000 doit être adjugée, dans le but de parachever les travaux à cette ville.

Je ne veux pas que l'on pense que je suis opposé à ce que ces sommes d'argent soient dépensées à Collingwood. Je comprends parfaitement le fait

que, en raison de la diminution des eaux du lac Huron, les habitants de Collingwood ont été placés dans une position très désavantageuse. Il y a là une grande ville de 6,000 âmes. Les habitants ont beaucoup d'esprit d'entreprise, et il est malheureux pour cette ville que par suite de l'abaissement du niveau des eaux du lac le port qui avait une bonne profondeur d'eau en moyenne est aujourd'hui diminué à douze ou treize pieds d'eau, et est devenu absolument innavigable pour les gros navires qui se rendent maintenant aux grands lacs. Je ne veux pas que l'on pense que l'égoïsme me fait agir.

Bien que nous ayons à Midland un profond d'eau illimitée, et bien que notre ville commence à se développer, nous aurions de la répugnance à nuire aux intérêts de Collingwood en suivant une politique de clocher et en attirant le trafic des grands lacs à Midland, ce qui arriverait inévitablement si le gouvernement ne venait pas à l'aide de la ville de Collingwood.

Plusieurs députés de la droite quand ils étaient dans l'opposition, s'empresaient toujours de condamner tout crédit destiné aux travaux publics où à l'amélioration des ports sous le prétexte que c'était un moyen de s'emparer des comtés. Mais si c'était leur tactique dans le passé, que peuvent-ils dire aujourd'hui quand on dépense un quart de million de dollars dans un seul port; quand, presque à la portée de la voix, se trouve un autre port qui n'exige aucune dépense. Si le gouvernement veut entreprendre ces travaux considérables, il n'est que juste que la Chambre sache quelle somme d'argent sera dépensée.

Le crédit inscrit au budget est de \$80,000. Le ministre avouera franchement que ce n'est pas la moitié, pas même le tiers de la somme qu'il faudra dépenser. Si l'honorable ministre a l'intention de faire creuser le port de Collingwood à la profondeur requise pour faciliter le trafic des grands lacs, je suis informé que le coût excédera un quart de million de dollars. Et si le ministre est assez généreux pour dépenser cette somme énorme dans un seul port, j'espère, bien que j'aie l'honneur d'être opposé au gouvernement, qu'il voudra bien s'occuper d'un port qui n'a besoin que d'une petite somme d'argent.

Le ministre a eu la bonté d'envoyer un dragueur à Midland pour exécuter certains petits travaux, mais à peine ce dragueur était-il à travailler dans le port depuis une couple de jours, que, à notre grand étonnement, il reçut l'ordre de quitter le port et de discontinuer les travaux qu'il avait commencés. Je crois qu'il n'est que juste que chaque comté, quand l'intérêt public l'exige, ait une part raisonnable dans l'emploi des deniers publics, et je vais protester au nom de l'équité contre le ministre, qui dépense un quart de million de dollars dans la ville de Collingwood quand une autre ville ne demande que \$1,000. Si le ministre adopte le principe qu'un comté qui s'est prononcé contre le gouvernement doit être négligé, il vaudrait mieux le savoir immédiatement.

Ainsi que je l'ai dit en commençant, je ne veux pas objecter à cette dépense d'un quart de million de dollars dans la ville de Collingwood. Mais je pris le ministre de dire au comité le chiffre des dépenses projetées, et, de plus, quelle sera la profondeur d'eau dans le port l'orsque l'entreprise sera terminée. Nous aimerions savoir, aussi, si le crédit demandé fait partie du chiffre total de l'entreprise et si l'entreprise une fois terminée, donnera à ce

port une profondeur d'eau suffisante pour les navires des grands lacs.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais donner avec plaisir à mon honorable ami (M. Bennett) l'information qu'il demande. Nous avons passé un contrat avec MM. Boon et Armstrong pour une somme totale de \$144,000. Les travaux consistent dans le dragage d'un chenal de 4,000 pieds de longueur, 2,000 pieds dans ce que j'appellerai le port extérieur à être dragués à une profondeur de 20 pieds, et 2,000 pieds dans le port intérieur à être creusés à 18 pieds de profondeur. Je demande cette année la somme de \$80,000, parce qu'elle suffira pour payer les travaux de la saison. Mes ingénieurs me disent que le parachèvement de l'entreprise donnera à ce port toutes les facilités dont il a besoin.

Je crois que mon honorable ami (M. Bennett) n'est pas juste en m'accusant de partialité. Il n'y a pas longtemps l'honorable député est venu au ministère, et je lui ai dit franchement que dans quelques jours j'enverrais un dragueur à Midland. Je vais répéter ce que j'ai déjà dit dans cette Chambre, que chaque fois que je suis informé, ou chaque fois que je constate que des travaux sont nécessaires dans un comté qui n'est pas représenté par un ami du gouvernement, cela ne me fait aucune différence.

M. BENNETT : Quelle sera la largeur de ce chenal qui doit avoir 2,000 pieds de longueur ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle variera un peu, mais en moyenne la largeur sera de 450 pieds.

M. BENNETT : Je n'ai pas trouvé à redire à la promesse faite par l'honorable ministre qu'un dragueur serait envoyé à Midland pour y exécuter certains travaux cet été. Tout ce que je peux dire c'est que le dragueur n'y est plus, et j'ai ajouté que bien que le ministre m'en ait promis l'année dernière que certains travaux seraient exécutés à la ville de Midland, aussitôt que ce dragueur a été sur les lieux et après deux journées de travail, pour des raisons mieux connues de lui, pour des raisons qu'il a toujours craint de faire connaître à la Chambre, le dragueur a quitté le port. Je prétends que cela est dû à des influences politiques, et j'ai lieu de croire que le ministre a agi pour des motifs politiques. J'espère que comme preuve qu'il ne veut plus tenir une pareille conduite à l'avenir il enverra le dragueur à Midland cet été pour exécuter les travaux peu importants qui sont nécessaires. Le ministre a déclaré que l'entreprise coûtera \$144,000.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la somme portée au contrat.

M. BENNETT : En même temps il nous dit quelle est la nature des travaux. J'avoue qu'il me fait peine de voir dépenser une si forte somme d'argent pour des travaux qui doivent paraître insignifiants aux yeux de tout député qui sait ce que l'on doit faire. L'honorable ministre se propose de faire draguer un chenal de 20 pieds de profondeur, 2,000 pieds de longueur et 150 verges de largeur. Le ministre et la Chambre doivent comprendre que le gouvernement dépense \$150,000

M. BENNETT.

pour creuser un chenal pour faire remorquer les navires, parce qu'il est complètement impossible pour les gros navires à voiles d'y passer.

S'il y eut jamais dépense publique qui méritât la condamnation de ces messieurs—si du moins leurs condamnations de dépenses d'autrefois étaient sincères, c'est bien celle-là. D'autant plus que le ministre doit admettre qu'à une très courte distance de là il y a un havre naturel, le havre de Midland, où se trouve un grand éleveur, et, de l'autre côté, il y a la ville d'Owen-Sound avec un autre port naturel. Pourtant, l'honorable ministre se propose de prendre \$150,000 pour creuser un chenal afin d'essayer de faire entrer les navires dans le port de Collingwood, sachant bien qu'il n'a aucune chance d'être un centre de distribution de grain ni d'expédition de marchandises de quelque importance. La raison de cette dépense ne touche pas à l'intérêt public, elle ne se base pas sur les droits de Collingwood, mais elle repose sur le désir de M. McCarthy, un partisan influent du gouvernement, qui en a fait la demande. Je ne blâme pas le gouvernement de faire cette dépense pour les gens de Collingwood, car je sais que les quais sont en triste état, mais je veux montrer que ces messieurs étaient toujours prêts dans l'opposition à dénoncer l'ouvrage le plus futile comme un appât, un leurre pour les électeurs, afin de leur faire envoyer des députés ministériels. Et malgré leurs engagements et leurs promesses, ils plongent le pays dans une dépense de \$150,000 pour creuser un chenal et rien de plus. Et le ministre, je crois, sait fort bien qu'il ne fait pas ce que les gens de Collingwood demandaient. Je dis que les gens de Collingwood ne peuvent jamais s'attendre à avoir un port praticable tant qu'ils n'auront qu'un chenal large de 150 verges pour remorquer leurs vaisseaux. Je demanderais de plus au ministre : Existe-t-il une entente entre lui et les gens de Collingwood et le député de Simcoe-nord en vertu de laquelle un nouveau crédit sera accordée pour que le port, une fois achevé, ait au moins l'air d'un port naturel, ou le ministre est-il prêt à déclarer que le gouvernement ne s'est pas engagé à faire plus que de creuser ce chenal de 150 verges de large au prix de \$150,000 ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député connaissait les faits, il n'aurait pas parlé injustement comme il l'a fait. Lorsque je suis entré en charge, j'ai trouvé que l'ancien gouvernement avait demandé des soumissions et préparé des plans. MM. Boon et Armstrong étaient les plus bas soumissionnaires pour \$144,000. Naturellement, l'honorable député est plus fort que les ingénieurs de mon département, et il dit que ce montant est excessif.

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

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai entendu l'honorable député dire que cette somme ne pouvait suffire que pour creuser un petit chenal. Eh bien ! comme je l'ai dit, j'ai trouvé les plans préparés et les soumissions demandées ; et l'ingénieur en chef de mon département avait fait un rapport indiquant que la soumission de Boon et Armstrong était trop basse et ne pouvait pas être exécutée, et le ministre avait décidé d'accepter l'avis de l'ingénieur et de rejeter la soumission de Boon et Armstrong, parce qu'elle était

trop basse. J'ai renvoyé les chèques avec les soumissions.

Plus tard Boon et Armstrong sont venus me trouver et m'offrir de changer les conditions; l'ingénieur en chef a tout arrangé pour rendre les conditions aussi sévères que possible. Ils ont exposé qu'ils étaient parfaitement capables de faire le travail pour le montant stipulé et bien que l'ingénieur en chef le trouvât bien modique, j'ai consenti à leur donner l'ouvrage en imposant, comme je l'ai dit, de sévères conditions. Je suis heureux d'informer mon honorable ami qu'ils ont déposé leur garantie à notre crédit dans une banque du Canada, que tous les arrangements sont terminés et qu'ils sont prêts à commencer l'ouvrage. Maintenant, mon honorable ami prétend que la largeur est insuffisante. Je suis sûr qu'il sait que dans bien des places du Saint-Laurent la rivière n'est pas plus large que cela et pourtant les grands navires y montent et descendent. Je n'ai pas changé les plans que j'ai trouvés préparés. J'ai trouvé les soumissions sur mon ministère, je les ai examinés et après examen j'ai donné le contrat à ces messieurs.

M. BENNETT: L'honorable ministre n'a pas répondu à la question très pertinente que je lui ai posée; savoir: le gouvernement a-t-il l'intention de limiter les travaux de Collingwood au simple creusement de ce chenal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Le gouvernement a l'intention d'abord de finir ce travail et de voir ensuite.

M. BENNETT: C'est le point sur lequel j'aimerais voir le ministre s'engager. Je lui ai demandé quel montant de dépense, après cette dépense de \$150,000 faite, il compte imposer au pays. A-t-il l'intention de remplir les promesses faites aux gens de Collingwood? car je sais qu'on leur a promis de dépenser là plus d'un quart de million. Je veux que la Chambre et le pays sachent où en est le ministère. Il nous demande de lui accorder aujourd'hui \$150,000 en chiffres ronds. Il propose de creuser ce qui ne sera qu'un chenal dans le port de Collingwood et l'année prochaine le ministre viendra faire ses excuses à la Chambre et dire, il est vrai que nous avons résolu de ne dépenser que \$150,000, mais maintenant que le travail est commencé nous nous apercevons qu'il ne répond absolument pas aux besoins et l'on demandera encore au gouvernement \$150,000 pour achever le travail commencé. Je fait remarquer que cette dépense de \$150,000 n'est qu'un début et qu'il y a sans doute derrière le rideau une proposition de dépenser pour ce port non seulement \$150,000, mais plus d'un quart de million. L'honorable ministre des Travaux publics a déjà été assez franc pour dire qu'à son avis, il faudrait encore faire d'autres dépenses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je n'ai jamais dit cela.

M. BENNETT: Si le ministre ne veut pas assurer la Chambre qu'il sera fait plus ample dépense que ces \$150,000 pour le creusement de ce chenal, il sera impossible pour les vaisseaux à voile d'entrer à moins d'être remorqués et l'honorable ministre sait qu'une grande partie de la navigation des lacs supérieurs se fait par des vaisseaux à voile. Le ministre engloutira ainsi \$150,000 s'il ne fait

pas de dépenses subséquentes. Je suis beaucoup plus disposé à croire que l'honorable ministre fait simplement ce qu'il insinuait il y a peu de temps, dépenser \$150,000 cette année, puis l'année prochaine et les suivantes demander au parlement de nouvelles sommes pour cette affaire. J'aimerais demander de plus au ministre: Les entrepreneurs Boon et Armstrong ont-ils fait une demande pour l'admission en franchise de leur matériel et de leurs dragueurs des Etats-Unis?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Il n'y a aucun arrangement de ce genre. Naturellement, ils fournissent leur propre outillage.

M. BENNETT: La demande pour l'entrée en franchise de l'outillage a-t-elle été faite?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je n'ai eu connaissance d'aucune demande de ce genre, quant au chenal, comme l'appelle l'honorable député, les gens de Collingwood l'acceptent et la proposition les satisfait. Ce que j'ai dit est ceci: que la largeur moyenne du creusage à faire était de 450 pieds environ mais qu'en dedans du port, elle serait de 600 pieds.

M. BENNETT: Ceci, c'est le bassin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Oui; un contrat existe actuellement pour ce travail et il n'est pas intervenu de nouvel arrangement entre le gouvernement et d'autres personnes.

M. HAGGART: Quel montant paient la ville de Collingwood et le Grand Tronc pour ce travail? Le ministre a dit que l'ancien gouvernement avait décidé de demander des soumissions pour ce travail. Une des conditions était que le Grand Tronc et la ville de Collingwood contribueraient pour un certain montant et le gouvernement ne devait rien entreprendre sans qu'il soit conclu un contrat. Le ministre sait-il qu'il existe un rapport d'un officier de marine, d'un officier impérial attaché à ce gouvernement démontrant qu'il est impossible avec une dépense raisonnable de faire à Collingwood un port raisonnable? L'honorable ministre sait-il cela?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je crois savoir qu'il existe un rapport fait par un ingénieur, mais en même temps j'ai les ingénieurs de mon propre département dans lesquels j'ai pleine confiance. Ils ont préparé des plans et étudié soigneusement le degré de praticabilité du projet. J'ai peut être mal fait de mettre à exécution un plan préparé par le gouvernement conservateur. J'espère cependant n'avoir pas été trompé. Depuis l'acceptation du plan par la ville de Collingwood, je n'ai pas fait d'arrangement avec d'autres parties.

M. BENNETT: Je désire demander si le contrôleur des Douanes a reçu de MM. Boon et Armstrong, entrepreneurs, une demande à l'effet d'introduire en franchise leur outillage destiné au dragage de Collingwood, et s'il existe quelque communication à cet égard.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson): Je regrette beaucoup de ne pas pouvoir donner à l'honorable député de réponse précise. Je suis sous l'impression que plusieurs demandes ont

été faites, mais j'ignore où se trouvait le travail à exécuter et quelles étaient les parties. Je ne me le rappelle pas à présent, mais si l'honorable député le désire, je puis obtenir cette information pour lui.

M. HAGGART : L'honorable ministre des Travaux publics peut certainement fournir au comité des informations exactes sur les montants que doivent donner la ville de Collingwood et le Grand Tronc.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas eu d'arrangement de fait. Nous avons conclu un contrat de \$144,000, et il n'y a rien de plus que cela.

M. BENNETT : Dans le cas où MM. Boon et Armstrong feraient une demande pour faire entrer en franchise leurs dragueurs et leur outillage des Etats-Unis pour faire ce travail, le contrôleur des Douanes peut-il nous faire savoir s'il accédera ou non à cette demande? Il serait bien injuste d'y accéder quand il y a sur les lacs Supérieurs des dragueurs canadiens qui appartiennent à des particuliers.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député ne veut certainement pas que je me prononce sur un sujet quand j'ignore encore s'il m'est soumis ou non. J'examinerai cependant la question et je ferai des recherches.

Le comité lève sa séance et l'Orateur-suppléant prend le fauteuil.

BILLS SANCTIONNÉS.

Le message suivant est remis par le gentilhomme huissier de la verge noire.

M. l'Orateur,

Son Excellence le gouverneur général demande que votre honorable Chambre se rende immédiatement dans la chambre de l'honorable Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur, s'y rend avec la Chambre;—et de retour,

M. l'ORATEUR fait rapport qu'il a plu à Son Excellence de donner au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:—

Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie la Royale Victoria.

Acte concernant la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada.

Acte pour faire droit à Adeline-Myrtille-Tuckett Lawry.

Acte concernant la Compagnie de canal de force motrice et de fourniture de Welland (à responsabilité limitée).

Acte concernant la Compagnie du pont et tunnel de chemin de fer de la rivière Sainte-Claire.

Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance *Methodist Trust* contre l'incendie.

Acte concernant la *Dominion Building and Loan Association* (à responsabilité limitée).

Acte concernant la *Canadian General Electric Company* (à responsabilité limitée).

Acte à l'effet de conférer certains pouvoirs au bureau d'administration des biens temporels de l'Eglise presbytérienne du Canada en rapport avec l'Eglise d'Ecosse.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario et changeant le nom de la compagnie en celui de Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York.

M. PATERSON.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Atikokan Iron Range.

Acte concernant la Compagnie du Pont de la Grande Ile de Niagara.

Acte accordant à Sa Majesté la somme de \$26,000 requise pour faire face à certaines dépenses du contingent de milice qui doit être envoyé en Angleterre pour le jubilé de Sa Majesté en juin 1897.

Le comité des subsides reprend alors le cours de ses délibérations.

En comité.

M. SPROULE : Je dois faire mes réserves pour une partie de ce qu'a dit l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) relativement aux dépenses à faire à Collingwood et à la proximité de plusieurs autres bons havres. Il est vrai qu'il y a sur la baie Georgienne d'autres bons havres assez proche de la ville de Collingwood pour lesquels il est nécessaire de faire de temps en temps quelque dépense; mais il est vrai aussi que la ville de Collingwood est une des villes les plus vivantes de la baie Georgienne. Les habitants de cette ville ont dépensé beaucoup d'argent pour leur port et ils ont trois lignes de steamers qui leur appartiennent. Ils ont les abattoirs et les établissements d'empaquetage les plus importants du Canada, et le commerce des lacs déjà considérable s'accroît chaque année. Maintenant, depuis quelques années, par suite de la baisse des eaux il leur a été impossible de faire profitablement leur commerce parce qu'il est impossible d'amener au dock les vaisseaux qui sont chargés plus qu'à moitié. J'avoue que pour ma part, je crois que le gouvernement a raison de faire cette dépense. Je crois qu'il aurait peut-être pu faire davantage, nous donner un aperçu du travail à faire et indiquer quelle aide la ville est décidée à fournir, car je comprends qu'il y a un an ou deux, les habitants de la ville étaient décidés, au cas où le gouvernement entreprendrait le travail, à contribuer pour \$15,000 et le Grand Tronc, pour \$10,000, ce qui aurait fait \$25,000. Je désire demander au ministre de Travaux publics si ces \$25,000 sont inclus dans les \$144,000 pour lesquels le contrat a été conclu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. SPROULE : Je suis convaincu qu'il faudra plus que cela pour faire du havre ce qu'il doit être et je ne doute pas que le ministre n'ait soin de profiter des offres faites par la ville et les compagnies de chemin de fer et de les inclure dans les prochaines dépenses qu'il veut faire. Tout en pensant que le chenal n'est pas aussi large qu'il devrait être, il permettra cependant aux vaisseaux appartenant à cette ville d'opérer leur trafic. Ce travail était très nécessaire. La ville en avait besoin, la région en générale en avait besoin et le commerce de la ville ne pouvait pas marcher sans cela. Ce n'est en aucune façon de l'argent gaspillé. Je sais que mes électeurs portent un vif intérêt à la ville de Collingwood, parceque que beaucoup y font leur commerce et la même remarque s'applique à tout le sud de la baie Georgienne. Je suis sûr que si le ministre entreprend d'achever cet ouvrage, bien qu'il puisse nécessiter beaucoup d'argent, il sera justifié de faire cette dépense, parce que l'impor-

tance de cette petite place lui donne des titres à cette considération.

M. WALLACE : *Cela n'est qu'une partie du projet destiné à faire du havre de Collingwood un havre convenable et je crois qu'il est nécessaire que l'argent soit dépensé, mais judicieusement. Le ministre devrait nous donner un aperçu des travaux. Je sais par les visites que j'y ai faites que le port lui-même a besoin d'être creusé à cause de la baisse de l'eau et de l'accroissement des dimensions des navires qui naviguent sur les lacs. Le ministre voudrait-il nous expliquer ce que comprend le programme complet des améliorations.*

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette de ne pas pouvoir donner plus d'informations. J'ai eu plusieurs communications avec le maire, le conseil et les gens de Collingwood. J'ai eu plusieurs entrevues avec la Compagnie du Grand Tronc. J'ai compris, par ce que m'ont dit les gens de Collingwood que ces améliorations suffiraient pour le temps présent.

M. WALLACE : Est-ce que cela complète le travail ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit cela, en aucune façon. J'ai dit que c'était considéré comme suffisant pour le moment.

M. WALLACE : Le creusement du chenal marche actuellement. Lorsqu'ils pénétreront dans le havre, ne faudra-t-il pas le creuser aussi pour faciliter le passage des plus gros vaisseaux ? La voie navigable qui suffisait, il y a dix ou quinze ans n'est plus suffisante maintenant que les vaisseaux qui font le commerce des lacs sont plus grands qu'autrefois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je comprends parfaitement cela et le travail que nous faisons maintenant est précisément celui qu'indique l'honorable député (M. Wallace). La première partie de l'ouvrage est le dragage de 2,600 pieds au dehors du havre, à une profondeur de vingt pieds et ensuite nous draguons l'intérieur du havre à 18 pieds.

M. MCCARTHY : Je comprends que ce travail qui s'accomplit actuellement et pour lequel, je crois, un contrat a été passé est pour faire tout ce qui est nécessaire ou projeté dans le havre. La ville et la compagnie de chemin de fer intéressées ont promis de payer \$25,000 pour ce travail et un arrangement fut conclu par l'ancien gouvernement, en vertu duquel, si la ville et le chemin de fer donnaient \$25,000 le gouvernement fournirait tout ce qui serait nécessaire pour faire un travail complet et parfait.

M. SPROULE : Le ministre dit que la ville ne paie rien du tout.

M. MCCARTHY : Elle ne paie rien des \$80,000 mais la ville donne \$25,000 sur la somme totale.

M. SPROULE : J'ai demandé si les \$25,000 étaient compris dans le contrat qui s'élève à \$140,000, j'ai compris que le ministre m'a dit "non."

M. MCCARTHY : Je n'étais pas dans la chambre en ce moment-là. Lorsque la ville de Colling-

wood a demandé ces améliorations là, il y a quatre ou cinq ans, l'ancien gouvernement a envoyé un ingénieur à Collingwood et a fait évaluer les besoins et le prix. Au mois de janvier, l'année dernière, le gouvernement a demandé des soumissions pour les travaux spécifiés par leur ingénieur. Des soumissions ont été reçues, mais comme il n'avait pas été voté d'argent en 1896 l'entreprise n'a pas été adjudgée. Les choses en sont restées là jusqu'au changement d'administration et le résultat a été que l'un des soumissionnaires, MM. Boon et Armstrong a fait une soumission à un prix bien inférieur à l'estimation de l'ingénieur du gouvernement et l'entreprise a été adjudgée à cette maison pour environ \$140,000. Je comprends aussi que la ville doit contribuer pour la balance des \$25,000 qu'elle n'a pas encore dépensée. Pendant l'été ou le printemps de 1896 un certain montant a été dépensé à la suite d'un arrangement avec le gouvernement pour que ce montant soit crédité sur les \$25,000 que la ville et la compagnie de chemin de fer ont promis de fournir conjointement. La ville, je crois, est disposée à remettre au gouvernement la balance de ce montant.

M. SPROULE : Je pense que le ministre devrait profiter de cette offre et l'inclure dans la dépense, ce serait autant d'argent d'épargné. Ils sont tout disposés à remettre cette somme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et moi, je suis tout disposé à l'accepter.

M. BENNETT : Le ministre des Travaux publics n'a pas élucidé devant la Chambre la question la plus importante de toutes ; qu'a-t-il l'intention de faire pour le havre de Collingwood ? Il dit franchement à la Chambre qu'il se propose, la saison prochaine, en vertu du contrat existant, de donner au chenal une certaine largeur : 450 pieds. Il nous dit qu'il y aura dix-huit pieds de profondeur à l'extérieur du port et vingt pieds à l'intérieur. Il y a quelque temps le ministre s'est moqué de mes connaissances en génie civil. Je n'ai pas la prétention de connaître cet art mais je crois qu'il serait sage de conseiller au ministre et à son département de donner plus de profondeur à l'extérieur qu'à l'intérieur du port.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que j'ai dit.

M. BENNETT : Je dirai au ministre que le port de Collingwood est au fond d'une baie qui, sur une étendue de cent milles, est exposée aux vents du Nord-Ouest, et mieux vaut avoir à l'extérieur plus de profondeur qu'à l'intérieur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai certainement dit cela, sinon la langue m'a fourché.

M. BENNETT : Je suis content de savoir que la plus grande profondeur sera à l'extérieur du port. Mais si le ministre ne veut pas profiter de la contribution de \$25,000 offerte par le Grand Tronc et la ville de Collingwood, il doit s'attendre à une dépense de \$150,000 pour faire une bonne affaire de toute l'entreprise, et il est évident qu'il va tenir cela en réserve.

Ainsi que je l'ai dit en commençant, je ne m'oppose pas à ce crédit à cause de la somme en jeu,

car je crois que la ville de Collingwood mérite d'être bien traitée par le gouvernement fédéral. Je reconnais avec l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) que c'est une ville d'avenir; et si on demande au parlement de venir à l'aide de cette ville, il faut que nous sachions jusqu'où ira cette aide, et nous verrons ensuite si, oui ou non, nous pouvons l'accorder. Dans les circonstances, pas une seule autre ville ne recevrait un crédit si considérable pour des travaux inachevés. C'est simplement créer un port rival de deux autres ports voisins, ce qui, à mon avis, est dû à la grande influence que l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) exerce sur le ministre des Travaux publics. Je n'ai aucune objection à ce qu'un crédit soit accordé pour venir à l'aide de cette ville parce que je crois qu'elle le mérite. Mais le ministre doit faire connaître au parlement les détails des dépenses qu'il se propose de faire, et alors s'il dépense au-delà d'un quart de million de dollars pour ce port, la Chambre sera responsable.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà dit plusieurs fois que j'ai passé un contrat pour \$144,000. J'ai dit qu'il n'y a pas d'autre convention et que je ne prévois pas d'autres dépenses, et qu'on ne m'a pas demandé d'en faire d'autres.

M. BENNETT : Dans ce cas, l'honorable ministre a changé d'avis.

M. MCCARTHY : Je remercie mon honorable ami d'avoir bien voulu m'attribuer une si grande influence, mais j'ai bien peur qu'il se soit fait illusion. Cette entreprise a été commencée dans un temps où je n'exerçais certainement pas une grande influence sur l'ex-gouvernement, dans le but, je crois, de diminuer le peu d'influence que je pouvais avoir dans mon comté.

On avait fait les efforts les plus pressants pour faire entreprendre ces travaux et je n'avais certainement rien à y objecter. Mais lorsqu'il y eut un changement de gouvernement, je constatai que l'entreprise avait été projetée, que des soumissions avaient été demandées, que les soumissions se trouvaient alors au ministère des Travaux publics, et que l'une des soumissions, acceptée depuis et insérée dans un contrat, demandait \$144,000. Je trouvai le présent ministre des Travaux publics incertain, et ne sachant si, avec les informations que son ingénieur lui avait fournies sur le coût de cette entreprise, il serait prudent de l'adjuger pour cette somme moins élevée.

Mais, finalement, après renseignements pris le ministre se convainquit qu'il pouvait, dans l'intérêt public, adjuger cette entreprise pour le prix de \$144,000, ou \$60,000 de moins que le coût estimatif. D'après ce que j'en sais, cette entreprise devait être complète et achevée, et à son parachèvement le port de Collingwood n'aurait besoin de rien de plus ainsi qu'on peut en juger maintenant. En considération de tout cela la ville de Collingwood, avec l'aide du Grand Tronc, fournissait \$25,000. Il était entendu que, quel que fût le coût des travaux, la ville paierait \$25,000; et si le coût est de \$144,000, le pays devra payer cette somme moins \$25,000, ou pour plus parfaite exactitude, cette partie de \$25,000 qui n'a pas encore été dépensée.

Dans le cours du printemps de 1896, le port avait besoin de travaux si nécessaires que le ministre

M. BENNETT.

des Travaux publics de cette époque autorisa le conseil de ville à dépenser \$2,000 ou \$3,000 pour des travaux d'une urgence absolue, à condition que cette somme serait créditée aux \$25,000.

M. BENNETT : Puisque le ministre déclare que cette entreprise sera finale et complète, et qu'il ne demandera plus d'autres crédits au parlement, je me contenterai de dire que ce sera un grand désappointement pour les habitants de ce village, qui ont été induits à croire, d'après ce que j'ai pu comprendre par des conversations que j'ai eues avec des personnes de la ville et par leurs journaux qu'ils devaient avoir des travaux considérables et d'une grande valeur. Je dirai franchement au ministre qu'une profondeur de 18 pieds d'eau ne mettra pas le port de Collingwood en mesure de faire concurrence à Midland ou Owen-Sound pour le trafic du grain de l'ouest, entre Port-Arthur et Duluth. Aujourd'hui nous avons des navires qui viennent à Midland avec 130,000 boisseaux de grain, et 18 pieds d'eau ne suffisent pas pour leur tonnage.

M. FOSTER : J'ai écouté cette discussion avec beaucoup d'intérêt, parce que cette question est venue devant l'ex-gouvernement. En premier lieu je demanderai à mon honorable ami, attendu que les \$80,000 paraissent être votées pour 1897-98 et qu'il n'y a pas de crédit correspondant pour l'année dernière, s'il y a eu un crédit de voté pour ces travaux au port de Collingwood ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il y a eu un crédit de \$25,000 imputé sur le compte du capital. Je crois qu'il y a eu une discussion l'année dernière sur le même sujet.

M. FOSTER : J'ai eu envie de mettre en doute l'exactitude de cette assertion. Je me rappelle bien ce débat. Le budget, tel que présenté, contenait cet item et plusieurs autres, imputables sur le compte du capital. Le débat se fit sur la question de savoir si ces items devraient être imputés sur le compte du capital quand tous les autres crédits de même nature étaient imputés sur le compte du fonds consolidé, et il se termina par la recommandation du ministre du Commerce au ministre des Finances de transférer le crédit du compte du capital au compte du fonds consolidé.

Je suis sous l'impression que quand cette entente eut lieu le crédit fut rayée du compte du capital mais ne fut pas transféré au compte du fonds consolidé, de sorte qu'il n'y avait pas de crédit pour le port de Collingwood dans le bill des subsides. Voici ce que je veux signaler à l'attention de la Chambre : Mon honorable ami me porte à croire que ce qu'il veut faire avec ces \$140,000 est tout simplement un chenal pour arriver au port, mais j'ai tout à fait mal compris le sens de la correspondance échangée durant quatre ou cinq ans entre la ville de Collingwood et le gouvernement, si c'est là tout ce qu'on a demandé. Il me semble qu'il y avait deux objets en vue, premièrement un port plus profond et plus convenable, et, secondement, une entrée plus profonde pour conduire au port.

M. MCCARTHY : Oui, c'était comme vient de le dire l'honorable député, l'entrée et le port lui-même, et l'entreprise a été adjugée pour l'exécution de tous ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le cas.

M. FOSTER : Ce contrat ne comporte pas une entreprise complète.

M. McCARTHY : Oui, ce sont tous les travaux que l'ingénieur du gouvernement a jugé nécessaire, à l'intérieur et à l'extérieur du port.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et le Grand Tronc aussi, ses officiers ont vu les plans.

M. FOSTER : L'honorable ministre connaît mieux que moi l'état des choses. Lui et son ministre doivent savoir si, oui ou non, ces \$140,000 suffiront pour compléter tous les travaux à Collingwood, ou seulement l'entrée.

M. McCARTHY : La somme suffira pour exécuter les mêmes travaux pour lesquels vous avez demandé des soumissions en janvier 1896. Cette soumission fait maintenant partie d'un contrat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les plans sont identiquement les mêmes.

M. FOSTER : Je comprends cela, mais voici sur quoi je veux être renseigné, que ce soit ou non les mêmes travaux pour lesquels des soumissions ont été demandées par l'ex-gouvernement, la présente entreprise ne comprend pas tous les travaux, mais seulement l'entrée. J'ai compris d'après les paroles de l'honorable ministre que cette entreprise ne complétait pas les travaux, mais que ce qu'il faudrait faire plus tard serait examiné en temps et lieu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici ce que j'ai voulu dire : Supposons que dans dix ou vingt ans il faille faire d'autres travaux, la question sera alors examinée.

M. FOSTER : L'explication enlève tout doute. Mais mon honorable ami avouera qu'il ne doit pas entraîner la Chambre dans des dépenses considérables pour exécuter les premiers travaux sans lui dire quel sera le coût de toute l'entreprise. J'ai été d'avis que la soumission précédente était plutôt un essai pour constater quel serait le coût réel, et on n'en a pas tenu compte parce que nous n'avions pas l'intention de donner suite à cette soumission, sans avoir obtenu l'autorisation du parlement au moyen d'un crédit. Je crois que c'est un bon principe à suivre : Dans le présent cas, vous venez simplement demander que le parlement nous accorde la somme de \$140,000. Et quand on vous demande pour quel objet, vous nous répondez : Mon ingénieur a examiné toute la question et il m'a fait une recommandation, et j'ai entrepris, au nom du gouvernement, l'exécution de travaux qui exigent \$140,000, dont pas un seul dollar n'a été voté. Mon honorable ami comprendra que ce mode est defectueux, surtout quand il s'agit de grandes dépenses. Le parlement doit être laissé libre et le parlement a le droit d'exiger que le gouvernement avant de lier le pays au moyen d'un contrat lui demande d'approuver le projet et de voter les fonds nécessaires pour l'exécuter.

Une partie essentielle de toute cette affaire, et des négociations, a été la coopération du Grand Tronc et la ville de Collingwood. Elle a été offerte

spontanément par les deux et accepté comme base des pourparlers, et j'ai vu avec peine que l'honorable ministre ne s'en est pas occupé. Il pourra vérifier l'exactitude de cette assertion en consultant les archives de son ministère, et il devrait penser à obtenir cette aide du Grand Tronc et de la ville de Collingwood.

M. McCARTHY : La ville a prélevé une somme d'argent pour cette fin. Elle a adopté un règlement.

M. FOSTER : Au printemps de 1896, nous n'avions pas d'argent et les travaux étaient urgents, et nous avons dit aux habitants de Collingwood : Si vous voulez appliquer une partie de votre contribution à ces travaux, pour lesquels nous n'avons pas d'argent maintenant, nous pourrions les faire exécuter et les payer à même cette somme.

M. SPROULE : Je me rappelle parfaitement la demande de la ville de Collingwood. Le gouvernement prétendait que l'entreprise coûterait plus cher que les habitants de la ville le croyaient. La ville disait que \$150,000 suffiraient pour exécuter tous les travaux et elle ajoutait : Si vous voulez exécuter ces travaux, tels que notre ingénieur en a fait le plan, nous fournirons \$25,000. Et c'est ce qui a été fait. Ce que ces gens demandaient alors était que le chenal extérieur eût 400 pieds de largeur et 18 pieds de profondeur, et le chenal intérieur 600 pieds de largeur et 20 pieds de profondeur. C'est ainsi que l'entreprise a été adjugée et elle était considérée comme l'entreprise complète et finale, dont ils se contenteraient. C'est tout ce qu'ils espéraient avoir et qu'ils étaient prêts à faire exécuter en fournissant leur quote part.

Rivière La Pluie..... \$20,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux se font à la journée.

M. FOSTER : Quel sera le coût de toute l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est presque impossible de dire quel sera le coût exact de ces travaux, car il s'agit surtout d'enlever de gros cailloux. Avant de continuer les travaux je vais faire faire un examen complet des lieux.

M. FOSTER : Au moyen de quel crédit l'honorable ministre a-t-il payé les travaux qui sont en cours d'exécution ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A même le crédit voté l'année dernière. Je ne me rappelle pas le chiffre du crédit.

M. FOSTER : Le fait de ne pas avoir ce chiffre dans la colonne parallèle est de nature à induire en erreur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vois qu'il a été imputé sur le capital.

M. FOSTER : Il était dans le budget, mais dois-je comprendre qu'il n'a pas été inséré dans le bill des subsides ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me souviens que nous avons transféré ce crédit

du compte du revenu au compte du capital. J'ai ici le bill des subsides et je vais l'envoyer porter à l'honorable député (M. Foster).

M. FOSTER: Je vois que c'est le cas. Alors, les instructions de la Chambre n'ont pas été exécutées.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Ce n'est pas ma faute.

M. FOSTER: Non, ce n'est pas votre faute.

Sir CHARLES TUPPER: Je demanderai au ministre pour quelle raison ces travaux sont exécutés à la journée, et non à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Il est presque impossible d'exécuter ces travaux à l'entreprise. Il y a des cailloux ici, des cailloux là, et c'est un ouvrage qui exige beaucoup d'attention, et c'est pour cette raison que j'en ai chargé un des employés de mon ministère. J'aurais pu trouver là un homme compétent, mais j'ai cru qu'il valait mieux envoyer un des officiers qui sont sous notre direction immédiate.

M. BENNETT: Relativement aux travaux ordonnés au port d'Owen-Sound, pour lesquels un crédit de \$35,000 est demandé, le ministre veut-il me dire s'ils sont donnés à l'entreprise, et, dans ce cas, qui en est l'entrepreneur?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Le dragueur qui est employé à Owen-Sound est payé \$8 par heure, ce qui est le prix ordinaire que nous payons pour les dragueurs que nous louons des particuliers.

M. BENNETT: L'honorable ministre n'a pas répondu à l'autre partie de la question. Je vais la lui poser autrement: Ce dragueur appartient-il à M. John-A. Barron et au Dr Horsey, gendre de l'honorable député de Huron-ouest (M. Macdonald)?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je crois que le dragueur appartient à une compagnie.

M. BENNETT: L'honorable ministre ne sait-il pas que l'entrepreneur John-A. Barron et l'entrepreneur Horsey, qui est le candidat battu à Grey-nord, sont les propriétaires du dragueur qui exécute cette entreprise pour un prix vraiment princier? Des soumissions ont-elles été demandées?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Nous ne demandons jamais de soumissions pour ces travaux, et si l'honorable député (M. Bennett) veut consulter les anciennes entreprises de cette nature, il verra que je paie le même prix qu'autrefois. Mes fonctionnaires m'ont informé qu'il n'y avait qu'un nom connu relativement à cette compagnie, celui de M. Canan. Il y a un surveillant des travaux qui s'occupe du dragueur et qui nous fait rapport.

A six heures, la séance du comité est suspendue.

Séance du soir.

SERVICE TRANSATLANTIQUE RAPIDE.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Avant de passer aux affaires de la M. TARTE.

soirée, je dirai pour l'information de l'honorable chef de l'opposition que nous avons reçu, cette après-midi, un avis formel du gouvernement de Sa Majesté qu'il a approuvé les arrangements relatifs au service transatlantique rapide.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre (sir Richard Cartwright) est-il de même de nous dire généralement, quels sont les conditions de l'arrangement?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Les arrangements sont, en substance, ceux qui ont déjà été communiqués à la Chambre. Une offre a été faite par MM. Peterson, Tate et compagnie pour entreprendre le service transatlantique rapide avec une vitesse de plus de vingt nœuds à l'heure, disons 500 nœuds par jour, d'un port à un autre port, et en considération de la somme de \$500,000 par année payable par nous, et \$250,000 par le gouvernement de Sa Majesté. Je déposerai, le plus tôt possible, le contrat et les détails sur le bureau de la Chambre.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 17) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Winnipeg, Duluth et de la Baie d'Hudson. (M. Campbell, pour M. Macdonell.)

Bill (n° 19) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est. (M. Sutherland, pour M. Landerkin.)

Bill (n° 49) concernant la Compagnie du chemin de fer du Richelieu et du lac Memphrémagog. (M. Campbell, pour M. Belcourt.)

Bill (n° 55) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Minden et du Nord-Ouest. (Titre changé en celui de Compagnie du chemin de fer de Minden et Muskoka. (M. Sutherland.)

Bill (n° 58) concernant la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata. (M. Campbell, pour M. Domville.)

Bill (n° 71) concernant la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack. (M. Bergeron.)

Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kaslo et Lardo-Duncan. (M. Morrison, pour M. Bostock.)

EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 43) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada. (M. Sproule, pour M. Ingram.)

Bill (n° 80) à l'effet de faire revivre et modifier les actes concernant la Compagnie du pont de Québec. (M. Sutherland, pour M. Langelier.)

Bill (n° 54) concernant la Compagnie d'Assurance sur la vie de l'Amérique du Nord. (M. Sutherland, pour M. Lount.)

Bill (n° 91) concernant la Compagnie Canadienne d'Assurance sur la vie, dite le "Sun". (M. Rosamond.)

Bill (n° 103) concernant la Compagnie Canadienne d'assurance contre l'incendie. (M. Landerkin.)

CHEMIN DE FER DE RISTIGOUCHE À VICTORIA.

La Chambre reprend en considération la motion de M. Wood (Hamilton), pour la seconde lecture du bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria.

M. McALISTER : Je dois informer la Chambre que j'ai reçu hier un télégramme du préfet du conseil municipal du comté de Ristigouche.

M. PORATEUR-SUPLÉANT : Je ferai observer à l'honorable député qu'il a déjà parlé sur cette question.

M. McALISTER : J'allais lire le télégramme. Après une séance spéciale du conseil municipal, tenue à Dalhousie, le préfet me télégraphie ce qui suit :—

Séance spéciale du conseil de Ristigouche aujourd'hui. Résolution adoptée à l'unanimité demandant que le bill relatif à la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria et à la Compagnie du chemin de fer et du pont de Ristigouche ne soit pas adopté.

C'est simplement le télégramme ; les résolutions vont être préparées et expédiées dans quelques jours. Je demande que le bill reste en suspens jusqu'à ce que ces résolutions soient arrivées. Il doit y avoir une séance des deux conseils des comtés de Bonaventure et de Ristigouche à la fin de cette semaine, ou au commencement de l'autre.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois qu'il n'est que juste d'accorder la demande de mon honorable ami, et que ce bill reste en suspens jusqu'à ce que l'honorable député ait reçu d'autres informations.

M. SUTHERLAND : Il est évident qu'un bill de cette nature peut être examiné en comité beaucoup mieux qu'ici. Le promoteur du bill a dit qu'il ne voulait pas retarder les bills qui viennent après celui-là, et le chef de l'opposition comprendra qu'il vaut mieux examiner les détails en comité que sur la motion demandant la deuxième lecture.

Motion adoptée, et le bill est adopté en deuxième délibération.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE PONT DE RISTIGOUCHE.

M. CAMPBELL (pour M. DOMVILLE) : Je propose que le bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de pont de Ristigouche, soit adopté en deuxième lecture.

M. McALISTER : Donnez des explications.

M. CAMPBELL : Toutes les explications concernant ce bill seront données devant le comité des chemins de fer, et il est préférable que les objections soient faites et discutées à ce dernier endroit plutôt que devant la Chambre, sur la motion pour que le bill soit adopté en deuxième lecture.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois qu'il sera difficile à l'honorable député d'en agir ainsi. Les explications doivent être données lors de la deuxième lecture, et le promoteur du bill devrait être présent pour l'expliquer.

M. WOOD (Hamilton) : Ce bill se rapporte au projet de loi qui vient justement d'être adopté en deuxième lecture. C'est pour opérer un raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. McALISTER : L'honorable député voudrait-il dire où ce raccordement doit se faire avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : L'honorable député doit vouloir dire avec le chemin de fer Intercolonial. Je ne suis pas familier avec les détails de ce bill, mais je crois pouvoir dire sans me tromper que si ce chemin de fer dont on demande à la Chambre d'autoriser la construction est construit, il opérera un raccordement avec le chemin de fer Intercolonial d'un côté de la rivière, et de l'autre, avec le chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs. Je comprends que c'est le désir de l'honorable député de Hamilton (M. Wood) que ce bill soit adopté en deuxième lecture, et je ne crois pas que l'intérêt public ait à souffrir de son renvoi au comité des chemins de fer, où la question pourra être discutée sous tous ses aspects.

La motion est adoptée, et le bill est lu une deuxième fois.

COMPAGNIE DE DÉPÔT ET DE PRÊT DU CANADA.

M. SUTHERLAND (pour M. GIBSON) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 106) concernant la Compagnie de dépôt et de prêt du Canada (à responsabilité limitée), et pour changer son nom en celui de Compagnie de dépôt et de fidéicommis du Canada (à responsabilité limitée).

M. WALLACE : Je m'oppose à la deuxième lecture de ce bill, parce qu'il a pour but de changer le nom de la compagnie en celui de Compagnie de dépôt et de fidéicommis du Canada. La Chambre a déjà accordé une charte à une compagnie appelée la Compagnie de dépôt du Canada, et je crois qu'une semblable confusion de noms devrait être évitée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le nom pourra être modifié en comité.

M. SUTHERLAND : S'il y a confusion dans les noms, il est bien évident que le comité n'adoptera pas le bill avec son titre actuel. Je reconnais que dans le cas d'une compagnie comme celle-ci, on doit éviter avec soin toute confusion dans les noms. Si le bill est renvoyé en comité, on fera la preuve que des compagnies portent le même nom, et nous changerons le titre de celle-ci.

La motion est adoptée, et le bill est lu une deuxième fois.

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 109) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau.—(M. Champagne.)

Bill (n° 110) constituant en corporation la Compagnie du chemin du chemin de fer des comtés du Sud.—(M. Préfontaine.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en com-
subsides.

(En comité.)

M. BENNETT : Au sujet du crédit de \$35,000 pour dragage à faire dans le port d'Owen-Sound, j'ai demandé cette après-midi au ministre des Travaux publics à qui cette entreprise avait-il été adjugée, et aussi comment devait se faire ce travail. J'ai compris que l'honorable ministre (M. Tarte) a déclaré à la Chambre que cet ouvrage serait fait par une compagnie d'entrepreneurs au prix de \$8 de l'heure. J'ai alors demandé à connaître le nom de cette compagnie, et si M. John-A. Barron et le docteur Horsey n'en faisaient pas partie, et l'honorable ministre m'a affirmé que la seule personne qu'il connaît comme faisant partie de cette compagnie était M. Canan. Puis-je demander à l'honorable ministre si l'ouvrage va être fait par une compagnie par actions, où s'il est à sa connaissance que M. Barron et le docteur Horsay font partie de la compagnie qui a obtenu l'entreprise ; et s'il y a un contrat écrit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette compagnie est connue dans le département sous le nom de la Compagnie Canan Sadler.

M. BENNETT : Puis-je demander à l'honorable ministre si ce M. Sadler qui est mentionné, est M. Sadler, de Lindsay ; et, de plus, si l'on a déjà parlé à l'honorable ministre (M. Tarte) de l'ouvrage qui a été fait cette année par M. Barron, en sa qualité de membre de cette compagnie, ou au nom de cette compagnie ?

M. CAMPBELL : Et en supposant que ce serait le cas ?

M. BENNETT : L'honorable député (M. Campbell) dit "en supposant que ce soit le cas." Tout ce que je veux savoir, c'est si M. Barron et le Dr Horsey font partie de la compagnie, et, s'il n'y a rien de mal à cela, alors, je ne vois pas pour quelle raison on voudrait essayer de cacher ce fait, si ces personnes font partie de la compagnie.

M. WOOD (Hamilton) : Est-ce une compagnie à responsabilité limitée ?

M. BENNETT : J'ai posé la même question au ministre, et il n'a pu me répondre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ignore si cette compagnie est à responsabilité limitée. Tout ce que je sais, c'est que nous avons obtenu un dragueur de la compagnie Canan Sadler, lequel est employé par mon département depuis les huit ou dix dernière années aux mêmes conditions.

M. BENNETT : Est-ce le dragueur n° 9 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLARKE : A-t-on demandé des soumissions pour cet ouvrage qui va coûter \$35,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas eu de soumissions de demandées. Comme je l'ai dit, l'ouvrage se fait à la journée.

M. BENNETT : Je dois demander au ministre de vouloir être assez bon de répondre à cette question : M. John-A. Barron fait-il partie de cette compagnie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis dire s'il fait, ou non, partie de cette compagnie.

M. BENNETT : Dans ce cas, l'honorable ministre veut-il dire s'il existe quelque correspondance à ce sujet dans les archives de son département ; ou s'il a eu des entrevues personnelles avec M. Barron en sa qualité de représentant de cette compagnie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me rappelle pas que M. Barron m'ait jamais laissé entendre qu'il faisait partie de la compagnie. Il peut m'avoir parlé de l'ouvrage, mais franchement je ne me souviens pas qu'il m'ait jamais dit qu'il faisait partie de la compagnie. Je ne me rappelle pas non plus s'il existe aucune correspondance avec M. Barron. Si mon honorable ami veut obtenir cette dernière, il n'a qu'à la demander, et je me ferai un plaisir de la déposer sur le bureau de la Chambre.

M. BENNETT : Si j'ai bien compris les paroles de l'honorable ministre, M. Barron a eu une entrevue avec lui au sujet de l'entreprise exécutée par cette compagnie à Owen-Sound, et il me semble que l'honorable ministre a dû demander au cours de cette entrevue si M. Barron s'était présenté comme faisant partie de la compagnie. Dois-je comprendre que le ministre s'en tient à cette assertion que M. Barron l'a vu une ou plusieurs fois au sujet de cette entreprise à être exécutée par cette compagnie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que mon honorable ami ne m'attribuera pas des paroles que je n'ai pas prononcées. J'ai dit que je ne me rappelle pas si M. Barron m'avait, ou non, parlé à ce sujet. C'est un de mes amis, et il peut m'avoir parlé, mais, franchement, je ne me le rappelle pas.

M. SPROULE : Y a-t-il deux dragueurs d'employés—un au n° 9 et un autre au n° 4, ou seulement qu'un au n° 9 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un seul dragueur est maintenant employé.

M. SPROULE : Y a-t-il un surveillant qui tient compte du temps durant lequel le dragueur travaille, et qui ne se trouve pas sous le contrôle de la compagnie qui fait l'ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La personne que nous avons engagée à cette fin est M. Ross. Il m'avait été recommandé.

M. SPROULE : Il est nommé par votre département ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et nous surveillons attentivement l'ouvrage. Nous avons exigé des rapports aussi souvent que possible.

Ports et rivières—Manitoba.....\$11,500

M. DAVIN : Je désirerais avoir quelques explications au sujet de cet item.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est voté chaque année pour les améliorations et réparations. Nous ne pouvons dire d'avance où l'argent sera dépensé. Quant à ce qui concerne les quais sur le lac Winnipeg, les endroits où ils devront être construits ne sont pas encore choisis, et le département va faire faire un examen des lieux à cette fin.

Dragage.....\$218,000

M. SPROULE : L'honorable ministre voudrait-il dire combien nous avons actuellement de dragueurs disponibles ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons dix-neuf dragueurs dans différentes parties du pays.

M. SPROULE : Où se trouvent-ils ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cinq dans l'Ontario, cinq dans la province de Québec, six dans les provinces maritimes, un dans la Colombie-Anglaise, et un au Manitoba.

M. SPROULE : Quelques-uns de ces dragueurs se trouvent-ils dans la baie Georgienne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il y en a un à Collingwood.

M. McALISTER : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si un dragueur sera envoyé cette année à Campbellton, sur la rivière Ristigouche, pour terminer les travaux commencés à cet endroit. Un dragueur fut envoyé là au commencement de la dernière saison après l'ouverture de la navigation, mais il fut changé de place avant que l'ouvrage fût terminé, et à moins qu'il ne soit renvoyé bientôt dans ces parages, le travail qui a été fait jusqu'ici sera de bien peu d'utilité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Malheureusement, je ne puis donner aucun espoir à mon honorable ami sous ce rapport. Comme il ne l'ignore pas, on veut avoir des travaux de ce genre partout, et nous ne pouvons satisfaire à un dixième de toutes ces demandes. Je regrette de ne pouvoir faire plus avec le nombre de dragueurs que nous avons.

M. McALISTER : Le port de Campbellton est l'un des plus importants de la rive nord ; et n'importe quelle personne familière avec l'endroit, reconnaîtra que les facilités d'accès que nous possédons sont loin d'être proportionnées aux besoins de l'endroit. Le prix du bois a tellement baissé depuis quelques années, qu'aujourd'hui, pour en faire un commerce rémunérateur, il doit être conduit avec beaucoup d'habileté et la plus stricte économie. Ce port est situé de manière à ce que les navires ne peuvent pas accoster aux quais, et quelquefois, lorsqu'ils sont chargés, ils sont obligés d'attendre plusieurs jours avant de pouvoir en sortir, cela étant dû au fait que la barre se trouve au large de l'endroit où les navires mouillent pour prendre leurs chargements, et d'où ils ne peuvent sortir qu'avec les hautes marées. L'année dernière, le dragueur a dragué une partie de la barre, et cet ouvrage devrait être terminé. Je ne crois pas qu'il existe dans les provinces maritimes un endroit qui ait plus besoin de ces travaux. Dans le port de

Dalhousie, à l'embouchure de la rivière, le sable s'amoncele autour du quai public, et cela empêche les vaisseaux d'y entrer, et, si c'est possible, j'espère que le dragueur sera aussi envoyé à ce dernier endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef de mon département a pris note des paroles de mon honorable ami. Je comprends parfaitement la nécessité de cet ouvrage, mais mon honorable ami comprendra qu'il est impossible de satisfaire à toutes les demandes.

M. McALISTER : Il y a six dragueurs destinés aux provinces maritimes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y en a un à l'Île du Prince-Edouard, deux draguent dans le port de Saint-Jean, où il y avait un travail important et urgent à faire, et il y en a trois dans la Nouvelle-Écosse. L'année dernière, ces dragueurs ont travaillé durant trois mois dans son comté, et il nous faut aussi répondre aux besoins des autres endroits.

M. McALISTER : Le courant qui règne dans ce port augmente sans cesse le volume de la barre, et bientôt ce qui a été dragué l'année dernière sera comblé. Au printemps, lorsque les eaux de la rivière sont hautes, le courant entraîne de la terre et autres matériaux qu'il va déposer dans la tranchée qui a été creusée, et le chenal se remplira de nouveau, à moins que cette tranchée ne traverse la barre dans son entier.

M. DAVIN : Pourquoi a-t-on réduit le crédit destiné à la province du Manitoba de \$1,800, comparativement à ce qu'il était l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef du département m'a dit que les \$1,800 de l'année dernière étaient destinées à payer des travaux qui ne l'avaient pas été, et le crédit se trouve donc le même.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.) : A quel endroit de l'Île du Prince-Edouard doivent avoir lieu des travaux de dragage durant la prochaine saison ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'abord à Charlottetown, et plus tard à Summerside.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Je ferai remarquer à l'honorable ministre que des travaux de dragage ont été faits au brise-lames de Souris il y a deux ans, mais ces travaux n'avaient pas été terminés, et le dragueur devait y retourner le printemps suivant. Il était requis à cet endroit pour rendre les travaux faits de quelque utilité et permettre de se servir du brise-lames. J'espère que l'honorable ministre réussira à l'envoyer là, lorsqu'il aura fini de travailler dans la partie ouest de l'île, et avant cela si c'est possible. On m'avait aussi promis que certains travaux de dragage seraient faits sur la rivière Murray et ailleurs. Ce dernier endroit est un port d'expédition assez considérable, et comme il y a là à peine assez d'eau pour permettre aux vaisseaux d'entrer et de sortir, quelques travaux de dragage seraient nécessaires ; une requête à cet effet a été présentée il y a quelques années par la population

de l'endroit, et l'honorable ministre la trouvera dans les dossiers de son département.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si j'avais à ma disposition les dragueurs nécessaires, je ferais tous les travaux de dragage que l'on me demande, mais je ne puis satisfaire tout le monde.

M. BORDEN (Halifax) : Combien y a-t-il de ces dragueurs qui travaillent dans les provinces maritimes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Six.

M. BORDEN (Halifax) : Combien y en a-t-il dans la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Trois, un dans le comté de Guysborough, un deuxième à Liverpool, et le troisième à Yarmouth.

M. BORDEN (Halifax) : Travailleront-ils toute la saison à ces endroits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Où le ministre se propose-t-il de les employer après cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef du département me dit que les autres endroits où seront employés ces dragueurs dans la Nouvelle-Ecosse, ne sont pas encore connus. Nous allons d'abord faire ces travaux, et nous déciderons plus tard ce qu'il y aura à faire.

M. BORDEN (Halifax) : Des requêtes ont-elles été faites demandant que des travaux de dragage soient faits dans le port de Halifax ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je ne crois pas avoir reçu aucune requête.

M. BORDEN (Halifax) : Dans le voisinage du nouveau quai du chemin de fer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des requêtes peuvent avoir été envoyées au ministère des Chemins de fer et Canaux, mais elles ne m'ont pas été transmises.

M. KAULBACH : J'espère que l'honorable ministre des Travaux publics n'oubliera pas Lunenburg et verra à ce que les travaux de dragage qui y sont absolument requis soient faits. C'est l'endroit de la Nouvelle-Ecosse où ces travaux sont le plus nécessaires, et si j'en juge par le sourire de l'honorable ministre, je puis dire qu'il a l'intention d'envoyer un dragueur à cet endroit au commencement de la saison. Je dois aussi mentionner un autre ouvrage dans mon comté qui est très important, c'est le chenal tortueux qui se trouve près de l'île LaHave, à l'embouchure de la rivière LaHave. Ce chenal requiert des travaux de dragage, car à chaque marée basse, les bateaux sont obligés de sortir par une mer difficile et au grand risque de leurs occupants. Ces travaux auraient dû être faits depuis longtemps. J'invite l'honorable ministre à venir visiter le comté de Lunenburg. S'il se rend à notre invitation, nous aurons bien soin de lui, et nous nous efforcerons de lui démontrer l'importance des travaux dont je parle, et combien il est néces-

M. MACDONALD (I.P.-E.)

saire qu'ils soient faits immédiatement après ceux de Lunenburg et de Mahone Bay.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet, j'ai l'intention de faire le tour des provinces maritimes, et j'accepte avec plaisir l'invitation de mon honorable ami.

M. SPROULE : L'honorable ministre ne pourrait-il pas faire certains travaux de dragage à Thornbury et à Meaford ? Chaque année, il y a eu des travaux de ce genre faits à Meaford, mais l'ouvrage n'est pas encore terminé, et un dragueur qui y travaillerait deux ou trois semaines, terminerait ces travaux dont on a grandement besoin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ferai ce que vous me demandez.

M. SPROULE : Je suggérerai que ce dragueur soit envoyé au commencement de la saison, parce que, à l'automne, les travaux de dragage ne se font pas aussi facilement que durant l'été.

M. MARTIN : Des travaux de dragage sont requis sur la côte sud de l'île du Prince-Edouard, dans les ports de Murray-River, Wood-Island et Vernon-River. Ces travaux devaient être faits dans ces ports il y a quelques années. L'année dernière, on avait eu l'intention de faire ces travaux, mais le dragueur se rendit à Charlottetown et à Crapaud au lieu d'aller là. J'espère que lorsque l'honorable ministre fera le tour des provinces maritimes, il visitera l'île du Prince-Edouard, et je puis lui assurer au nom de la population de l'île qu'il sera bien reçu. Lorsqu'il visitera cette province, j'espère qu'il sera disposé à être un peu plus généreux, et en particulier pour les endroits que je viens de lui mentionner.

M. GILLIES : Je ferai remarquer à l'honorable ministre qu'il y a dans mon comté des travaux de requis au havre Fourchu, un endroit situé sur les limites des deux comtés du Cap-Breton et de Richmond. L'honorable ministre a été averti par moi-même et par les officiers de son département de la grande importance et de la nécessité de ces travaux. Toute la population de cette partie du pays, comme l'honorable ministre le sait, est intéressée à l'exécution de ces travaux. Cet ouvrage une fois fait sera d'un caractère permanent. Il n'y a aucun danger qu'il se remplisse, parce que la vase à cet endroit est d'une nature telle, qu'une fois le chenal fait, il sera maintenu libre par le courant qui existe du havre à l'océan. Si l'honorable ministre veut bien consulter ses employés et en particulier son ingénieur en chef, il va appuyer ce que j'ai dit, et corroborer ma déclaration à ce sujet.

Un dragueur a été envoyé à cet endroit et a travaillé quelque peu, il y a deux ans.

L'année dernière, il y fut envoyé de nouveau et travailla encore quelques temps, mais rendu à un point important de l'ouvrage, il fut envoyé à la hâte dans un autre comté. Alors, j'exposai cette affaire au ministre des Travaux publics, et il fut assez bon de renvoyer le dragueur, mais il dut partir de nouveau avant que les travaux fussent terminés. Des plans détaillés de ces travaux se trouvent dans le département de l'honorable ministre. Le coût n'en serait pas très élevé, et ces

travaux qui sont très importants seraient permanents. Le dragueur dut quitter cet endroit et se rendre à Larry's-River, dans le comté de Guysborough, bien que les travaux que l'on avait à y faire ne fussent pas aussi importants et d'un besoin public aussi pressant que ceux de Fourchu. Larry's-River est entouré de ports, tandis que le port le plus rapproché de Fourchu, à l'est, est Louisbourg, qui est situé à plus de vingt-cinq milles, et à l'ouest, celui de Saint-Pierre, qui se trouve à une distance de cinquante milles.

J'espère que lorsque le dragueur aura fini son ouvrage à Larry's-River, on l'enverra à Fourchu pour y terminer les travaux commencés.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je comprends que pour terminer les travaux dont parle mon honorable ami (M. Gillies), il faudra trois mois. Aussitôt que j'en aurai le temps, c'est avec plaisir que je ferai faire ces travaux.

M. GILLIES : Puis-je demander à l'honorable ministre si je puis espérer que le dragueur sera envoyé à cet endroit dans le cours de la présente saison ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis l'assurer, mais l'ingénieur en chef de mon département me dit qu'il espère pouvoir envoyer le dragueur à cet endroit au cours de la présente saison.

M. BELL (Pictou) : Je voudrais faire remarquer à l'honorable ministre les changements faits parmi l'équipage du dragueur *Canada*. Il y a quelque temps, mon honorable collègue (sir Charles-Hibbert Tupper), qui est aujourd'hui absent de la Chambre, a posé certaines questions à l'honorable ministre, afin de connaître les raisons du renvoi du capitaine Mackenzie de ce dragueur.

Si je me rappelle bien, l'honorable ministre des Travaux publics a répondu que le capitaine n'avait pas été destitué, que cette nomination se faisait chaque année, et qu'il n'avait pas été nommé de nouveau. J'aimerais attirer l'attention sur les faits, qui ne justifient pas cette réponse. Le capitaine Mackenzie fut nommé, je crois, vers l'automne de 1896. Il n'avait aucune raison de croire qu'il occupait une position révocable chaque année. Je crois comprendre que la coutume, à ce sujet, est qu'à l'automne, quand l'ouvrage de la saison est terminé, l'équipage est payé et renvoyé, à l'exception de l'ingénieur mécanicien et du capitaine qui continuent à être en charge du dragueur et reçoivent leur salaire.

En 1896, l'équipage du dragueur *Canada* fut payé à Liverpool, N.-E., et l'ingénieur et le capitaine restèrent sur le dragueur tout l'hiver. On était à faire des réparations, et ces deux hommes restèrent à l'emploi du département. Mais le 21 avril, je crois, le lendemain même de l'élection locale à la Nouvelle-Écosse, le capitaine reçut un avis le destituant, sans explication aucune.

D'après sa réponse, on croirait que le ministre n'a pas été bien renseigné, car c'est un fait incontestable, je crois, que le capitaine est resté à bord du dragueur tout l'hiver, surveillant les réparations, et qu'il ne fut destitué que le 21 avril, au moment où le dragueur allait reprendre l'ouvrage, et alors que le capitaine Mackenzie pouvait croire sa position assurée pour une autre année.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les faits mentionnés par mon honorable ami (M. Bell, Pictou) sont à peu près exacts, je crois. Ça été la règle, ou, il vaudrait peut-être mieux dire la coutume, dans le département des Travaux publics de retenir les services de l'ingénieur mécanicien et du capitaine d'un dragueur, ou l'un d'eux, comme gardien, mais en payant la moitié du salaire. Quand est venu le temps, cette année, d'engager un capitaine pour le dragueur *Canada*, j'ai cru qu'il m'était permis d'engager un autre homme que M. Mackenzie. M. Mackenzie n'était pas engagé à l'année, mais au mois, et il ne retirait qu'une demi-paye pour la saison d'hiver. Or, lorsqu'est venu le temps d'engager un capitaine, j'ai cru qu'il était raisonnable d'engager un autre homme, qui est assurément très compétent.

Sir CHARLES TUPPER : Devons-nous comprendre que les officiers à bord de ces bateaux ne doivent pas être considérés comme des employés permanents ? L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), en réponse à une question, a dit que tous les officiers à bord des bateaux au service du gouvernement étaient maintenus et traités comme des employés permanents. Je ne vois pas pourquoi l'on ferait une distinction entre les officiers commandant les bateaux au service du département de la Marine et des Pêcheries, et les officiers engagés dans ces importants travaux de dragage. L'honorable ministre constatera, je crois, que le capitaine Mackenzie a été plusieurs années...

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un an seulement.

Sir CHARLES TUPPER : N'a-t-il été employé qu'un an ? En tout cas, c'était l'habitude de ne pas faire de changement, mais de maintenir le capitaine d'un dragueur, s'il remplissait bien ses devoirs, et je crois que l'on n'a pas eu raison de se plaindre du capitaine Mackenzie.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

Sir CHARLES TUPPER : Et l'honorable ministre admettra, je crois, qu'il y a quelque avantage à avoir pour ce service un homme d'expérience dans ces travaux qui, chaque année, ajoute quelque chose à l'efficacité des services de ces employés. C'est appliquer inutilement le système de "aux vainqueurs les dépouilles" que de démettre un employé simplement parce qu'un autre désire sa position.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.) : Relativement au dragueur *Prince Édouard*, je dois dire que ça été l'habitude depuis plusieurs années de retenir les services du capitaine. On a pu le payer au mois, mais on retenait ses services durant l'hiver. Or, le capitaine a été remplacé par un autre, je crois. Et je ne crois pas que l'on puisse avoir autre chose à reprocher à cet homme que d'avoir voté pour le parti conservateur. Il est au-dessus de tout soupçon ; c'est un homme tel que l'on en rencontre rarement, un homme parfaitement fiable, et je voudrais voir des hommes de sa valeur dans toutes les branches du service public.

Je veux profiter de l'occasion pour dire combien je regrette que le ministre des Travaux publics

n'ait pas jugé à propos de maintenir cet homme dans le service. C'est avec plaisir que je l'avais recommandé, car je le savais parfaitement compétent pour une position de confiance. Il a rempli la position avec honneur pour lui-même et satisfaction pour le public, et je crois que le gouvernement a grandement tort de se priver des services d'un fonctionnaire comme celui-là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que l'on puisse dire que les fonctionnaires de la classe dont parle l'honorable député soient des fonctionnaires permanents. Ils sont engagés au mois, ils ne sont pas nommés par arrêtés du conseil, et il me semble que l'on ne saurait les ranger parmi les fonctionnaires permanents. J'admets avec l'honorable chef de l'opposition que l'on ne devrait pas se priver des services d'hommes d'expérience, mais j'ajouterais : à moins que l'on ne trouve d'aussi bons employés pour les remplacer. M. Mackenzie n'était employé que depuis un an, et il a été remplacé par un homme aussi compétent que lui.

Maintenant, quant au capitaine Macdonald, c'était un cas spécial. Je dois dire à mon honorable ami que je n'ai pas destitué le capitaine Macdonald. Voici ce qui est arrivé :

Le mécanicien en chef est allé à Halifax en janvier ou février et, après enquête, a découvert qu'il y avait deux hommes employés sur le dragueur *Prince Edward* le capitaine Macdonald et le mécanicien. Il constata que deux hommes n'étaient pas nécessaires, et il donna alors instruction à M. McCormick de choisir entre les deux, et ce dernier choisit le mécanicien, parce qu'il fallait faire des réparations aux chaudières. Je dois dire que, bien qu'il ne fût pas autorisé, il destitua le capitaine Macdonald, en agissant pour le mieux. Quand est venu le temps d'engager un autre homme, j'ai choisi le capitaine Larkin. Je suis heureux de dire qu'il n'y a eu aucune plainte contre le capitaine Macdonald, mais que c'était un bon officier.

M. MACDODALD (King, I.P.-E.) : Je dois dire à ce sujet qu'avant le changement, j'ai cru comprendre que c'était chose entendue avec les amis de l'honorable ministre, là-bas, que le capitaine Macdonald devait rester capitaine du dragueur ; mais il y avait deux hommes du comté d'où vient le capitaine Macdonald—je ne parle que de ce qui m'a été dit—deux de mes anciens adversaires qui exercèrent une pression sur le gouvernement, et l'on réussit à faire destituer le capitaine Macdonald. J'espère que l'honorable ministre a trouvé, dans son successeur, un homme aussi compétent. La principale recommandation de celui qui a pris sa place, est, je crois, qu'il était le requérant dans le procès d'élection de M. Hackett.

Chemins et ponts—Pont sur la Saskatchewan,
à Edmonton, T.N.-O.....\$50,000

M. OLIVER : Je demanderai à l'honorable ministre si l'on a l'intention de dépenser cette somme durant la présente saison ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement est à étudier sérieusement la question. J'ai reçu, il n'y a pas longtemps, un chèque de \$25,000, de la ville d'Edmonton, et j'ai, plus tard, par l'entremise de la Banque de Montréal, reçu la balance de la somme souscrite pour la cons-
M. MACDONALD (I.P.-E.)

truction de ce pont. C'est tout ce que je puis dire dans le moment.

M. CLARKE : Doit-on demander des soumissions pour la construction de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, sans doute. Si nous entreprenons les travaux il sera certainement demandé des soumissions.

Lignes télégraphiques, Colombie-Anglaise—Pour une ligne alternative reliant Cap-Beale et Carmanah à Victoria en prolongeant la ligne de la Crique-aux-Français—Ligne Alberni, dans une direction sud jusqu'aux côtes sud-ouest de l'île Vancouver..... \$4,600

M. McINNIS : Quand le ministre a-t-il l'intention de commencer ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous croyons pouvoir les commencer dans un mois.

M. MARTIN : Je désire signaler à l'attention du ministre des Travaux publics la position dans laquelle se trouve l'île du Prince-Edouard sous le rapport des communications télégraphiques. Il n'est pas d'endroit en Canada qui ait autant à souffrir, sous ce rapport, que l'île du Prince-Edouard. En vertu des conditions de l'union, le gouvernement fédéral se chargea de maintenir un service télégraphique entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, et l'on croyait pouvoir avoir un aussi bon service que partout ailleurs dans le pays. Or, le fait est qu'un télégramme de l'île du Prince-Edouard à l'autre côté du détroit de Northumberland, une distance de 9 milles seulement, coûte 50 cents, tandis que, pour une même distance, partout ailleurs au Canada, le coût n'est que de 25 cents. Je suis sûr que si l'honorable ministre des Travaux publics lit à quelles conditions l'île du Prince-Edouard est entrée dans la confédération, il en viendra à la conclusion que le gouvernement devait établir entre l'île et la terre ferme un service télégraphique offrant les mêmes avantages que partout ailleurs au Canada.

Je sais que la compagnie a, dans ce service, un monopole, mais le ministre des Travaux publics devrait, je crois, faire un arrangement avec cette compagnie pour que les taux soient réduits entre l'île et la terre ferme.

Tout honorable député sait qu'un télégramme de la capitale à cette province coûte 25 ou 50 cents plus cher qu'à tout autre endroit du pays, sauf la Colombie-Anglaise, et cet état de choses ne devrait pas durer plus longtemps. Le gouvernement ayant pris la responsabilité de ce service, il devrait réclamer les taux ordinaires dans les autres parties du pays, et j'espère que le ministre des Travaux publics prendra des mesures pour que les taux soient réduits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je ne me trompe pas, le gouvernement paye chaque année la somme de \$2,000 au gouvernement de l'île du Prince-Edouard.

M. MARTIN : Cela n'est pas payé au gouvernement local, mais à une compagnie appelée Compagnie de télégraphe anglo-américaine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement paye, je crois, \$2,000 au gouver-

nement local ; en tous cas, j'étudierai la question.

M. MARTIN : L'honorable ministre constatera que l'argent est payé à la Compagnie anglo-américaine. L'île avait un service télégraphique avant son entrée dans la Confédération, et les taux étaient presque aussi bas qu'ils le sont aujourd'hui. Maintenant que les taux sont réduits dans tout le pays, il est temps que nous étudions cette question, et que l'île possède le même taux dont jouissent les autres provinces.

Divers—Pour élever un monument à l'honorable Alexander Mackenzie..... \$5,000

Sir CHARLES TUPPER : Je ne saurais laisser passer cette résolution sans exprimer ma satisfaction de voir que l'on veut élever une statue au regretté Alexander Mackenzie. Je crois qu'il n'est pas un crédit dans les estimations qui soit plus approuvé par le public, sans considération de parti, que celui relatif à l'élévation d'une statue à un homme dont la mémoire ne périra jamais, quand même le souvenir n'en serait pas conservé sur le marbre ou sur le bronze. Les services que ce grand homme—car c'était un grand homme—a rendus à son pays, par son dévouement aux institutions britanniques, par son empressement en toute occasion à maintenir ce qu'il croyait être dans l'intérêt du Canada, ne seront jamais, j'en suis convaincu, oubliés par le peuple canadien. Il me fait grandement plaisir d'appuyer ce crédit qui, je crois, aurait dû être mis dans les estimations depuis longtemps.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il me fait plaisir, et cela doit également réjouir les deux côtés de la Chambre, d'entendre les paroles que vient de prononcer l'honorable chef de l'opposition en parlant de mon ami regretté, M. Mackenzie. Je suis certain qu'en agissant ainsi, le chef de l'opposition s'est fait l'interprète de tout Canadien, maintenant qu'ont cessé de se faire entendre les échos des luttes politiques dans lesquelles M. Mackenzie a été engagé. Je crois que l'on admettra dans tout le pays l'opportunité de commémorer la mémoire de l'honorable Alex. Mackenzie. Longtemps avant sa mort, c'était l'opinion générale, je crois, en dehors de tout sentiment politique que M. Mackenzie avait été de cœur un sincère patriote. Et plus que cela, il a été reconnu par les deux partis, je crois, que M. Mackenzie a su montrer dans le règlement d'une foule de questions une intelligence et une sagesse que les événements ont justifiées depuis qu'il a abandonné la position que mon honorable ami occupé aujourd'hui. Mais je me suis levé surtout pour déclarer que l'honorable député méritait d'être félicité pour la manière dont il a su exprimer son appréciation des services rendus par cet homme d'Etat regretté.

Lignes, télégraphiques, Territoires du Nord-Ouest..... \$20,000

M. HAGGART : Le gouvernement ne s'est-il pas débarrassé d'un bon nombre de lignes télégraphiques dans les Territoires du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; les lignes sont à peu près les mêmes ; il peut y avoir quelque différence dans le nombre de nœuds, mais nous avons les mêmes lignes.

Service postal..... \$2,257,137

M. CLARKE : Je remarque, dans la division de Toronto, une réduction de \$1,200 pour les commis de deuxième classe, et de \$780 pour les commis de troisième classe. Qu'est-ce que cela ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : La réduction de \$1,200 vient du transfert de M. Crocker, du bureau de l'inspecteur au bureau du service postal par chemins de fer, et la réduction de \$780 est causée par la mort de M. Whiteside, qu'il n'est pas nécessaire de remplacer.

M. DAVIN : Je remarque que le crédit a été réduit de \$10,700 :

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ce n'est qu'une entrée de tenue de livres.

M. DAVIN : Alors, comme question de fait, les officiers dans les Territoires du Nord-Ouest n'ont été privés de rien.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non. Cela est dû à l'arrangement faisant une branche indépendante du service postal. Ce crédit de \$10,700 est voté ailleurs.

Communication par bateaux à vapeur entre Halifax et Terre-Neuve, via les ports du Cap-Breton..... \$2,000

Sir CHARLES TUPPER : Le gouvernement a-t-il l'intention d'établir des communications par bateaux à vapeur entre l'île du Cap-Breton et le chemin de fer de Terre-Neuve ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Le chemin de fer n'est pas encore complété, je crois.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai cru reprendre que l'on espérait avoir un steamer durant la présente saison.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député connaît peut-être mieux que moi la localité, mais je crois qu'une section considérable de ce chemin n'est pas complétée ; il reste, je crois, 60 ou 70 milles à faire.

Sir CHARLES TUPPER : Il est possible qu'il ne soit pas complété.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que l'on a prévu la chose, lorsque le chemin sera terminé ; mais jusque là, je ne crois pas que l'on puisse demander un crédit.

Service à la vapeur entre Victoria et San-Francisco..... \$5,000

M. HAGGART : Il semble y avoir ici une réduction de \$5,000. Si je ne me trompe pas, ce service devait être maintenu en vertu d'une entente entre la Colombie Anglaise et le gouvernement fédéral. Quelle est la cause de cette réduction ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il y a eu un jour certaine difficulté avec les entrepreneurs ; ils firent le service, mais l'argent ne fut pas payé. Le crédit n'est que de \$5,000 par année ; mais dans les estimations de l'année dernière, le crédit était pour deux ans.

Service à la vapeur durant la saison de 1897, *i. e.*, depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture de la navigation, entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona (service quotidien), Saint-Pierre et Port-Mulgrave, et Irish-Cove, East-Bay et Grand-Narrows..... \$7,000

M. GILLIES : Par quelle compagnie, et à quelles conditions le service va-t-il être fait ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La Compagnie de navigation à vapeur du Bras-d'Or, qui emploiera 3 steamers.

M. GILLIES : Je remarque une différence dans la rédaction de cet item ; il se lisait d'habitude : Communication à la vapeur, durant la saison, depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona, service quotidien ; entre Port-Mulgrave et Saint-Pierre, et East-Bay et Irish-Cove.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est maintenant entre Grand-Narrows.

M. GILLIES : Cela ne fera pas du tout. Le grand point de ce service, c'est d'avoir une communication directe entre Port-Mulgrave et le lac du Bras-d'Or ; maintenant, le service cesse à Saint-Pierre, et la communication entre les autres localités du lac du Bras-d'Or est faite par Grand-Narrows. Je désirerais voir l'item rédigé comme suit : " Entre Port-Mulgrave et Saint-Pierre, puis à Irish Cove et Grand-Narrows, et retour à Saint-Pierre et Port-Mulgrave."

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'avouerai que je ne suis pas renseigné comme je voudrais l'être sur la géographie du Bras-d'Or, et si cet article, tel qu'il est, n'est pas conforme aux exigences du contrat, je m'informerai de la chose ; mais c'est l'item tel qu'il était dans les estimations de 1896-97.

M. GILLIES : Mais cela a été changé dans le contrat.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si je comprends bien, il n'y a pas eu de changement dans le contrat.

M. GILLIES : Je veux que le service soit continué à l'avenir comme il était par le passé, savoir, entre Port-Mulgrave et Saint-Pierre, puis jusqu'à Irish-Cove et Grand-Narrows et retour à Saint-Pierre et Port-Mulgrave. On communique d'East-Bay à Grand-Narrows par bateau. Comme se lit l'article, les populations d'Irish-Cove et des grands districts environnants n'auraient de communication qu'avec Grand-Narrows, tandis que l'objet du service est de leur donner une communication directe avec le chemin de fer à Port-Mulgrave.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je prendrai note de la recommandation de l'honorable député, et s'il veut passer à mon bureau un jour de la semaine prochaine, nous étudierons ensemble la question. Il s'agit, je crois, d'un contrat qui existe depuis plusieurs années, mais le changement que demande l'honorable député peut avoir sa raison d'être, et dans ce cas, comme nous ne sommes pas liés par les termes du contrat, je serai heureux de me rendre au désir de l'honorable député, si la chose peut se faire sans une nouvelle dépense.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

M. GILLIES : Cela n'augmente pas la dépense. L'item était ainsi rédigé dans les estimations, mais dans le contrat, il a été mis dans les termes que je recommande. Si l'honorable ministre veut me dire que le contrat sera rédigé dans ces termes, je serai satisfait.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne saurais faire cette promesse avant d'avoir étudié la question dans les détails. mais je tiendrai compte de la recommandation de l'honorable député. Si l'honorable député veut me communiquer par écrit les changements qu'il désire, et s'il veut venir à mon bureau, j'étudierai avec lui la question. Je pense que l'honorable député trouvera que j'ai raison de dire qu'il n'y a pas eu de changement de fait depuis quelques années.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai aucun doute que le contrat ne soit parfait, et peut-être n'est-il besoin que de certains changements dans les termes pour rendre l'item conforme au contrat.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Voici les estimations de 1895-96, qui prouvent que j'avais raison, car les termes y sont identiques à ceux dont je me suis servi.

M. GILLIES : L'estimation a été amendée en comité absolument dans le sens que nous la demandons à présent. En examinant le contrat, l'honorable ministre verra que le service qui s'accomplit actuellement est tout à fait de la nature de celui mentionné dans le contrat intervenu entre le gouvernement et la compagnie.

Communication à la vapeur du 1er avril 1897 au 31 mars 1898, entre Port-Mulgrave, Arichat et Canso, service quotidien, et entre Port-Mulgrave et Gruysboro', quatre voyages par semaine, et du 1er avril 1897 au 30 novembre 1897, entre Port-Mulgrave et Port-Rood, service semi-hebdomadaire, ces voyages devant être poussés une fois par semaine jusqu'à Margaree..... \$8,000

M. GILLIES : Quelle est la compagnie qui fait ce service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce sont à présent Hugh Cann et fils, d'Yarmouth.

M. McLENNAN (Inverness) : Je signalerais, avant de passer outre, qu'une partie des obligations assignées à cette compagnie n'a pas été exécutée durant la dernière saison, savoir : le voyage à Margaree. Je demande à l'honorable ministre de vouloir bien en prendre note, et de vouloir bien forcer la compagnie à accomplir son service en son entier, ou, sinon, de retenir son crédit.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'en prendrai note.

M. GILLIES : Un contrat est-il intervenu entre Hugh Cann et fils et le gouvernement pour faire le service quotidien entre Mulgrave, Arichat et Canso ? Dans l'affirmative, quelle en est la date ? Ce service a-t-il été accompli en vertu d'un contrat écrit l'an dernier, et alors, quelle est la date de ce contrat ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le contrat se rapportait seulement à l'année terminée le 31

mars 1897, et c'était apparemment un contrat écrit. Il est actuellement à l'examen. Si je me rappelle bien, il a été envoyé à ces messieurs pour être signé, mais ceux-ci ne l'ont pas renvoyé.

M. GILLIES : Si ce service a été entrepris en vertu d'un contrat écrit, il a été fort mal accompli. On devait en vertu d'un contrat fournir un service quotidien de Mulgrave à Canso et Arichat, et il arriva que pendant deux semaines, il n'y eut pas même un voyage semi-hebdomadaire. Et le bateau employé à ce service était tout à fait insuffisant.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je pense qu'ils avaient deux bateaux.

M. GILLIES : Ça rend le cas encore pire. Ce service est difficile à accomplir ; il s'amasse beaucoup de glace dans ces parages, et le service ne s'y peut faire convenablement qu'avec un bateau fort puissant. Un excellent service y a été fait deux ou trois fois par semaine par M. McDonald, de Halifax.

Le MINISTRE DU COMMERCE : On s'est plaint très fortement au département des services rendus par M. McDonald.

M. GILLIES : Il n'y a eu aucune plainte quant à la régularité du service qu'il a accompli. Ce service devait être hebdomadaire durant l'hiver, et je suis certain qu'il n'y a pas eu trois voyages d'omis durant toute la période. Mais l'hiver dernier, on a eu constamment lieu de se plaindre de l'absence absolue du service, causée par la faiblesse des bateaux. J'aimerais que l'honorable ministre vit à ce que la compagnie emploie à ce service un bateau approprié, et à ce que, dans le cas d'omission de voyages durant la saison, une certaine proportion de sa subvention lui soit retranchée.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est ce que je ferai certainement.

M. GILLIES : Si on le fait, la compagnie fera quelque effort pour employer au service un bateau convenable.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je vais faire des investigations sans tarder, et je puis dire à l'honorable député qu'il peut être assuré que dans le cas où le service ne sera pas fait convenablement, la compagnie ne sera pas payée.

M. McLENNAN (Inverness) : Je corrobore absolument ce que mon honorable ami a dit, savoir : que l'un des bateaux n'est nullement approprié au service. Le *J. M. Cann* fournit un assez bon service, mais non pas le *Weymouth*. La compagnie devrait être forcée en vertu de son contrat à se servir de bateaux convenables.

Pénitenciers.....\$417,650

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il a été compris que l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) serait ici lors de la discussion des estimations relatives aux pénitenciers. Mais si l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) n'avait pas d'objection, nous pourrions considérer ces estimations, sauf une que nous réserverions avec la liberté de discuter en entier tout le crédit relatif aux pénitenciers.

Sir CHARLES TUPPER : Je pense que cela suffira.

Le SOLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Mais je veux qu'il soit bien compris que j'entends observer l'esprit de l'entente tacite par laquelle ces estimations ne devaient pas être présentées en l'absence de l'honorable député de Pictou.

Sir CHARLES TUPPER : La proposition du ministre du Commerce suffira, je crois, savoir : que l'un des items sera réservé avec la pleine liberté de discuter tout le crédit relatif aux pénitenciers.

Pénitenciers—Kingston.....\$167,300

Sir CHARLES TUPPER : Peut-être feriez-vous mieux de réserver cela.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Suspendez.

Résolutions à rapporter.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 10.30 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 25 mai 1897.

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

PRIÈRE.

BEURRE ET FROMAGE.—VENTE.

M. PARMELEE : Je demande la permission de présenter le bill (n° 112) destiné à empêcher les spéculations malhonnêtes dans la vente du beurre et du fromage.

À cette phase avancée de la session, il n'y a pas d'espoir, je suppose, que ce bill devienne loi cette année. Mon but, en le présentant, est de le soumettre à cette Chambre et au pays, afin que les associations formées dans le but d'exploiter l'industrie laitière puissent le discuter.

Je suis informé de bonne source qu'il s'est développé dans la vente du beurre et du fromage une habitude de spéculation fortement préjudiciable aux intérêts du producteur. Comme tout le monde le sait, l'industrie du beurre et du fromage est peut-être la plus grande industrie du pays, et si nous pouvions en éliminer la spéculation, nous ferions par là quelque chose dans l'intérêt de l'industrie laitière. Le commerce de l'exportation du beurre et du fromage est accaparé par quelques maisons qui, d'après ce que je comprends, ont l'habitude de faire par télégramme des offres considérables dont l'effet est de rendre timide l'importateur anglais, de faire tourner le marché à l'état d'expectative, de déprécier la marchandise de ce côté-ci de l'océan, et de permettre à nos expéditeurs montréalais d'acquiescer notre production de l'échéance à des prix plus bas qu'ils ne devraient l'être. Ce bill a pour objet de

rendre criminel l'acte des expéditeurs de beurre et de fromage qui consiste à vendre ou à mettre en vente ces articles sur le marché anglais avant leur fabrication dans ce pays.

Si l'on peut adopter un bill de ce genre, il aura pour effet d'améliorer une de nos industries les plus importantes et de faire obtenir aux industriels de bien meilleurs prix que ceux qu'on leur accorde maintenant.

Je ne crois pas nécessaire d'expliquer davantage ce bill à présent.

La motion est adoptée, et le bill subit sa première lecture.

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies): Je demande la permission de présenter le bill (n° 113) destiné à amender l'acte d'inspection des bateaux à vapeur.

Les amendements proposés intéressent la navigation intérieure, mais ils ne s'appliquent pas au cas des vapeneurs océaniques. Ces amendements sont basés sur le rapport du bureau des mécaniciens du Canada. D'après la loi telle qu'elle est aujourd'hui, un mécanicien de première classe est compétent à se charger d'un bateau à vapeur, peu importe sa force de cheval, et l'on a constaté que cela fonctionnait mal. Par le changement proposé, la compétence d'un mécanicien de première classe à se charger d'un bateau à vapeur est déterminée, non par le tonnage de ce bateau, mais par sa force de cheval. Ainsi, la capacité du tonnage du bateau n'importerait pas autant si ce bill était adopté. Un mécanicien de troisième classe serait compétent à se charger d'une machine à un seul cylindre de 30 chevaux, et d'une machine composée de 45 chevaux, laquelle équivaut à une machine à un seul cylindre de 30 chevaux.

L'autre changement est opéré dans le paragraphe 5 de l'article 42 de l'ancienne loi.

On a demandé de temps à autre au département de permettre aux mécaniciens de quatrième classe d'agir conjointement avec des mécaniciens de première classe, ou en qualité d'aides de ces derniers. Chose assez curieuse, d'après la loi actuelle, un mécanicien de quatrième classe peut agir en qualité d'aide d'un mécanicien de deuxième et troisième classe, mais non d'un mécanicien de première classe, et le changement proposé permettra à un mécanicien de quatrième classe d'agir en qualité d'aide de tout mécanicien.

Il est aussi proposé que le ministre de la Marine et des Pêcheries soit autorisé, sur le rapport de l'inspecteur des chaudières et des machines du district où le bateau navigue, à accorder à l'aspirant que ses connaissances en fait de machines et de mécanique rendent suffisamment compétent, la permission d'agir en qualité de mécanicien sur un bateau à vapeur transportant des voyageurs dans certaines limites déterminées des eaux canadiennes. Dans l'état de choses actuels, il y a des petits bateaux à vapeur conduits sur nos lacs et nos rivières par des hommes possédant la connaissance pratique des machines, mais non porteurs de certificat, et les grands propriétaires de bateaux à vapeur ont demandé maintes fois que le ministre de qui la chose relève puisse, sur le rapport d'un inspecteur des chaudières et des machines, autoriser un aide, qui

M. PARMELEE.

ne possède pas de certificat de mécanicien, à agir en qualité de mécanicien sur ces petits bateaux.

La motion est adoptée, et le bill subit sa première lecture.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): Je demande la permission de présenter le bill (n° 114) destiné à amender la loi concernant les Territoires du Nord-Ouest.

Les dispositions de ce bill sont quelque peu diverses de leur nature. Il ne m'est pas nécessaire de les expliquer au long maintenant, car on ne les comprendra guère tant que le bill imprimé n'aura pas été distribué à la Chambre. Je puis dire, toutefois, en termes généraux, que la principale disposition du bill consiste à changer la constitution du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, en ce sens que, au lieu d'avoir comme à présent ce qu'on appelle un comité exécutif, un comité constituant un corps entièrement réglé par statut—et que je suppose sans précédent dans notre système constitutionnel—ils auront, en vertu du bill proposé, un conseil exécutif qui, dans la mesure des pouvoirs statutaires conférés à leur gouvernement par la loi, exercera ces pouvoirs de la même manière que le conseil exécutif des provinces. L'effet du bill modifiera le mode du gouvernement platôt qu'il n'en étendra les pouvoirs. Et la conséquence naturelle en sera la définition et l'établissement plus positifs que jusqu'à présent du gouvernement responsable dans les Territoires du Nord-Ouest.

Divers articles du bill constituent des amendements destinés à rendre l'acte conforme à cette disposition. Les autres amendements, qui ne sont que de simples changements de termes, consistent d'abord dans une disposition qui donne à l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest le droit de s'occuper des qualités que doivent posséder les juges de paix, chose purement locale que cette assemblée est plus en état de régler elle-même que ne l'est le parlement canadien. La nomination des greffiers des tribunaux des Territoires est encore attribuée au gouvernement exécutif de l'endroit.

Les shérifs et les greffiers des tribunaux ont été nommés jusqu'à présent par le gouvernement fédéral. Les shérifs continueront à être nommés par le gouvernement fédéral, mais en vertu de ce bill, les greffiers dont la rémunération consiste entièrement en honoraires, seront nommés par le gouvernement des Territoires.

Un autre article se rapporte aux qualités que doivent posséder les magistrats de police. Un autre encore donne à l'Assemblée législative le pouvoir de décréter des ordonnances concernant l'ouverture des chemins.

Le fait, puis-je dire, que le département de l'Intérieur a dû s'occuper des demandes de chaque localité relativement à l'ouverture des chemins dans les Territoires du Nord-Ouest a été une source de beaucoup de gêne et de difficultés pour la population de l'endroit, en même temps que de beaucoup d'ennui pour le département lui-même.

M. DAVIN: Je suis très heureux de voir l'honorable ministre (M. Sifton) présenter ce bill. J'aimerais lui poser une question. Il s'est servi de l'expression "Conseil exécutif de la province": entend-

il changer le nom de " Conseil exécutif des Territoires du Nord-Ouest " ?

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR** : Non. Le mot " province " n'est pas employé dans le bill.

M. DAVIN : L'honorable ministre s'est servi de ce mot dans son discours. Autant que je puis voir, le bill est destiné à réaliser des réformes que j'ai réclamées d'année en année.

M. LARIVIÈRE : Y a-t-il des changements relativement à la fixation du pouvoir législatif de la législature ?

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR** : Je songe justement, dirai-je, en réponse à la question de l'honorable député, que j'ai omis de mentionner un des caractères du bill. Ce bill donne à la législature le pouvoir de s'occuper des questions d'assurances, de la constitution en corporations des compagnies d'assurance de l'endroit, ainsi que d'autres affaires d'assurances nécessaires. Les législatures provinciales ont possédé ces pouvoirs jusqu'à présent, mais non l'Assemblée des Territoires du Nord-Ouest. Des difficultés ont surgi par suite du défaut de règlements locaux, et c'est pour faire face à ces difficultés, que le changement est opéré.

La motion est adoptée, et le bill subit sa première lecture.

ACTE DES TITRES DE BIENS-FONDS.

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR** (M. Sifton) : Je demande la permission de présenter le bill (n° 115) destiné à amender l'Acte des titres de biens-fonds, 1894.

L'acte des titres de biens-fonds est une loi en vertu de laquelle est appliqué dans les Territoire du Nord-Ouest le système d'enregistrement, qui porte le nom de système Torrens dans les Territoires du Nord-Ouest. Les gardiens des hypothèques nommés en vertu de cet acte ont découvert que la loi ne renferme aucune disposition pour l'enregistrement ou l'efficacité de ce que les avocats appellent procuration générale. On a fait faire l'enregistrement, et l'on s'est servi d'actes de cette nature plusieurs fois depuis la mise en vigueur de la loi, mais d'après l'examen attentif de cette loi, il appert qu'elle est silencieuse à cet égard, et c'est pour combler cette lacune que je propose le bill actuel.

La motion est adoptée, et le bill lu la première fois.

TERRES FÉDÉRALES.

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR** (M. Sifton) : Je demande la permission de présenter le bill (n° 116) destiné à amender de nouveau l'acte des terres fédérales.

Le premier article du bill a pour objet de donner au commissaire de l'immigration de Winnipeg le pouvoir de permettre à des personnes qu'il peut nommer, d'agir en qualité d'agents de colons qui désirent, avant leur arrivée, s'inscrire à titre de concessionnaires. Plusieurs articles se rapportent aux pouvoirs des officiers du département, et je n'ai pas besoin, je suppose, de les expliquer à cette phase-ci du bill.

L'article 4 comprend les dispositions d'un bill présenté par l'honorable député d'Assiniboia-est (M. Douglas), lequel a subi sa deuxième lecture, ainsi que les dispositions principales du bill présenté par l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin), qui a aussi subi sa deuxième lecture. J'ai inséré ces articles afin que tous les changements opérés dans l'acte des terres fédérales soient compris dans le même bill, vu qu'il est désavantageux qu'un acte soit amendé par plus d'un bill durant une même session.

L'article 5 pourvoit à ce que la cession ou transport d'une concession de terre ou d'un droit de préemption n'opère pas nécessairement la forfeiture des droits du colon. Jusqu'à présent, ce cas a été régi par l'acte des terres fédérales, mais on a adopté chaque année ou tous les deux ans une disposition nouvelle pour y remédier. J'ai rédigé cet article de façon qu'il s'applique aux cas futurs, et la forfeiture ne s'opérera que si la chose est jugée nécessaire et que le gouvernement le décide ainsi.

L'article 6 donne au ministre de l'Intérieur le pouvoir d'accorder des baux de pâturage sans avoir à les faire ratifier par le conseil.

Les articles 7, 8 et 9 ont trait à des matières de détail relativement aux terres des écoles.

L'article 10 amende l'article 96 de l'acte des terres fédérales, en substituant le mot " ou " au mot " et ". On voulait que le commissaire des terres fédérales agit autrement que conjointement avec quelque autre officier, et ce changement est fait pour donner suite à l'intention primitive de l'acte.

L'article 11 autorise le changement des formalités de l'acte.

L'article 12 donne au ministre le pouvoir de décider, en cas de contestations, si une femme est le chef unique de la famille, ou non.

L'article 13 prévoit les cas où des lettres-patentes doivent être émises en faveur d'une personne qui se trouve à mourir avant leur émission. Cet article permettra au département de disposer d'un grand nombre de cas qui sont restés en suspens pendant des années. Dans ces cas, le département n'a pas émis de lettres-patentes, parce que la personne ne pouvait être trouvée, et ainsi, le titre de la propriété est resté en suspens, et rien n'a été fait à son sujet. Ceux qui ont droit à ces lettres patentes ne sont pas introuvables, mais le sont ceux en faveur de qui elles devaient être émises à l'origine. Cet amendement permettra au département d'émettre les lettres patentes en faveur de ceux qui avaient droit primitivement, et la question de propriété pourra être décidée ensuite par les tribunaux de la province dans laquelle se trouve octroyée la concession.

L'article 14 s'applique aux personnes insensées ou mentalement incapables de remplir leurs obligations de concessionnaires. Le curateur ou le conseil judiciaire de la personne devenant ainsi insensée ou mentalement incapable, peut accomplir les dispositions de l'acte.

L'article 16 se rapporte à l'enregistrement des nantissements de leurs réclamations consentis par les colons.

Les articles 17 et 18 concernant l'abandon fait par des colons de concessions qu'ils ont acquises, et sur lesquelles ils possèdent un droit de nantissement alors qu'il a été décidé par l'autorité compétente que la terre n'est pas de qualité qui leur permette de réussir à en tirer leur vie. Ces articles

ont en vue de faire face au cas de l'établissement des crofters dans le sud du Manitoba.

L'article 21 autorise le ministre de l'Intérieur à faire faire un arpentage spécial des terres dans le district de Yukon, en se départant de l'application des règles ordinaires de l'acte des terres fédérales. C'est chose nécessitée par la nature du pays.

La motion est adoptée, et le bill subit sa première lecture.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 105) destiné à amender l'acte concernant la protection des eaux navigables. (M. Davies.)

SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Il a été compris que nous soumettrions aujourd'hui à la Chambre des amendements qu'on peut considérer comme nécessaires aux résolutions concernant le tarif, et c'est notre désir de donner suite à cette intention ; mais il sera plus avantageux qu'on nous permette de le faire plus tard dans le cours de cette séance. Je proposera conséquemment que la Chambre siège de nouveau en comité des subsides, avec l'intention de prendre en considération à une heure plus avancée les résolutions du tarif suivant qu'il a déjà été entendu.

La motion est adoptée, et la Chambre se réunit de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Salaire des agents d'immigration du Canada pour l'année finissant le 30 juin 1898.....	\$30,000
--	----------

M. FOSTER : Avant que le ministre explique ces items du budget, peut-être ferait-il bien d'exposer brièvement à la Chambre la politique que son département entend suivre relativement à l'immigration. On nous a dit qu'on devait inaugurer une politique d'immigration nouvelle et énergique sous l'autorité du nouveau ministre, et nous aimerions connaître les principes d'après lesquels on va procéder, ainsi que les différences qui existent entre cette politique et celle qui a été suivie durant les cinq ou six dernières années. Le ministre peut l'ignorer, mais je lui rappellerai que l'an dernier, alors qu'il n'était pas ici, — nous n'avions pas alors l'excessif bonheur de posséder un ministre de l'Intérieur comme à présent, et l'honorable premier ministre remplissait les fonctions de ministre de ce département, — je demandai à celui-ci quels étaient les principes de système distinguant l'œuvre nouvelle d'immigration de l'ancienne, et il fut assez bon pour me répondre que le gouvernement suivait exactement les mêmes principes qu'auparavant.

Il y a peut-être une excuse dans le fait que nous n'avions pas un ministre responsable à la tête du département, mais aujourd'hui, nous nous attendons à quelque chose de neuf, et nous serions heureux d'entendre le ministre nous faire un exposé de sa politique et nous dire en quoi elle diffère de celle de ses prédécesseurs.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (M. Sifton) : Je n'ai certainement pas la moindre objection à M. SIFTON.

exposer l'œuvre du département concernant l'immigration. Je ne puis pas dire si l'affirmation de mon honorable ami que le gouvernement a promis quelque chose de neuf et d'extraordinaire concernant la politique d'immigration est vrai, ou non ; je n'étais pas ici quand le premier ministre a fait à la dernière session, la déclaration que l'honorable député a mentionnée dans ses remarques ; je ne crois pas, cependant, que des paroles du premier ministre et des déclarations du gouvernement, mon honorable ami puisse inférer que le gouvernement actuel va adopter une ligne de conduite nouvelle, sans précédent, en ce qui concerne l'immigration. L'honorable député, ainsi que le chef de l'opposition qui siège à son côté, sait sans doute de quelles difficultés est hérissé ce grand et important sujet. C'est une des questions les plus difficiles, peut-être la plus difficile, dont le gouvernement actuel ait hérité et qu'il doit étudier et résoudre après avoir administré le département durant quelques mois seulement. Je crois qu'il serait stupide et absurde de ma part ou de la part de tout autre membre du gouvernement, d'essayer de parler avec une certaine assurance des résultats que donnera la politique que nous pouvons adopter. Nous n'avons pas promis mer et monde, M. le président, et nous ne nous proposons pas de faire de grandes promesses à l'heure qu'il est. Je crois cependant avoir le droit de dire que la politique que nous avons l'intention de suivre, sera, sous certains rapports, une amélioration sur celle de nos prédécesseurs, et surtout en ce qui concerne l'attention à donner aux immigrants qui viendront dans cette partie du pays que nous voulons coloniser, et nous nous efforcerons de les bien établir afin qu'ils demeurent permanents.

J'habite le Nord-Ouest depuis vingt ans, et l'expérience m'a prouvé, et tout me confirme dans cette opinion, qu'une des choses que l'on a le plus négligées dans le passé a été le soin de donner aux colons lorsqu'il arrivait dans le Nord-Ouest où nous espérons les implanter et en faire des citoyens canadiens. Je ne dis pas que, jusqu'ici, j'ai amélioré les choses sous ce rapport. Je sais parfaitement que mes efforts pour organiser un bureau d'immigration dont la fonction serait de recevoir les colons à leur arrivée et de les placer ensuite, n'ont pas été couronnés d'un succès complet ; il faudra un an ou deux afin d'étudier les résultats de cette œuvre, avant de pouvoir présenter un système approchant de l'exactitude et de la perfection, un système de nature à obvier à toutes les difficultés. Je puis dire, cependant, que j'ai organisé dans le Nord-Ouest un bureau dont l'objet est de placer et d'établir les immigrants ; — en principe, ce bureau est dans le même genre que celui qui a existé dans les dernières années, sous l'ancien gouvernement, un bureau qui existait de nom depuis longtemps, mais qui avait été tellement confondu et absorbé dans le système des terres publiques, qu'il était très peu avantageux. En parlant ainsi, je n'ai pas l'intention de blâmer les hommes chargés de l'administration de ce bureau, car au lieu d'en faire leur grande et principale affaire, ils considèrent ce bureau comme un détail secondaire de leur travail.

A part cela, j'ai aussi essayé de tirer parti du désir clairement manifesté par un grand nombre de Canadiens qui résident maintenant dans les Etats de l'ouest de l'union américaine, de venir s'établir dans le nord-ouest du Canada. En consé-

quence, j'ai organisé un corps d'officiers qui est maintenant à l'œuvre dans les Etats de l'ouest, surtout dans le Michigan, le Minnesota, les deux Dakotas et le Kansas, et nous avons des nouvelles qui nous font espérer que les efforts de nos agents seront couronnés de succès. D'autres arrangements de ce genre ont été faits depuis peu de temps, mais je ne veux pas parler des résultats avec trop de confiance.

Quant à l'immigration européenne, les honorables membres de la gauche, et surtout le chef de l'opposition, qui a été durant plusieurs années haut-commissaire à Londres, en Angleterre, ne s'attendent certainement pas qu'un ministre, qui n'est en fonctions que depuis quelques mois, et qui n'a jamais passé plusieurs années dans les vieux pays, parle avec une connaissance parfaite des détails de l'immigration en Europe et dans les Iles Britanniques. Depuis que je suis en fonctions, j'ai consacré autant de temps que me le permettaient mes autres devoirs pressants, pour obtenir des renseignements sur notre œuvre d'immigration, et j'ai eu l'avantage d'en causer avec sir Donald Smith, aujourd'hui notre haut-commissaire, qui a fait une étude approfondie de la question, et nous sommes entrés dans tous les détails du sujet. Mais je ne puis cependant parler en toute confiance des résultats de ce travail. Je constate, cependant, en prenant l'opinion de sir Donald, des agents de steamers, et des agents des compagnies de transport, que nous souffrons actuellement et que nous souffrirons probablement un an ou deux, du fait que les efforts, dans cette direction, se sont ralentis depuis deux ou trois ans.

Les hommes qui, avant nous, occupaient les bancs du trésor ont paru se décourager, — j'ignore si c'est à cause du résultat du dernier recensement, — et ils n'ont pas poursuivi l'œuvre de l'immigration avec la même énergie. Ceux qui connaissent les faits, me disent que nous souffrons aujourd'hui du ralentissement de vigueur dans les efforts des honorables membres de la gauche ; je parle ainsi, non d'après ma connaissance personnelle, mais en me basant sur les déclarations des personnes qui sont le mieux en état de juger de la situation. J'espère pouvoir, d'ici à six ou huit mois, remettre cette branche de mon département sur un pied d'efficacité, et inaugurer un système qui fera connaître à l'Europe les ressources du Canada mieux qu'on n'a pu le faire jusqu'aujourd'hui. Tout en n'espérant pas que le gouvernement, en un aussi court espace de temps, puisse peupler le Nord-Ouest, j'ai cependant le plus grand espoir que les choses vont changer et que, lorsque les Européens qui ne peuvent gagner leur vie dans leurs pays, connaîtront les ressources du territoire canadien que nous avons à leur offrir, nous aurons, dans la partie nord-ouest du Canada, un fort courant d'immigration, tel que nous n'en avons pas eu durant les dernières années. Il peut se faire que l'immigration soit tout à venir, il peut se faire que la tâche soit difficile, — et je n'ai aucun doute qu'elle le sera pour nous, — de détourner ce courant dans notre direction. Mais nous avons plusieurs choses qui militent en notre faveur, et si nous savons les utiliser, nous pourrons, dans un avenir prochain, obtenir des résultats encore plus favorables que ceux que nous avons espérés.

Je crois avoir bien fait comprendre à mon honorable ami que ce n'est pas l'intention du gouvernement de dépenser sans nécessité de grandes

sommes pour les fins d'immigration. Je pense que je serais en droit de demander à mes collègues de recommander à la Chambre un crédit, non pas de \$175,000, mais bien de \$1,000,000, pour les fins d'immigration, si je pouvais démontrer que tout ce montant pourrait être mis à profit et nous donnerait des résultats proportionnés ; et je crois que l'œuvre de l'immigration est tellement importante, que si l'on pouvait établir, d'une manière plausible, que nous pouvons obtenir des résultats proportionnés aux dépenses, la Chambre voterait sans hésiter n'importe quel montant. Mais comme c'est la première occasion que j'ai d'expliquer les raisons qui me font demander ce crédit, je ne demanderai au parlement de voter aucun argent, sans être en mesure de donner une explication satisfaisante, bien que je sois fermement convaincu qu'un grand courant d'immigration se dirigera dans les prairies de l'ouest, aussitôt que les habitants des vieux pays connaîtront toutes les ressources du Canada.

Quant aux détails, on constatera que j'ai laissé de l'argent sans l'affecter expressément à tel ou tel objet, ce qui me permettra de l'employer pour payer de l'ouvrage fait ici et là, lorsque l'occasion s'en présentera. Il est nécessaire d'en agir ainsi, surtout en fait d'immigration. Une des principales difficultés qu'il y a eu par le passé, c'est qu'il n'y avait pas assez de latitude pour certaines parties de l'œuvre de l'immigration. On nous représente quelquefois qu'un agent peut rendre des services dans un certain endroit ; on prend le meilleur homme et on l'envoie là. Plus tard, on constate que son ouvrage ne nous est d'aucune utilité, et l'agent est rappelé. Quelques semaines après, on nous représente que l'on peut travailler avec profit dans une autre région, on nomme un agent, et on l'envoie là ; et comme conséquence, durant l'année, l'œuvre du département ne fait que changer, et pour cette raison, il est impossible de définir directement et avec certitude le travail à faire, comme la chose arrive dans les autres départements. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire, à cette phase de la question, de donner de plus amples explications, si, cependant, l'on désire avoir d'autres détails, je serai heureux de donner tous les renseignements qu'il est en mon pouvoir de fournir.

M. FOSTER : Je ne sais si la Chambre a été désappointée, ou non, en entendant le discours du ministre de l'Intérieur, mais je suis bien certain que le pays sera désappointé en lisant les maigres explications de mon honorable ami, car on avait fait espérer au peuple quelque chose de plus et de mieux défini. Mon honorable ami déclare qu'il n'a jamais entendu dire que l'on avait fait de grandes promesses. Je ne tombe pas d'accord avec lui sur ce point. Avec les meilleurs hommes et dans les conditions les mieux étudiées, l'œuvre de l'immigration au Canada est un problème très difficile, mais cela n'a pas empêché les honorables membres de la droite de critiquer l'ancienne administration. Ces critiques, non seulement continues, mais encore parfaitement définies, ont été le matériel de guerre des honorables membres de la droite dans les dix dernières années.

À l'approche des élections de 1896, cette question a reçu autant d'attention, sauf le tarif, que n'importe quel autre article du programme que l'on a discuté devant le peuple. Le pressant besoin d'ouvrir le Nord-Ouest à l'immigration, l'immense étendue de terre fertile qui attendent les

colons, l'intérêt primordial qu'il y avait pour le Canada d'augmenter sa population dans ces riches et fécondes régions ; on s'est étendu sur tout cela, et l'on a continuellement et vigoureusement dénoncé l'ancien gouvernement, parce qu'il n'avait pas exécuté tout cela. Comme les élections approchaient, on a présenté la question aux électeurs en leur disant que si le parti libéral triomphait, le futur gouvernement libéral ferait une révolution dans notre système d'immigration, remplirait le Nord-Ouest, renoncerait aux vieilles méthodes et à la vieille politique, et inaugurerait une nouvelle politique qui peuplerait le Nord-Ouest et favoriserait, en conséquence, les progrès de ce pays. Celui qui n'aurait fait aucune autre chose que de lire le *Globe*, de Toronto, six mois avant les élections et six mois après, aurait constaté que c'était là le grand refrain de sa chanson. Le vieux parti a fait place au nouveau gouvernement qui, depuis une année, a pu mûrir et étudier ses plans, qui, je suppose, étaient déjà connus et arrêtés, car les critiques faites par les membres de la droite lorsqu'ils étaient dans l'opposition devaient avoir une base quelconque. Une année s'est écoulée, et le nouveau ministre qu'on avait spécialement présenté au pays comme un homme qui nous apportait une politique tout à fait neuve, et qui, en fait d'immigration, devait relever le crédit du Canada, le nouveau ministre, dis-je, vient de nous faire de ses projets un exposé des plus anodins et des plus incolores. Il nous a déclaré que le gouvernement n'avait pas une politique nouvelle, et l'honorable ministre ne nous a pas non plus donné le plan d'une politique nouvelle. Il nous a dit que n'ayant été que quelques mois en fonctions, on ne pouvait attendre de sa part une politique définie et arrêtée. Voilà une excuse qui en dit long.

L'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) sait, et ses collègues savent aussi, qu'il y a une énorme différence entre lancer des critiques des bancs de l'opposition, et concevoir et adopter une politique qui réponde aux circonstances ; un peu de travail actif dans un département a suffi pour dissiper les idées brumeuses qui flottaient dans son esprit et dans celui de ses collègues. L'honorable ministre nous dit qu'il n'a été que quelques mois en fonctions, et il demande du délai. Mais il n'y avait que quelques semaines que l'honorable ministre était en fonctions, quand il a décapité quelques-uns des fonctionnaires les plus capables de son département. Dans cette circonstance, il n'a pas demandé de délai ; il connaissait tout par lui-même. Mais aujourd'hui, il demande du délai, et, naturellement, nous devons lui en accorder. Quelles sont les différences qu'il y a entre l'ancienne politique et la nouvelle ? L'honorable ministre n'en a pas indiqué une seule. Il nous a dit qu'il s'efforcera d'avoir bien soin des immigrants lorsqu'ils arriveraient ici. Il nous a déclaré que l'ancien gouvernement n'avait pas perdu cet objet de vue, mais qu'il avait manqué sous certains rapports. L'ancien ministre de l'Intérieur et ses prédécesseurs ont toujours considéré qu'il était de la plus grande importance de prendre soin des immigrants, depuis leur arrivée dans les ports du Canada, jusqu'à leur établissement sur les terres du Nord-Ouest ; et depuis leur débarquement à Halifax ou à Québec, jusqu'à ce qu'ils fussent rendus à leurs habitations dans le Nord-Ouest, les immigrants ont toujours été accompagnés et assistés par les officiers du gouvernement du Canada. Mon honorable ami

M. FOSTER.

affirme que le gouvernement est décidé à faire davantage. Tant mieux, mais la politique du gouvernement actuel est exactement la même que celle de l'ancien gouvernement, et il reste à voir si le service sera plus efficace et si l'honorable ministre infusera dans son département une vigueur plus grande que sous le régime de ses prédécesseurs. J'en doute beaucoup.

Le ministre de l'Intérieur nous a déclaré qu'il avait organisé un bureau pour faire cette partie de l'ouvrage et pour d'autres objets divers concernant l'établissement dans le Nord-Ouest, — un bureau semblable en principe, pour me servir de ces propres paroles, au bureau qui existait sous les précédents ministres de l'Intérieur. Ce bureau est dans le même but : secourir et protéger l'immigrant, l'aider sur une terre étrangère, le guider à sa future habitation, lui faire sentir enfin, depuis le moment qu'il a touché nos rivages jusqu'à son arrivée dans sa nouvelle demeure, au Nord-Ouest, quelque rude que soit cette demeure, qu'il est entouré des bons offices du gouvernement, et, naturellement, il a besoin pour cette fin d'un certain personnel de fonctionnaires.

L'ancien ministre de l'Intérieur a adopté une nouvelle politique en s'occupant surtout de rapatrier dans le Nord-Ouest les Canadiens et les descendants de Canadiens ; et à cet effet, mon ancien collègue a inauguré un système de communications, non seulement par la voie de la presse et par circulaires, mais encore au moyen d'agents actifs et habiles qui ont parcouru les Etats que l'honorable ministre (M. Sifton) a mentionnés et y ont fait connaître aux habitants les avantages et les ressources de notre Nord-Ouest, ainsi que les bienveillantes intentions et les bons offices du gouvernement quant aux transport au Canada des personnes qui voulaient émigrer des Etats de l'ouest de l'Union américaine. Durant les trois ou quatre années que cette politique a été suivie, quelques-uns des meilleurs colons que nous ayons aujourd'hui dans le Nord-Ouest ont quitté les Etats nord-ouest de la république voisine ; la plupart d'entre eux avaient été autrefois des Canadiens ou étaient des descendants de Canadiens qui, ayant trouvé dans leur patrie d'adoption, des conditions d'existence moins favorables qu'ils ne l'avaient espéré, s'en sont revenus en Canada avec leurs familles et leurs biens. Mon honorable ami (M. Sifton) a adopté la même politique et il va la mettre en pratique ; il a déjà cherché à recruter un personnel d'hommes habiles qu'il enverra à l'étranger comme agents d'immigration. — c'est absolument la même politique, appliquée exactement de la même manière, et, dans la plupart des cas, avec les mêmes traitements.

Quant à l'immigration européenne, mon honorable ami n'en dit pas grand'chose, si ce n'est que nous souffrons du ralentissement de nos efforts. Or, il peut y avoir différentes opinions à ce sujet. Il n'est pas exact de dire que nos efforts, pour faire connaître le Canada en Europe, durant les huit ou neuf dernières années, se soient ralentis d'une manière sensible ; mais il est vrai que, dans certaines années, l'état des choses a tellement changé, que tous les efforts que vous feriez ne réussiraient pas à attirer, comme dans les années passées, les immigrants de la Grande-Bretagne ou de quelques autres contrées de l'Europe. Quand une personne se tire assez bien d'affaire, les tentatives pour la faire immigrer sont moins alléchantes que quand les temps sont durs et qu'elle ne prospère pas ; et

pendant les trois ou quatre dernières années, l'une des plus grandes difficultés que nous ayons eues pour recruter des immigrants a été le fait que durant cette période, les gens de la classe qu'il nous faut se sont assez bien tirés d'affaire et n'étaient pas disposés à abandonner leurs demeures dans les vieux pays, pour venir dans le nouveau monde. Je ne désire pas m'étendre plus longtemps sur ce sujet, mais mon honorable ami, par ses conversations avec les membres de son département et par la connaissance personnelle qu'il en a, sait bien qu'il en est ainsi. L'ancien gouvernement a répandu les renseignements par la voie des écoles, des journaux et de ses propres agents et par d'autres moyens efficaces et, surtout, par l'entremise de l'ancien haut-commissaire, lequel a été dignement remplacé par sir Donald Smith qui, comme lui, fait tous ses efforts pour convaincre les différentes classes de la Grande-Bretagne que l'Angleterre a ici une dépendance pleine de terres fertiles, où elle pourrait planter ses vigoureux enfants, sans perdre un seul de ses sujets. Mon honorable ami (M. Sifton) va essayer de continuer cette grande entreprise, et si ses efforts sont couronnés de succès, personne n'en sera plus heureux que les membres de la gauche, mais qu'il me permette de lui dire que cette politique est exactement celle qui a été suivie par l'ancien gouvernement.

Le ministre de l'Intérieur ne demande pas des millions, et ce n'est que sage, mais il croit que le travail de la colonisation se fera lentement. C'est la conclusion à laquelle nous en arrivons, lorsque nous examinons la question au point de vue des faits; cependant, mon honorable ami a fait une prophétie dont il entrevoyait d'abord l'accomplissement dans quelques années, mais ensuite, il nous a dit qu'elle pourrait bien ne pas se réaliser avant longtemps, — une prophétie que dans un avenir indéfini et éloigné, les habitants des vieux pays afflueraient en Canada et y établiraient leurs demeures. Ce n'était pas là le langage que l'on tenait il y a douze ou quinze mois. Tout ce qui était alors nécessaire, c'était de déployer le drapeau libéral, et comme par enchantement, de forts courants d'immigration se dirigeraient vers le Nord-Ouest. Mais maintenant, le procédé sera lent et difficile, et la prophétie de mon honorable ami ne se réalisera pas avant de nombreuses années.

Mon honorable ami désire avoir une certaine latitude dans les crédits de son département. Par exemple, il nous dit: "Si j'envoie un homme dans le Wisconsin et si je constate ensuite qu'il n'y fait pas beaucoup de besogne, je désire être en état de le placer ailleurs; je ne veux pas avoir les mains liées." Est-ce qu'un ministre quelconque a jamais eu les mains liées? Vous avez un crédit pour les agents étrangers, ce qui comprend tous les agents étrangers, et vous avez un crédit pour les agents dans la Grande-Bretagne. Il y a là la même latitude, ni plus ni moins, que tout ministre doit avoir; et c'est le même système qui existe depuis les dix dernières années; peut-être que mon honorable ami va en élargir le cadre, afin de servir quelques-uns de ses desseins particuliers.

Mon honorable ami a prophétisé que, plus tard, après des essais lents et difficiles, le Nord-Ouest peut se peupler. Est-ce que mon honorable ami ne voit pas défiler devant lui le spectre de ses promesses, vieilles de douze mois seulement? Comment devait-il peupler le Nord-Ouest, il y a douze mois? Comment le *Globe* de Toronto, et le parti

libéral dans tout le pays, devaient-ils peupler le Nord-Ouest? En rendant les conditions d'existence faciles au Nord-Ouest; en balayant ce système de protection, système spoliateur et meurtrier qui saignait à blancs cultivateurs, et en donnant à ces derniers des instruments aratoires exempts de droits, ainsi que des cotons, des lainages, et enfin, tout ce dont ils auraient besoin dans leur état. Comment pouviez-vous espérer, disait-on, avoir des habitants dans le Nord-Ouest, lorsque l'on taxait les cultivateurs pour soutenir les lourds monopoles de l'est? Et voici mon honorable ami avec une prophétie qui ne doit pas s'accomplir avant longtemps, et demandant plus de latitude, qui impose un droit de 20 pour 100 sur les instruments aratoires et 35 pour 100 sur les lainages, et qui, enfin, élève l'impôt sur les cotons. Mon honorable ami doit voir défiler devant lui les spectres de ses promesses passées, le soir quand il se couche et le matin quand il s'éveille; et s'il a une conscience, elle doit le troubler à l'aspect de ces spectres qui passent devant lui, tandis que dans les airs, il aperçoit une espèce d'écran sur lequel on lit la prière des cultivateurs du Nord-Ouest: "Que M. Laurier nous donne seulement le libre-échange!" et tous les habitants du Nord-Ouest inscriront cette devise sur les murs de leur chambre à coucher: "Dieu bénisse M. Laurier!"

M. CASGRAIN: Je désire attirer l'attention de la Chambre sur quelque chose qui est arrivé dans la province de Québec, lors des dernières élections. Mon honorable ami (M. Foster) vient d'établir un contraste entre les promesses que l'on faisait quant à l'immigration dans certaines parties du Canada, et l'oubli que les honorables membres de la droite ont fait de ces promesses depuis qu'ils sont au pouvoir. Mon honorable ami (M. Sifton) suit probablement l'influence de la domination française quant à cette politique d'immigration, car tandis que, dans l'Ontario, les orateurs et les journaux libéraux promettaient que si le parti libéral arrivait au pouvoir, les immigrants afflueraient dans le Nord-Ouest, d'un autre côté, dans la province de Québec, tous les journaux et plusieurs orateurs libéraux, et parmi ces derniers, un grand nombre de membres de la droite, ont promis, d'un bout de la province à l'autre, qu'après l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement libéral, on ne verrait plus venir dans le Manitoba et le Nord-Ouest tous ces étrangers dont le seul désir était d'étouffer ceux qu'ils appelaient "nos chers compatriotes."

Tels étaient les cris soulevés dans la province de Québec. Ces gens disaient que le gouvernement conservateur avait dépensé des millions de dollars pour amener en ce pays des étrangers—des Islandais, des Mennonites, des Anglais et des Écossais—au grand détriment de la population canadienne-française. Il me semble que si les promesses de mon honorable ami et des partisans du gouvernement dans d'autres parties du Canada n'ont pas été réalisées, la seule raison en est que le ministre de l'Intérieur a subi l'influence de la domination française, et probablement la grande influence du ministre des Travaux publics (M. Tarte). Telle est la raison pour laquelle ces grandes promesses faites par les honorables membres de la droite lorsqu'ils étaient dans l'opposition n'ont pas été remplies.

Je voudrais signaler à mon honorable ami un autre côté de la question. Pendant que ces mes-

sieurs de la province de Québec blâmaient le parti conservateur à cause de sa politique d'immigration généralement ; pendant qu'ils le blâmaient d'avoir importé en ce pays des gens de l'autre côté de l'Océan, un autre sujet constant de plainte était qu'on ne faisait rien pour ramener des Etats-Unis nos compatriotes qui, disaient-ils, avaient été forcés par la politique de l'ancien gouvernement de quitter leurs foyers pour aller gagner leur vie dans la grande république américaine. Je ne vois dans les explications fournies par mon honorable ami rien qui puisse me faire croire que la politique de l'ancien gouvernement à cet égard ait été changée par ces ministres. Je voudrais lui demander s'il est prêt à donner à la Chambre l'assurance qu'il va remplir quelque une des promesses faites, non par lui-même, mais par un grand nombre de ses partisans de la province de Québec, savoir : qu'on ferait un effort très sérieux pour ramener au pays, surtout au Nord-Ouest, les Canadiens-français qui avaient quitté notre province afin d'aller gagner leur vie aux Etats-Unis. S'il allait faire cela, il remplirait les promesses faites durant les élections, et il rachèterait aussi, dans une certaine mesure, les promesses faites par ces messieurs qui accusaient le parti conservateur d'avoir importé un grand nombre d'étrangers dans le pays, pendant qu'il laissait nos Canadiens-français mourir de faim dans les Etats de l'est de la république voisine.

L'honorable ministre nous a dit qu'il enverrait des agents dans les Etats de l'Ouest pour ramener au pays les Canadiens qui avaient émigré dans cette partie des Etats-Unis. Eh bien ! s'il fait cela dans les Etats de l'Ouest, il doit le faire également dans les Etats de l'est.

Je demanderais à l'honorable ministre de nous donner les noms des agents actuellement employés par le gouvernement en Europe dans le but de stimuler l'immigration au Canada.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne m'est pas nécessaire, je crois, de répondre tant soit peu longuement à mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances (M. Foster), dont les remarques, évidemment, étaient motivées par un esprit bien différent de celui qui a animé les miennes. L'honorable député doit avoir vu clairement que je n'ai pas tenté dans l'explication que j'ai fournie de faire servir celle-ci aux intérêts de parti. J'ai parlé dans les termes les plus bienveillants possibles des efforts faits par mes prédécesseurs, et je n'ai sous aucun rapport essayé de discréditer leur politique, mais je me suis simplement efforcé de donner, au point de vue des affaires, l'explication que je croyais être de mon devoir de fournir lors de l'adoption des estimations. L'honorable député, cependant, s'est placé sur un terrain de beaucoup moins élevé, dans un débat de ce genre, en discutant la question, dans le but, non d'obtenir un renseignement, mais d'établir une accusation contre le gouvernement à un point de vue de parti.

Ce serait pour moi chose des plus aisées que d'élaborer un projet renfermant une grande variété de sujets, qu'on pourrait considérer comme nouveau, et qui pourrait peut-être, en apparence, se trouver de nature à causer une certaine impression. Mais l'honorable député sait aussi bien que moi que ce gouvernement sera jugé, non sur des promesses, ni sur des professions de foi, ni sur des projets, mais sur des résultats.

M. CASGRAIN.

Il se peut que, sous certains rapports, la revision du tarif n'ait pas été satisfaisante pour les honorables membres de la gauche ; mais le moment convenable pour discuter cela n'est pas alors que nous siégeons en comité des subsides ; ce sera lorsque la Chambre sera saisie de la considération du tarif.

Je crois que lors de la prorogation des Chambres, on trouvera que ce gouvernement-ci a plus fait en trois ou quatre mois, pour améliorer l'état de la population du Nord-Ouest, que n'ont fait durant dix ans ces messieurs qui l'ont précédé.

En réponse à l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain), je puis dire que c'est mon intention, comme mon désir, de remplir les promesses qu'il dit avoir été faites par mes amis politiques de Québec relativement au repatriement des Canadiens-français qui sont allés s'établir dans les Etats de l'est américain. Je sympathise des plus fortement avec le désir de la population de cette province, et n'ai aucun doute que le premier ministre est animé du même sentiment, lequel consiste en ce que les Canadiens qui nous ont quittés soient ramenés au Canada pour y vivre dans leur propre pays.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Nous avons déjà commencé à agir dans ce sens.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous poséons actuellement un certain nombre d'hommes principalement engagés dans cette œuvre. Je puis en nommer quatre, savoir : MM. Swanson, Morin, Corbeil, Mousseau. Ces messieurs sont presque entièrement employés dans cette œuvre. Trois d'entre eux étaient employés par l'ancien gouvernement et ont été retenus parce que leurs services, autant que me permet de le juger le peu de temps que j'ai été en fonctions, furent assez efficaces, et j'ai cru qu'il valait mieux les continuer dans leur charge. Un autre agent du nom de Brousseau a encore été nommé, qui, j'ai lieu de le croire, se montrera officier compétent. En outre, la Société de repatriement de Montréal—institution dont l'honorable député, nul doute, connaît mieux que moi les détails—est créditée au montant de \$3,000 dans les estimations, ce qui, je n'en doute pas, recevra l'approbation de mon honorable ami.

Je puis ajouter que le mois dernier, ou vers ce temps-là, nous avons fait des démarches pour repatrier nombre de Canadiens-français qu'une illusion trompeuse avait entraînés hors du pays. Un grand nombre d'entre eux ont été ramenés il y a quelques jours seulement de la ville de Détroit où ils s'étaient rassemblés presque réduits à l'état de dénuement, après s'être établis dans différentes parties du Michigan, pour venir définitivement s'échouer en cette ville. J'ai repatrié ces gens qui sont allés s'établir dans la région du Lac Saint-Jean.

De plus, le gouvernement a dû dépenser de \$3,000 à \$4,000 environ, si ma mémoire ne me fait pas défaut, pour payer les dépenses de repatriement de Canadiens-français allés au Brésil par suite de représentations leur faisant espérer qu'ils pourraient y réussir dans une mesure beaucoup plus grande que celle qu'on a constatée être justifiée par les faits. Ces gens se sont trouvés dans un état de misère au Brésil, et nous avons considéré que, dans l'intérêt de la dignité du gouvernement et du pays, ainsi que de nos propres citoyens, il nous fallait payer leurs frais de retour. Et c'est ce que nous

avons fait. Je puis dire que ces gens-là sont partis pour le Brésil malgré les énergiques protestations des officiers du département, qui leur disaient alors que les résultats ne répondraient pas à leurs espérances.

Je ne sais pas si j'ai répondu à toutes les questions de l'honorable député. Je serai heureux de lui fournir tout autre renseignement qu'il peut désirer.

M. CASGRAIN : L'honorable ministre peut-il me dire quel est le nombre de ses agents en Europe ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'honorable député (M. Casgrain) entend-il comprendre dans sa question les agents que nous avons dans les Iles Britanniques ?

M. CASGRAIN : Oui.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ces agents sont au nombre de seize à présent, d'après le mémoire que je possède. Je peux me tromper d'un ou de deux à cause de changements récents.

M. FOSTER : Puis-je savoir si les dépenses de ces gens rapatriés du Brésil ont été payées à même le crédit affecté à l'immigration ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui, elles ont été mises au compte du crédit affecté à l'immigration ; mais nous nous proposons de demander un crédit supplémentaire spécial pour rembourser à ce crédit le montant que nous lui avons ainsi soustrait.

M. FOSTER : Vous auriez pu tout autant les payer à même le crédit de l'expédition de la Baie d'Hudson.

M. LAVERGNE : Je désire dire un mot en réponse à mon honorable ami, le député de Montmorency (M. Casgrain). J'ai été un peu surpris de l'assertion qu'il a faite. Il doit avoir eu le malheur de se heurter à des endroits où l'esprit de bigoterie existait. Quant à moi et quant à mes amis qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, nous n'avons pas vu semblables tentatives de soulever le cri national contre l'immigration de personnes venant d'Angleterre ou d'ailleurs. Nous avons toujours déclaré, en nous appuyant sur les chiffres du recensement, qu'il y avait réellement diminution dans notre population, en tenant compte de l'accroissement naturel de celle-ci, que notre population était partie, et que nous avions dépensé des sommes considérables pour attirer les immigrants ici, mais sans le moindre succès. Nous avons dit ce que le gouvernement avait fait pour l'immigration en vue d'augmenter la population, mais quant à se plaindre de ce que la population anglaise ou toute autre population ait été amenée ici pour étouffer l'élément canadien-français, mon honorable ami a réellement été fort malheureux de tomber dans des endroits où pareille chose a été dite. Mes amis et moi n'avons pas eu ce malheur. C'est la première fois que j'entends faire assertion semblable. Je suis allé dans bien des comtés, et je n'ai jamais entendu énoncer ce dont parle l'honorable député. Mes honorables amis qui siègent de ce côté-ci de la Chambre pourraient, je crois, corroborer ce que je dis.

M. BENNETT : Il est tristement clair qu'il existe une grande différence entre l'idée que le gouvernement actuel se fait aujourd'hui d'une politique d'immigration, et celle qui a prévalu en ce pays durant les quelques années dernières. Je puis me rappeler fort bien les dénonciations vives et vigoureuses qu'on faisait en cette Chambre de la politique d'immigration de l'ancien gouvernement. Il est vrai que le premier ministre a rentré ses griffes, si je puis m'exprimer ainsi, relativement à la politique d'immigration de l'ancien gouvernement, lorsqu'il a dit :

Tout en devant dire que je ne suis pas absolument admirateur de la politique d'immigration de nos prédécesseurs, j'approuve tout à fait et je recommande le système qu'ils ont, je ne dirai pas inauguré, mais tenté d'inaugurer, en vue d'attirer des immigrants des Etats de l'Ouest.

Mais des rangs suivants s'élevèrent plutôt de fortes dénonciations, et le premier parmi ceux qui les proférèrent, se trouva l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), qui déclama contre la politique d'immigration reposant sur ces bases, et qui, parlant au nom de la grande province du Manitoba, fit la déclaration suivante :

Je reconnais qu'il y aura des divergences politiques relativement au tarif, mais je suis fortement convaincu que la meilleure politique d'immigration qui puisse être adoptée pour le Manitoba, et surtout pour le Nord-Ouest, est l'abaissement jusqu'à leur plus simple expression des droits pesant sur les choses nécessaires à la vie, ainsi que l'abaissement ou plutôt l'abolition complète, des droits imposés sur les instruments aratoires.

M. RICHARDSON : Je pense ainsi aujourd'hui.

M. BENNETT : L'honorable député peut penser ainsi, mais je devrai dire qu'il ne votera pas ainsi.

M. RICHARDSON : Je suis prêt à voter pour l'abolition des droits imposés sur les instruments aratoires.

M. BENNETT : L'esprit peut être fort, mais la chair sera plutôt faible, au moment de s'exécuter.

Il siège à la droite d'un autre partisan éprouvé du gouvernement, qui a exprimé à celui-ci une autre idée politique. Je parle de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), qui a dit :

Il est de la plus grande nécessité pour l'union et l'édification du Canada, qu'un fort contingent de la colonisation du Nord-Ouest, provienne des provinces de l'est, car c'est la seule garantie que nous ayons de voir cette partie du pays rester fidèle au drapeau, de cimenter l'union de l'est et de l'ouest du Canada.

Eh bien ! en définitive, cet avis bienveillant de la part de partisans, je ne dirai pas fidèles, mais admirateurs de ces membres de la droite, doit être négligé. Leurs idées doivent être laissées de côté, et la politique qui doit être adoptée ne consiste pas à attirer la population de l'Ontario ni des Etats de l'ouest, mais s'il faut en croire les déclarations des agents d'immigration mêmes, cette politique doit être absolument différente.

Un membre du dernier parlement, M. Devlin, a récemment été nommé agent d'immigration dans le Royaume-Uni. Or, chose étrange—je suis sûr que l'honorable premier ministre l'ignore—M. Devlin possède des instructions particulières quant à la classe d'immigrants qu'il doit diriger sur le Canada. Les cris de race et de religion, aurais-je cru, nous causent déjà assez de difficultés, et, cependant, M. Devlin est allé dans le Royaume-Uni chargé par le gouvernement de la mission de mettre une

nouvelle idée à exécution, c'est-à-dire, de créer un parti catholique irlandais dans le pays. Si l'argent affecté à l'immigration est dépensé pour des fins semblables, nous voilà arrivés, en vérité, à un état de choses déplorable.

Pourtant, parlant à Aylmer, P. Q., M. Devlin s'est servi de ce langage des plus remarquables. Le ministre de l'Intérieur dira, j'espère, que M. Devlin n'était pas autorisé à faire pareil énoncé. Il a dit :

En serait-il autrement, je n'accepterais pas la mission qu'il.....

Parlant du premier ministre (M. Laurier).

..... m'a confiée, et qui, j'espère, sera fructueuse en tant que notre race est concernée, et pour les meilleurs intérêts de notre pays. Je vous remercie, mes chers amis de Lowe, et en vous parlant, je m'adresse à tous mes compatriotes catholiques irlandais du Canada qui ont toujours été si bons pour moi. Je suis fier de voir que vous appréciez l'importance de la démarche que le gouvernement adopte à l'égard de l'Irlande, lieu de votre naissance et de vos amours.

Eh bien ! voilà qui semble d'étranges paroles. Nous voyons M. Devlin nommé agent d'immigration par le gouvernement canadien, dire que le premier ministre lui a confié une mission spéciale, et que son devoir est de se rendre en Irlande, non pour y inviter les immigrants à venir ici, indépendamment de leur religion, mais pour s'efforcer d'attirer ici des catholiques romains irlandais. Je n'ai pas d'objection à ce que des catholiques irlandais ou des protestants irlandais viennent au Canada, mais je regrette de voir un homme spécialement chargé, comme M. Devlin dit l'être, de la mission de se rendre en Irlande pour tâcher d'importer ici des gens professant une foi particulière.

Mon honorable ami, le député de Wellington-nord (M. McMullen), a élevé la voix pour protester parce qu'un certain Alfred Jury, de Toronto, avait été envoyé en Angleterre en qualité d'agent d'immigration. Je ne connais pas M. Jury personnellement, mais je sais, par sa réputation, qu'il a été depuis des années l'un des orateurs libre-penseurs et athées les plus remarquables de Toronto, et tout citoyen de cette ville corroborera cette assertion. Je ne présume pas que la raison pour laquelle l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a objecté à M. Jury fût simplement que celui-ci avait fait des discours à Toronto pour protester contre la circulation des tramways le dimanche, pour protester contre la profanation du sabbat, comme les adversaires de la circulation des tramways le dimanche se plaisent à appeler cela ; mais la raison en était, je crois, que M. Jury est un homme de l'ouest de l'Ontario, et que durant nombre d'années à Toronto, il a été uniquement l'avocat du socialisme, de la libre-pensée et de l'athéisme, dans leur caractère le plus accentué. Eh bien ! M. l'Orateur, si nous devons recevoir des immigrants d'Europe, et s'ils ressemblent à ceux de la sphère dans laquelle M. Jury va s'agiter, s'il reste tant soit peu fidèle à ses goûts passés, je dis que le résultat en sera des plus déplorables ; et d'un autre côté, si M. Devlin doit seulement se confiner, en Irlande, au champ particulier qu'il a déclaré devoir employer, je dis que la chose sera également déplorable.

En somme, les déclarations de l'honorable ministre de l'Intérieur, aujourd'hui, relativement à la
M. BENNETT.

politique d'immigration, causerait, je crois, du désappointement, venant après les promesses de l'inauguration d'une ère nouvelle.

En présence des déclarations de M. Devlin, faites à la veille de son départ et non répudiées —mais j'espère qu'elles le seront ici aujourd'hui,— et en présence du fait qu'un homme du caractère de M. Jury a été nommé agent, je puis seulement dire que la politique d'immigration du nouveau gouvernement n'aura pas de résultats bien avantageux, je crois, comparativement à ceux des quelques années dernières.

M. CASEY : Je regrette que le ministre de l'Intérieur n'ait pu se vanter assez pour satisfaire le ministre des Finances. Je remarque cependant, en l'approuvant, qu'il préfère confier ses succès à la décision d'une épreuve réelle. L'honorable ministre n'a pas eu l'avantage d'être ici en ces années où les membres de la droite avaient coutume de se vanter, et il n'a pas été formé à ce mode d'administrer les affaires ; il devra donc triompher dans la voie qu'il s'est lui-même choisie, et j'ai toute confiance qu'il en sortira avec bonheur.

C'est pour cette raison que je désire lui signaler une proposition relative à la question de l'immigration, sans m'attendre à ce qu'il en résulte quelque promesse ou quelque réponse définie, mais désireux de voir la chose discutée.

La masse de nos dépenses affectées à l'immigration était faite jusqu'à présent au profit des parties les plus nouvelles du pays, et je pense qu'il est possible de faire quelque chose pour les anciennes parties. Prenez, par exemple, la partie sud-ouest de l'Ontario, la région peut être la plus fertile et la plus prospère du Canada, à l'exception de toute autre localité où se trouve par hasard la demeure de chacun des membres de cette Chambre : on y a souffert dans une certaine mesure du développement du Manitoba et du Nord-Ouest. L'émigration dans ces nouvelles régions a été telle, qu'on a vu la demande des terres diminuer dans cette partie de l'Ontario.

Eh bien ! je pense qu'on pourrait faire beaucoup par une conduite judicieuse pour attirer cette classe de fermiers d'Angleterre qui possèdent un capital considérable. Ces fermiers doivent posséder un certain capital avant de louer une ferme en Angleterre, et ce capital suffirait, au prix actuel des fermes de l'Ontario, pour leur procurer ici de très bonnes fermes. Ce serait là, je crois, la classe d'immigrants la plus profitable qu'il nous soit possible d'attirer ; et je suggérerais que l'honorable ministre trouve quelque moyen de signaler à cette classe de personnes les perspectives favorables que lui offrent les anciennes parties du Canada.

On sait que le *britisher*, comme nos voisins l'appellent, préfère s'établir en un lieu où il retrouve des institutions à peu près semblables à celles qu'il a quittées et la perspective d'avoir de bonnes écoles, des églises, des chemins, toutes choses de ce genre, serait de nature à l'attirer. La plupart de ceux qui émigrent d'Angleterre et la plupart des fermiers dont je parle ignorent qu'un tel état de choses existe au Canada. On considère le Canada, ou comme une région toute couverte de forêts, ou comme un territoire de prairies, ou comme un pays minier ; on ignore qu'il existe ici de grandes étendues de pays où l'on peut, avec un petit capital, acquérir de bonnes et prospères propriétés.

J'appelle l'attention du ministre sur ce sujet, et s'il y a songé, je lui demanderais de nous dire à quelle conclusion il est arrivé.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux pas retenir le comité, mais ce sujet est fort intéressant. Il ne peut y avoir aucun doute dans l'esprit de tous ceux qui se sont donné, la peine d'examiner cette matière, qu'on ne peut exagérer l'importance d'une bonne immigration. Il n'y a pas de doute, non plus, que nos efforts jusqu'à présent n'ont pas été aussi heureux que nous l'aurions voulu. Il y a eu des raisons de nature à paralyser les efforts faits pour amener des immigrants au Canada.

Voici, par exemple, une circonstance présente à l'esprit de tous les députés qui m'écourent, c'est-à-dire la chute du prix du blé, laquelle porta un coup terrible à l'immigration. Lorsque le prix du blé tomba de moitié, tout le monde sentit que la grande attraction de notre Nord-Ouest était sérieusement diminuée aux yeux des immigrants, et qu'il était impossible de réagir avec succès contre un courant aussi contraire que celui résultant de la baisse du prix du blé au point d'ôter tout bénéfice à sa production même dans le Nord-Ouest du Canada où cette céréale peut être cultivée à meilleur marché, je crois, que partout ailleurs, ou moins dans l'Amérique du Nord. Cette baisse a constitué un très grand obstacle aux efforts que nous avons faits pour stimuler l'immigration.

Mon honorable ami qui siège près de moi (M. Foster) a parlé du fait que le gouvernement suit beaucoup les traces de ses prédécesseurs. Eh bien ! j'accepte la chose comme un fait dont nous devons nous féliciter. Assurément, je serai le dernier à reprocher aux honorables membres de la droite de suivre aussi fidèlement que possible les traces de leurs prédécesseurs, et plus ils se rapprocheront de la manière dont les divers départements se sont efforcés de favoriser les intérêts du pays, plus ils devront, je crois, vraisemblablement réussir dans l'œuvre dans laquelle ils sont engagés.

Mais il est d'autres raisons, à part celles que j'ai mentionnées, qui nuisent considérablement aux efforts que nous faisons pour entraîner au Canada des immigrants du Royaume-Uni et d'autres pays. L'une d'elles est la grande amélioration du sort de la classe qui a coutume d'émigrer. Cela, nul doute, a constitué un sérieux obstacle. On sait que l'amour du foyer, l'amour de son propre pays, si puissant partout dans le cœur humain, est extrêmement difficile à vaincre, et que seule la nécessité force les gens à aller chercher de nouveaux foyers sur la terre étrangère. Or, l'amélioration de l'état général du peuple en Angleterre et en Europe est de nature à diminuer le flot de l'immigration.

J'espérais que le gouvernement avait déjà déposé sur le bureau de la Chambre les documents relatifs aux arrangements projetés pour le service rapide. Je viens de lire dans les journaux que MM. Peterson et Tate, entrepreneurs du service rapide, sont à prendre leurs mesures, afin de se mettre en état de commencer le service dans un mois ; et l'honorable ministre pourrait peut-être me dire ce qu'il y a de vrai dans cette nouvelle ; bien qu'à mon avis, il est fort possible que les entrepreneurs aient fait des arrangements avec une ligne de steamers, ce qui leur permettrait de commencer leur service à bref délai. J'ignore ce qu'il peut y avoir de vrai dans cette nouvelle bien que j'eusse été heureux de la voir se vérifier. Je tiens des MM. Alian qui ont

fait une étude approfondie de la question d'immigration et de celle du transport, que l'une des plus grandes difficultés qui militent contre l'immigration au Canada est l'existence de steamers rapides voyageant entre l'Europe et New-York, et que les émigrants les plus pauvres ne reculent devant aucun sacrifice pour prendre passage à bord de vaisseaux qui gagnent une journée ou deux sur les autres lignes dans le trajet de l'Atlantique. A mes yeux, l'établissement d'une ligne de steamers rapides sera donc un précieux auxiliaire pour le pays, en ce qu'elle activera le courant de l'immigration vers le Canada, car c'est un fait bien connu que les immigrants à destination du Canada, qui passent par les Etats-Unis sont fort exposés à ne pas se rendre à destination, et que cédant aux instances qu'on leur fait ils se fixent aux Etats-Unis. On a fait allusion à celui qui m'a succédé, à titre de haut-commissaire du Canada à Londres. Il eût, à mon avis, été impossible de trouver, pour remplir cette charge un homme plus renseigné sur ces matières, plus dévoué aux intérêts du pays que ne l'est le titulaire actuel, lequel est ainsi en état de détourner vers le Nord-Ouest le courant de l'immigration. En lisant ces jours derniers un compte rendu publié dans la presse, je m'ai nullement été surpris de voir mon successeur déclarer, que le département de l'immigration en Angleterre avait tenté tous les efforts possibles dans ce sens, et que l'on continuerait à déployer les mêmes efforts, mais, ajoute-t-il, pour accroître d'une manière sensible ces résultats, il faudrait nécessairement augmenter l'aide donnée à l'immigration en y consacrant une somme d'argent beaucoup plus considérable.

Je crois que le ministre de l'Intérieur se propose de faire voter cette année-ci un crédit bien plus important que ceux des années passées : j'en suis fort aise, car les chances d'obtenir de remarquables résultats en ce sens sont bien meilleures aujourd'hui qu'elles ne l'ont été par le passé. D'abord, le prix du blé est à la hausse ; or, l'on sait jusqu'à quel point le bas prix de cette céréale, les années précédentes, a neutralisé les efforts tentés pour obtenir des immigrants ; il faut donc espérer que les prix continueront à s'améliorer et qu'à tout événement le blé commandera un prix qui en rendra la culture profitable au producteur. Rien, à mon avis, ne contribuerait davantage à stimuler l'immigration vers le Nord-Ouest. Il est un autre facteur qui, à mon sens, contribuera puissamment à diriger vers le Canada le flot de l'immigration ; c'est l'immense développement des ressources minières du pays. L'année dernière s'est signalée par des découvertes importantes, non seulement de mines d'or et d'argent, mais en outre, des mines de cuivre et de plomb et autres minéraux, et ces découvertes attireront infailliblement des immigrants. L'expérience des différents pays du monde prouve, en effet, que rien ne contribue autant que la découverte de l'or à faire affluer la population dans un pays. A mon avis, le pays est si riche en ressources minérales que la population qui vient au Canada travailler à l'exploitation des mines verra ses efforts amplement récompensés, et non seulement le pays bénéficiera de la création de richesses extraites des entrailles de la terre, mais les immigrants qui viennent ici à la recherche de l'or, se fixeront au pays et se livreront plus tard à l'exploitation agricole et à d'autres industries, ainsi que le prouve l'exemple de la Colombie-Anglaise où l'exploitation des mines d'or de Caribou attirera, il y a

nombre d'années, un flot considérable d'immigrants qui s'y fixèrent, après que les mines d'or furent censées épuisées, bien qu'à mon sens, ce ne fût là réellement que le début de l'exploitation et des découvertes, comme la chose sera constatée dans un avenir assez rapproché. Ainsi donc, le flot de mineurs qui s'est déversé dans la Colombie-Anglaise dans le but d'y développer les ressources minérales de la contrée, ainsi que les mineurs qui ont afflué vers la rivière de la Pluie, le lac des Bois et d'autres parties du Canada, dont les richesses minérales se révèlent de jour en jour. Ces mineurs, dis-je, attireront une population agricole vers le Nord-Ouest, car l'industrie minière crée toujours à proximité un marché pour les produits alimentaires.

Le moment est donc exceptionnellement favorable à l'inauguration d'une vigoureuse campagne en faveur de l'immigration, et le ministre de l'Intérieur a parfaitement raison de profiter de ces circonstances favorables pour demander au parlement de lui voter un crédit plus considérable qui lui fournira les moyens dont il a besoin pour pousser avec énergie sa croisade en faveur de l'immigration. Quant à la question du rapatriement, tous mes honorables collègues, j'en suis sûr, comprennent parfaitement toute l'importance des efforts tentés pour engager à revenir au pays les Canadiens qui, pour diverses causes, ont dû quitter soit la province de Québec, soit les autres provinces du Canada pour aller s'établir aux Etats-Unis, et cette œuvre du rapatriement rencontre, j'en suis sûr, l'approbation de toute la Chambre. Il n'y a pas de classe d'immigrants qui soient plus en état de travailler aux progrès du pays que ces hommes qui se livrent à l'exploitation agricole, surtout dans les Etats limitrophes, et qui ayant constaté la supériorité des institutions britanniques sur celles des autres pays, seront fiers de revenir aux foyers de leurs ancêtres. Je nourris le plus vif espoir que les efforts que le gouvernement sera en mesure de tenter, grâce à l'amélioration de la situation, auront pour effet de grossir d'une façon sensible le flot des immigrants qui viendront se fixer au pays, et ce résultat sera salué avec la plus profonde satisfaction, non seulement par tous mes collègues en Chambre mais encore par tous les citoyens du pays qui comprennent que cette importante question est intimement liée au progrès et à la prospérité du Canada.

M. CASGRAIN: Mon honorable collègue, le député de Drummond et Arthabaska (M. Lavergne), vient de m'opposer une dénégation assez catégorique. En faisant l'assertion à laquelle il a fait allusion, j'ai parlé en parfaite connaissance de cause. Il est facile à comprendre que dans un comté comme celui d'Arthabaska, où réside l'honorable député, il n'eût pas été prudent de prononcer les paroles que j'ai citées comme sortant de la bouche de députés de la droite, et cela pour l'excellente raison qu'il y a un bon nombre d'électeurs anglais dans ce comté et il n'eût pas été de bonne guerre au point de vue du parti, de dénoncer l'immigration venant de la Grande-Bretagne. J'ai été assez surpris du lapsus lingue commis par l'honorable député, quand il nous a parlé des immigrants anglais et autres étrangers importés au pays. Voilà un échantillon des assertions que se permettent de faire les députés de la droite dans certaines parties de la province de Québec. Rendus en Chambre, en présence de leurs collègues anglais, ils prennent

Sir CHARLES TUPPER.

un tout autre ton, et nous font entendre des harangues bien différentes de celles qu'ils adressent aux électeurs des paroisses reculées de la province de Québec ou d'autres parties de la province où il se trouve des électeurs de langue anglaise.

Je le répète donc, ce sont là les discours prononcés à la tribune populaire par les orateurs libéraux de la province de Québec, non pas dans un seul comté, mais dans une douzaine de comtés de la province.

M. CHOQUETTE: Quels comtés?

M. CASGRAIN: Dans différents comtés de la province, à Montmorency, à Lévis et ailleurs; et, comme me le fait observer l'honorable député de Montcalm (M. Dugas), dans le district de Montréal, les principaux organes du parti libéral prêchent la même doctrine à la population française de la province. Je suis réellement stupéfait de voir que mes collègues révoquent en doute l'exactitude de ce que j'affirme: je sais qu'en certaines circonstances ils ont eux-mêmes été stupéfaits des arguments employés par les libéraux de la province de Québec. Toute aussi grande a été la honte des honorables députés, à la session dernière, lorsque je leur reprochai leur conduite dans la province de Québec au cours de la campagne de 1896, quand ils ont accusé le parti conservateur d'avoir dépensé \$3,000,000 en achat de fusils pour combattre les bons combats de l'Angleterre. Et ils rougissent encore ce soir, quand je leur rappelle les paroles mêmes qu'ils ont prononcées dans la province de Québec, paroles qu'ils auraient honte de venir répéter en pleine Chambre. Quelques orateurs de la droite, s'exprimant en français en Chambre, se sont servis d'un langage et d'arguments, sinon exactement semblables, du moins ayant à peu près la même portée. Je cite du compte rendu des *Débats* de 1896, les paroles tombées des lèvres d'un honorable député de la droite, partisan du cabinet, et dont voici le texte:

J'ai déjà eu occasion de protester contre cette dépense pour l'immigration qui m'a toujours paru faite non pas dans l'intérêt du pays, mais au contraire contre l'intérêt de nos concitoyens. Comment! On a dépensé de fortes sommes pour importer ici une classe d'étrangers, une classe d'hommes peu propice pour le pays, souvent ramassés dans le trop plein des villes européennes, et on nous a envoyé ces gens à nos frais, et pendant ce temps la partie saine et laborieuse de notre population s'en allait constamment aux Etats-Unis.

Quand les honorables députés osent se servir d'un pareil langage en Chambre, je le demande à mes collègues, que ne doivent-ils pas dire quand ils s'adressent à leurs concitoyens Canadiens-français de la province de Québec? Si j'ai signalé ces faits à l'attention de la Chambre, ce n'est pas tant dans le but de critiquer la conduite des honorables députés de la droite que pour les engager à l'avenir, quand ils discuteront les questions politiques à la tribune populaire, à ne plus se servir d'arguments qu'ils auraient honte de faire valoir en Chambre, auprès de leurs collègues.

M. CHOQUETTE: Je n'ai pas l'intention de discuter en ce moment les assertions que les orateurs de part et d'autre ont pu faire au cours des élections dernières. S'il me fallait citer tout ce qui est sorti de la bouche de mes honorables collègues de la gauche, ils seraient les premiers à rougir de leur propre conduite. Je confirme plei

nement l'assertion de l'honorable député de Drummond et Arthabaska (M. Lavergne). Il n'y a qu'un seul électeur anglais dans mon comté, et, malgré cela, je n'ai jamais entendu les orateurs parler dans le sens indiqué par l'honorable député de Montnoency (M. Casgrain). Mais j'ai bien entendu, surtout au cours de la dernière lutte électorale, des candidats conservateurs nous accuser d'avoir cherché à détourner les Canadiens-français d'émigrer au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, parce que, disaient-ils, nous sommes hostiles aux écoles confessionnelles. Voilà l'argument qu'ils ont invoqué pour nous combattre, affirmant que notre attitude à cet égard était hostile aux Canadiens-français et favorable à l'élément étranger.

M. TAYLOR : Je m'attendais à voir l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) prendre la parole pour demander au cabinet s'il avait nommé un agent d'immigration avec mission d'aller recruter des colons parmi les habitants du nord de l'Irlande. Le cabinet, paraît-il, a confié à M. Devlin une mission spéciale dans le sud de l'Irlande, où il exerce sa propagande exclusivement parmi les Irlandais catholiques. M. Edward O'Kelly, qui a été aussi nommé agent d'immigration en Irlande, n'a pas pour mission, j'en suis sûr, de travailler dans le nord de l'Irlande, puisqu'il est co-religionnaire de M. Devlin, et il a dû recevoir instruction de travailler dans le territoire que parcourt ce dernier. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) devrait demander au cabinet s'il a l'intention d'envoyer un orangiste à titre d'agent d'immigration dans le nord de l'Irlande pour y recruter des immigrants ; et je fais cette observation parce que, si je suis bien renseigné, mon honorable collègue est membre de l'ordre des Orangistes, ou du moins, à la veille de la dernière élection, il s'est fait inscrire à la loge Orangiste de son comté, afin de gagner à sa cause un certain groupe d'électeurs orangistes. Je tiens surtout à savoir du ministre de l'Intérieur quelle est la nature de la mission de M. Jury. Ce monsieur, je suppose, a été envoyé en Angleterre dans le but d'inviter les habitants de la mère-patrie à immigrer au Canada, abstraction faite de leurs croyances religieuses.

Je me rappelle fort bien l'agitation dont M. Jury se fit le chef à Toronto même, il y a quelques années, avec l'appui du *Globe* ; je me rappelle, dis-je, les protestations qui furent en conséquence, transmises à la Chambre et dont M. Jury se fit l'interprète auprès d'un comité, où il protesta de toutes ses forces contre les dépenses effectuées par le gouvernement dans le but d'amener au pays des immigrants d'outre-mer. Et c'est ce même M. Jury que l'on nomme aujourd'hui agent d'immigration canadien ! Il fut alors adopté des résolutions par les organisations ouvrières, dont M. Jury fut l'un des principaux orateurs en cette circonstance, protestant contre les crédits votés par la Chambre dans le but d'amener au pays l'immigration étrangère. Et voilà qu'aujourd'hui le gouvernement charge ce même M. Jury d'une mission spéciale, à titre d'agent d'immigration, or, je tiens à savoir quelle est la nature de cette mission. Le ministre dit que l'ancien gouvernement avait laissé son zèle quelque peu se refroidir. Cela est peut-être la conséquence des efforts de M. Jury et des sociétés ouvrières qui avaient peut-être reçu le mot d'ordre pour soulever par tout le pays cette agitation, alors qu'on accusait le gouvernement de

dépenser l'argent du peuple pour amener au pays l'immigration étrangère, tandis qu'une foule de nos compatriotes se trouvaient forcément désœuvrés, faute de main-d'œuvre. Je prierais donc l'honorable député de Wellington-nord, puisqu'il est le seul membre de l'ordre des Orangistes à la droite, de voir à ce que le gouvernement nomme un agent d'immigration avec mission spéciale de faire de la propagande dans le nord de l'Irlande et de nous amener au pays des immigrants orangistes, afin de contrebalancer un peu l'effet de la mission de M. Devlin qui exerce son zèle, il l'avoue lui-même, uniquement parmi les catholiques de l'Irlande qu'il veut amener au Nord-Ouest.

M. McMULLEN : Puisque l'honorable préopinant (M. Taylor) m'a interpellé et que mon nom a aussi été mêlé au débat sur l'immigration, par un autre collègue, je désire adresser quelques courtes observations : L'honorable député de Leeds (M. Taylor) affirme que je me suis fait inscrire à une loge Orangiste à la veille des élections dans le but de recruter des adhérents parmi ce groupe de la population, or, je dois lui opposer une dénégation catégorique, et lui dire que son assertion est tout à fait dénuée de fondement.

M. TAYLOR : Voici, si je ne me trompe, l'exacte version des faits : l'honorable député devint membre de l'ordre Orangiste il y a quelques années, puis se retira de l'ordre au bout de quelque temps ; or, à la veille des dernières élections, il se fit inscrire de nouveau à une loge dont j'oublie le nom, dans son propre comté.

M. McMULLEN : Les renseignements de l'honorable député sont tout à fait erronés. Quant à la question posée au ministre, je reçois instruction de répondre, en son nom, que MM. Jury et Devlin ont reçu ordre de faire leur propagande parmi la classe agricole, afin d'y recruter des immigrants, dont nous avons surtout besoin dans ce pays-ci. C'est dans ce sens qu'ils dirigeront leur propagande. En réponse à l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) je veux lui dire pourquoi j'ai si sévèrement critiqué le système adopté par l'ancien cabinet relativement à l'immigration. C'est qu'il s'est fait un véritable gaspillage des crédits affectés pendant les dix années dernières. Et il n'en est absolument rien résulté de bon, à preuve le recensement qui nous a prouvé que nous avions à peine réussi à maintenir notre population au chiffre de son augmentation naturelle, abstraction faite des immigrants censés être venus au pays. J'ai encore blâmé l'ancien gouvernement d'avoir envoyé dans les différentes parties des Etats-Unis, à titre d'agents d'immigration, une foule de partisans politiques, choisis non pas en raison de leurs aptitudes pour cette position, mais l'histoire de leur créer une position quelconque. Si je ne me trompe, à un moment donné, il n'y eut pas moins de quarante-trois agents battant la campagne dans le Nebraska, le Kansas et autres Etats de l'ouest, ce qui leur permettait, tout en prenant un congé, de retirer leurs appointements d'agents d'immigration. Il est déjà venu à la connaissance de la Chambre un exemple frappant de ce système, que je veux rappeler à mes collègues : il a été prouvé qu'un agent d'immigration avait touché une somme de \$3,100, et le résultat de ses efforts aux Etats-Unis a tout simplement abouti à amener au pays trois juifs

allemands, qui, peu après leur arrivée à Winnipeg, furent trouvés colportant dans la ville la pire espèce de bijoux, mis en arrestation et condamnés à la prison; or, au cours du procès, il fut prouvé qu'ils avaient été amenés au pays à titre de colons pour s'établir et faire de la culture au Nord-Ouest, tandis qu'ils s'occupaient à colporter de faux bijoux.

J'ai protesté contre les dépenses faites par l'ancien gouvernement pour importer au pays une semblable immigration et le cabinet actuel, je l'espère, a changé de gamme, et tout en suivant dans une certaine mesure, le système établi par leurs prédécesseurs, nos ministres verront à n'envoyer aux Etats-Unis que d'excellents agents d'immigration dont le travail, j'espère, produira de meilleurs résultats que celui de leurs devanciers. Je consens bien volontiers à accorder un crédit convenable, pourvu qu'il en découle des résultats appréciables; mais je m'oppose mordicus au gaspillage de l'argent du peuple. Un autre fait: il a été prouvé au comité des comptes publics qu'un individu du nom de Holmes, demeurant à Napanee, et censé être fidèle partisan des honorables députés de la gauche avait retiré les appointements d'agent d'immigration aux Etats-Unis, tout en résidant tout le temps à Napanee. Voilà ce que j'ai blâmé, voilà ce que j'ai reproché à l'ancien cabinet, et je ne manquerai pas de censurer nos amis, si la chose se répète. Nous tenons à l'emploi judicieux et légitime des crédits affectés à l'immigration. Nous tenons à ce que nos agents travaillent sérieusement à nous amener des immigrants, et j'espère que le prochain recensement nous permettra de constater que le système suivi par l'honorable ministre a produit de meilleurs résultats que par le passé.

Sir CHARLES TUPPER: Je désire dire un mot à l'honorable ministre de l'Intérieur au sujet d'un ex-agent d'immigration, M. John Dyke, qui a longtemps rempli une importante charge dans le département de l'immigration de la Grande-Bretagne. M. Dyke détenait autrefois un emploi rémunérateur dans l'administration provinciale de l'Ontario, et cédant aux instances d'un ex-ministre de l'Agriculture, M. Pope, abandonna sa charge pour se consacrer à l'œuvre de l'immigration. Il serait impossible, à mon avis, d'exagérer la valeur des services rendus par M. Dyke, à ce titre. Outre les devoirs qu'il avait à remplir au port très important de Liverpool, il était aussi chargé de la surveillance de l'immigration scandinave et continentale; et je me suis plu à rendre témoignage non seulement à ses hautes capacités, mais à son infatigable zèle et au succès marquant qui a couronné ses efforts, au milieu des plus grandes difficultés. Je sais parfaitement que depuis quelque temps sa santé laisse à désirer et à l'époque où j'occupais à Londres la charge de haut-commissaire canadien, je m'employai de mon mieux auprès du cabinet canadien pour l'engager à mettre M. Dyke en situation d'être retraité, au cas où, en raison de sa faible santé, il lui arriverait de quitter le service public. Je regrette de l'avouer, mes efforts en ce sens ont échoué, et je saisis l'occasion de dire au ministre de l'Intérieur que tout ce qu'il pourra faire pour reconnaître les services rendus par M. Dyke à titre d'agent d'immigration, ne le sera pas mal à propos, mais sera hautement approuvé par tous ceux qui ont été en relations avec lui et ont été à même d'apprécier ses longs et fidèles états de services dans l'accomplissement de sa charge.

M. McMULLEN.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Ce que vient de dire le chef de l'opposition au sujet des services rendus par M. Dyke corrobore ce que j'ai entendu dire à tous ceux qui ont été à même de juger ce monsieur à l'œuvre, dans l'exercice des devoirs de sa charge, et je regrette sincèrement que la santé de M. Dyke ne semble pas lui permettre de s'acquitter aussi bien que par le passé de ses fonctions. Bien que je ne puisse donner de réponse définitive, je dois dire à mon honorable collègue que ses recommandations viennent à la suite de plusieurs autres, et que nous ferons tout en notre pouvoir pour reconnaître les services de M. Dyke.

M. BORDEN (Halifax): Avant l'adoption de l'item à l'étude, je voudrais savoir du ministre le nom de l'agent d'immigration en exercice à Halifax. D'après la rumeur accréditée par les journaux, l'ancien agent aurait été destitué et on aurait offert sa succession à un citoyen de Halifax qui aurait refusé et se serait même montré très indigné de cette offre. Si tel est le cas, l'honorable ministre voudra-t-il me dire quel est le nom de celui qui remplit actuellement la charge; l'ancien agent, M. Clay, a été démis de ses fonctions, et si la place a été offerte à quelque autre citoyen de Halifax?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: La charge d'agent en chef d'immigration à Halifax est vacante par suite de la démission de l'ancien agent que nous avons dû, je le dis avec regret, destituer en raison d'accusations portées contre lui relativement à la comptabilité du bureau. Il a été nommé une commission qui a fait rapport que les accusations, en partie, du moins, étaient prouvées, et force nous a été de démettre M. Clay de ses fonctions. Un autre M. Clay—j'ignore s'il est parent du premier—qui occupe le second rang au bureau agit actuellement à titre de chef-intérimaire. Je n'ai pas encore fait le choix du successeur de l'employé démis, et ne saurais, par conséquent, ni donner son nom ni dire où il résidera.

M. CLANCY: Je désire savoir de l'honorable ministre quelles sont les instructions données aux agents relativement à la classe d'immigrants qu'il importe d'amener au pays. Si j'ai bien saisi le sens des paroles de l'honorable député de Wellington (M. McMullen), il s'est dit autorisé à nous informer qu'on a donné instruction aux agents de recruter nos immigrants surtout parmi la classe agricole. Nos industries agricoles canadiennes traversent en ce moment une crise assez sérieuse, et s'il faut que notre population se livre à cette industrie à l'exclusion d'autres industries, je ne vois pas que le pays puisse faire grand progrès.

Il faut trouver quelque chose à faire à ces hommes en dehors de la culture; et si nous amenons au Canada seulement des agriculteurs, nous devons veiller que ceux qu'on amène aient des ressources. C'est une politique fautive et dangereuse de faire venir des hommes sans ressources pour se livrer à l'agriculture. Je ne m'oppose pas à la somme qu'on demande parce qu'elle peut être bien dépensée si elle est dépensée à propos. Mais je crois que ce serait mal employer cet argent que d'amener ici des agriculteurs qui n'ont pas des ressources raisonnables. Cet argument ne s'applique naturellement pas au rapatriement des Canadiens. Je crois que ce serait bien employer l'argent que de ramener nos gens qui comprennent bien notre pays et qui feraient de

bons colons d'autant plus qu'ils ont été longtemps absents et reconnaissent maintenant les avantages de la culture. Mais je crois que ce serait une grave erreur d'amener des immigrants d'Angleterre ou d'autres pays étrangers qui n'ont pas un certain capital pour débiter. Ils seront simplement un embarras pour tous ceux qui se livrent à cette besogne aujourd'hui si peu favorisée : l'agriculture.

M. DAVIN : L'honorable ministre a dit qu'un bureau était organisé au Nord-Ouest ; mais il n'a pas dit où.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : A Winnipeg.

M. DAVIN : Quels sont les officiers ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il y en a six à Winnipeg ; c'est-à-dire, qui opèrent avec Winnipeg pour base.

M. DAVIN : Quel est actuellement l'agent d'immigration à Régina ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il n'y en a pas.

M. DAVIN : Il y avait là un monsieur Stemsphorm, qui ne recevait que \$40 par mois et qui se montrait un des meilleurs officiers du département. C'était un Allemand, parlant l'Allemand et qui avait rendu d'excellents services depuis l'ouverture du Nord-Ouest. Il servait de commis dans le bureau et était employé comme agent pour aller au devant des Allemands qui arrivaient au pays ; rien n'égalait le zèle dont il faisait preuve à l'égard des nouveaux venus. Du moment que l'honorable député devint ministre de l'Intérieur, il le destitua, sans rime ni raison. C'était un officier exemplaire, jouissant de la confiance de ses supérieurs et un agent d'immigration de qualité supérieure. Je demanderai à mon honorable ami ce qu'il veut dire quand il cite sir Donald Smith et lui attribue l'opinion que nous souffrons d'une cessation d'efforts depuis quelques années. Veut-il dire que les sommes votées d'année en année étaient insuffisantes ou que les agents pour qui elles étaient votées se sont croisés les bras et n'ont rien fait ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je n'ai exprimé aucune opinion à cet égard ; mais j'ai cité l'opinion exprimée par sir Donald Smith et les chefs des compagnies de transport pour faire comprendre qu'il n'avait pas été fait depuis trois ou quatre ans d'efforts suffisamment énergiques et que nous aurions à souffrir de cela pour une année ou deux encore.

M. DAVIN : L'honorable ministre va-t-il rémédier à ce mal ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'honorable député le saura mieux l'année prochaine.

M. DAVIN : Si sir Donald Smith se plaint que rien n'a été fait parce que le nerf de la guerre lui manquait, alors l'honorable ministre ne demande pas autant que ce qui a été voté ces dernières années. Je trouve que les sommes suivantes ont été votées :

1886-87.....	\$279,000
1887-88.....	229,525
1888-89.....	116,389
1889-90.....	95,125

Le crédit primitif en 1891 était de \$101,525, mais finalement le crédit total a été de \$251,525. Je puis dire d'ailleurs, en fait, et personne ne le niera, que la modification de ce crédit a été produite par un discours perturbateur que j'ai fait de ce côté-ci de la Chambre pour critiquer le gouvernement de ne pas donner assez. En 1891-92, le crédit était de \$197,000 ; en 1893, il était de \$197,000 ; en 1894, il était de \$200,000, et en 1895, il est tombé à \$130,000. Je sais parfaitement que de temps en temps le haut-commissaire canadien à Londres s'est plaint que le ministre de l'Intérieur ne mettait pas à sa disposition des fonds suffisants pour mener rondement les questions d'immigration. Et si, dans ce cas, sir Donald Smith a fait la même plainte, je ne crois pas que le ministre demande une somme suffisante pour remédier au défaut dont parle sir Donald. En ce moment, sans doute, il se présente des circonstances favorables qui peuvent bien donner au ministre espoir et confiance quand il nous dit d'attendre les résultats. En même temps, je ne crois pas déraisonnable d'attendre du ministre de l'Intérieur plus qu'il ne nous a donné. Je crois que le ministre aurait dû nous exposer ses plans. Après ses déclarations, nous ne savons pas grand'chose de ce qu'il entend faire. Tout ce que nous savons c'est qu'il suit beaucoup les traces de ses prédécesseurs.

Maintenant, il jouit d'un avantage que ses prédécesseurs n'avaient pas. Il se trouve en face d'une opposition qui entend critiquer avec équité ses efforts comme ministre au sujet de l'immigration. Si vous repassez les débats en comité, vous trouverez que ces messieurs, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, ne critiquait jamais en comité ce vote de crédit d'une façon équitable. La critique que fait aujourd'hui mon honorable ami d'York me semble au contraire très anodine. J'ai devant moi les estimations de 1891 sur cette question. Nous avons là des discours du ministre du Commerce et de l'Industrie (sir Richard Cartwright), du député de Guysboro, M. Fraser et d'autres députés de l'opposition d'alors. Que disent-ils tous ? Quelle raison donnent-ils pour expliquer l'insuccès du gouvernement en matière d'immigration. Ils donnent juste la même raison que l'honorable député d'York donne aujourd'hui ; ils prétendent que le tarif empêche les immigrants de venir s'établir au Nord-Ouest et les chasse de ce pays. Je pense que c'est une juste critique lorsque ces messieurs viennent ici demander un crédit de \$40,000 de plus seulement que nous ne demandions autrefois et toujours avec le même tarif, la même barrière à l'immigration aux Territoires du Nord-Ouest. Je demanderai alors au ministre—puisque les orateurs qui m'ont précédé ont touché les autres points—s'il veut me dire pourquoi il a destitué M. Stemsphorm de sa position à Régina qu'il remplissait à la satisfaction de tous.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je l'ai destitué parce que j'ai appris d'une façon qui m'a semblé inattaquable que M. Stemsphorm avait négligé ses devoirs pour se promener et informer les Allemands de la division électorale de l'honorable monsieur que s'ils votaient pour son adversaire et s'ils amenaient ainsi l'avènement des libéraux au pouvoir ils n'auraient pas leurs titres à leurs terres, que le pays irait au diable et deviendrait inhabitable. J'ai pensé qu'une personne occupant une position pareille ne devait pas agir ainsi et je

l'ai destitué sommairement; si la même chose se présentait, j'agis de même.

M. DAVIN: Je demanderai à l'honorable ministre s'il a fourni à M. Stenshorn l'occasion de répandre à cette accusation.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Non, parce que j'étais suffisamment convaincu qu'elle était fondée. C'était de commune notoriété et l'honorable député le savait certainement.

M. DAVIN: Je ne sais rien de cela. L'honorable député dit que c'était notoire. Je n'en sais rien et M. Stenshorn le nie énergiquement.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Je n'ai pas le moindre doute de l'exactitude de ce que je dis; je suis prêt à prendre la responsabilité de dire que c'est vrai.

M. DAVIN: Eh bien! M. le président, c'est un singulier état de choses. Voici un ministre qui est aussi avocat, il nous dit que cette accusation est portée contre M. Stenshorn à son insu, mais on ne lui permet pas d'y répondre et on le destitue sans l'entendre. On ne lui donne pas l'occasion de se faire entendre quand il le demande. Puis le ministre qui ne connaît rien que parce qu'on lui a dit *ex-parte* prétend être sûr que les choses sont comme il les expose.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Les airs d'innocence de l'honorable député peuvent prendre avec les députés qui ne savent pas comment les choses se passent au Nord-Ouest, mais ça ne m'affecte pas. L'honorable député ne peut pas ignorer qu'un nombre considérable d'employés du gouvernement, aussitôt qu'il arrive une élection, servent d'agents électoraux. Tout le monde sait au Nord-Ouest que les choses se passent ainsi et je n'étais pas près à conseiller d'en courir des dépenses pour m'enquérir des actes d'hommes qui ont agi purement et simplement comme agents d'élection sans qu'il puisse exister aucun doute à cet égard.

M. DAVIN: L'honorable député dit qu'il ne se propose pas de gaspiller les fonds publics. C'est un gaspillage toutes les fois que l'on critique les actes de ces messieurs. Ce n'était pas du gaspillage quand ils critiquaient le gouvernement conservateur, mais c'est du gaspillage de venir défendre un pauvre homme si le ministre a d'un libéral le certificat qu'il existe contre l'accusé quelque soupçon.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. DAVIN: Est-ce que cela n'est pas notoire? Nous avons ici les *Débats* où l'on trouve des séances entières consacrées à critiquer les dépenses d'immigration. La dernière session on ne les a pas critiquées, parce que c'était trop près des élections; parce que la session était courte et qu'il y en aurait une autre. Cette fois-ci, il faudrait encore ne pas les critiquer parce que quelques-uns de ces messieurs s'en vont constituer les nœuds infinitésimaux de la queue d'une magnifique cérémonie. Les affaires du peuple du Canada doivent être négligées, les choses doivent se faire en toute hâte; justice ne peut pas être réclamée pour les citoyens parce que ces messieurs s'écrient qu'il faut une courte session. Nous sommes au pouvoir, disent-ils, et bien que nous

M. SIFTON.

ayons tout critiqué dans le passé, jusqu'aux serviettes de Rideau-Hall, nous ne voulons pas être critiqués. Ne nous rappelons-nous pas la nuit entière passée à s'occuper de madame ou de M. Wallace en Colombie-Anglaise?.....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies): McManus, pas Wallace.

M. DAVIN: Non; ce n'est pas McManus. Mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), a lancé le nom de McManus.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je pensais que c'était la personne dont vous vouliez parler.

M. DAVIN: Non, j'ai dit Wallace. J'ai vu le récit dans un journal et ce doit être un ministre qui l'a fourni, et je puis assurer mes amis et collègues que nous entendrons reparler de cette affaire et aussi de celle de Mde McManus. Mais la position prise par le ministre de l'Intérieur est qu'il ne se propose pas de gaspiller les fonds publics pour s'enquérir si M. Stenshorn était oui ou non coupable de conduite politique agressive. Ce qui montre combien le ministre fait erreur en cette circonstance, c'est qu'il dit que des mois avant l'élection cet homme-là était un agent actif du parti conservateur.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: J'ai dit que bien des employés avaient servi d'agents pendant des mois; je n'ai pas parlé de cette personne en particulier. J'ai dit qu'il avait joué ce rôle, qu'il avait dit certaines choses et agi de certaine façon. Je n'avais aucune raison de douter de l'exactitude de ces informations et j'ai agi en conséquence, avec entière responsabilité.

M. DAVIN: A quoi sert de se jouer ainsi du parlement? A quoi bon dire que des employés ont agi de cette façon si cela ne se rapporte pas au cas actuel? Si cela ne s'y rapporte pas pourquoi se rétracter? Parce que du moment que j'ai pu montrer la fausseté de l'accusation portée par le ministre que cet homme a agi pendant des mois comme agent politique, le ministre se lève et retire sa prétendue accusation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'honorable ministre des Finances désire faire un court exposé relativement à ses résolutions du tarif avant l'ajournement, à six heures, et je demanderai à l'honorable député d'Assiniboia-ouest de vouloir bien lui laisser prendre la parole.

Le comité lève la séance et rapporte progrès.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Je propose que M. l'Orateur quitte maintenant le fauteuil et que la Chambre se forme en comité des voies et moyens. M. l'Orateur, je désire déposer sur le bureau de cette Chambre, en concluant, les résolutions amendées du tarif. Je dois dire de suite que nous proposons dans ces résolutions de nombreux changements.

La Chambre vaudra sans doute avant de procéder sur ces résolutions avoir entre les mains les docu-

ments imprimés et ils seront distribués avant la séance de ce soir. En même temps, je faciliterai peut-être l'expédition des affaires de la Chambre en appelant l'attention des députés sur la nature et le texte des principaux changements que nous entendons faire. Pour ce qui est du revenu de l'Intérieur et de l'accise, on se souvient que nous avons présenté une résolution imposant un droit de 10 centins la livre sur le tabac brut en feuille non écôté et de 14 centins la livre sur le tabac écôté; c'est un droit d'accise. On nous a soumis qu'il est désirable, dans l'intérêt et pour la convenance du commerce que ce droit pour être perçu soit imposé sous forme de droit de douane. C'eût été un désavantage manifeste d'imposer dès le début ce droit sous cette forme pour des raisons que je n'ai pas besoin d'énumérer, mais qui touchent toutes à l'accroissement du revenu public. Cependant, nous nous proposons de maintenir ce droit d'accise sur le tabac brut en feuille jusqu'au 1er juillet et plus tard pour tout le tabac brut en feuille qui est maintenant en entrepôt et qui y restera après le 1er juillet; mais pour toutes les importations de tabac faites après le premier juillet, nous nous proposons de percevoir le droit sous forme de droit de douane au lieu de droit d'accise. En même temps, quant à la perception de ce droit d'accise, nous demanderons à la Chambre d'autoriser le département du Revenu de l'Intérieur à faire dans ses règlements les changements nécessaires pour faciliter le paiement des droits d'accise sur le tabac brut en feuilles à des époques convenables de façon que les fabricants qui pourraient être gênés de se voir forcés de payer les droits immédiatement trouveront le département désireux de faire avec eux tous les arrangements possibles pour que les droits ne revêtent aucun caractère d'oppression.

M. FOSTER : Ils paieront par versements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'idée est de leur permettre de payer en proportion de la matière qu'ils emploient, comme on fait maintenant pour le produit manufacturé; c'est-à-dire lorsqu'il sort d'entrepôt. Nous laissons au département du Revenu de l'Intérieur le soin de faire les arrangements. Dans tous les cas, c'est seulement une disposition provisoire qui ne s'applique qu'au tabac maintenant en entrepôt et nous pensons que tout arrangement destiné à faciliter les affaires du commerce de tabac, rencontrera l'assentiment de la Chambre.

M. DUGAS : Vous faites une différence sur le tabac écôté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le taux est de 10 et 14 cents; ce qui est, je crois, raisonnable et proportionné à la valeur des deux articles. Quant au droit d'accise sur les cigarettes il avait été changé de \$1.50 le mille à \$3 le mille. Nous nous proposons de maintenir ce changement pour les cigarettes faites de tabac étranger, mais nous désirons revenir à l'ancien droit de \$1.50 le mille pour les cigarettes faites avec du tabac canadien; si bien qu'entre les résolutions précédentes et celles-ci il y a une réduction en faveur de la feuille canadienne. Quelques-uns considéreront peut-être que ces articles arrivent en concurrence. Les intéressés du commerce des tabacs prétendent cependant que la concurrence n'est pas ce qu'elle paraît être à première vue. En tout cas, s'il y a quelque avantage là-dedans pour le

planteur de tabac canadien, nous désirons qu'il en jouisse. Quant aux droits de douane, nous avons fait beaucoup de changements, mais dans la majorité des cas, ces changements tendent à une diminution. Nous avons désiré répondre aux désirs des manufacturiers qui se trouvaient trop sévèrement atteints par nos réductions de tarif; nous avons désiré les satisfaire autant que cela était possible, non pas en augmentant le droit sur l'objet manufacturé, mais en essayant de diminuer le prix de la matière première et dans bien des cas, nous avons réussi. Il y a quelques articles du tarif dont le taux était comparativement bas et lorsque vous leur appliquez le taux différentiel qui est de $\frac{1}{4}$ pour la première période et $\frac{1}{2}$ pour la deuxième, il en résulte que le droit devient inférieur à ce que l'on peut considérer comme équitable, c'est-à-dire abaisse le tarif à 15 ou 17 pour 100. Dans bien peu de cas on trouvera que nous avons changé ces droits dans le sens de l'augmentation, mais partout où nous les avons accrus on trouvera qu'en tenant compte du taux différentiel le résultat net est que le droit se trouve inférieur à l'ancien tarif. Dans trois ou quatre cas, je crois, nous avons adopté les droits spécifiques. Nous avons résisté de notre mieux aux demandes des manufacturiers pour le maintien des droits spécifiques, mais dans trois ou quatre cas, il nous a paru qu'il répondait mieux aux convenances du département des Douanes, et aux difficultés de la situation d'imposer des droits spécifiques. Cependant, c'est l'exception et en général nous nous en sommes tenus à notre désir.

M. FOSTER : Les changements sont réduits de moitié.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis heureux d'assurer à mon honorable ami que le nombre des cas, dans les quels nous avons adopté les droits spécifiques, est bien petit et que nous serions heureux de l'amoinvrir encore. J'appellerai votre attention sur un changement dans le tarif de réciprocité. Dans l'annexe D on trouvera un léger changement de rédaction qui n'a pas d'importance, c'est simplement une énumération nouvelle des articles exceptés. La description de spiritueux, vins, malt, liqueurs, etc., est changée mais la substance de l'annexe n'est pas modifiée. Dans la clause de mise en vigueur du tarif de réciprocité, clause 16, on trouvera qu'un mot ou deux qui faisaient double emploi ont été supprimés. Mais nous avons introduit dans cette clause un paragraphe conforme aux recommandations qui ont été faites au commencement du débat relativement aux doutes qui existent réellement quant à l'effet des traités étrangers. Lorsque j'ai présenté le budget à la Chambre, l'honorable député qui me fait face m'a demandé quel serait l'effet de ces traités étrangers sur le tarif de réciprocité et j'ai répondu qu'il y avait doute à cet égard que nous n'égions pas disposés à admettre que ces traités s'appliquassent ou puissent s'appliquer au Canada, mais que nous ne pouvions pas rendre un jugement final à cet égard, car nous serions forcément, gravement influencés par la décision du gouvernement de Sa Majesté. Nous nous en tenons à cette position. Nous maintenons que ces traités ne s'appliquent pas au Canada et que notre conduite est conforme à ce que nous pouvons devoir à l'Empire dont nous faisons partie. Néanmoins, comme il existe un doute au sujet de la question, nous ne pouvons être dans notre propre esprit, bien

que nous allions jusqu'à dire que la chose n'est pas certaine, vu toute la discussion qui s'est soulevée, nous croyons qu'il est bon de prendre nos précautions en cas où la décision finale serait que les traités s'appliquent au Canada. Nous avons adopté la disposition suivante, paragraphe B, de la clause 16.

Que le gouverneur en conseil pourra accorder les bénéfices de ce tarif de réciprocité à tout pays qui pourra y avoir droit en vertu d'un traité conclu avec Sa Majesté.

Nous ne prévoyons pas avoir besoin de faire usage de cette clause, mais considérant les doutes qui existent, il nous a semblé sage de prévoir toutes les occurrences en rédigeant cette clause. Si nous trouvions que les traités avec l'Allemagne et la Belgique, ou tout autre pays, doivent s'appliquer au Canada, ce serait certainement la réouverture complète de la question sous une forme nouvelle et l'obligation de reconsidérer tout le sujet. Dans tous les cas nous nous réservons le droit de reconsidérer le tout si les autorités compétentes adoptent cette manière de voir. Mais à notre avis, les traités ne s'appliquent pas à nous, et, depuis, rien n'est survenu qui ait pu modifier un changement d'opinion chez le gouvernement. S'il est décidé que les traités s'appliquent, notre devoir sera de les reconnaître et d'agir en conséquence, mais alors la question tout entière devra revenir devant nous pour être reconsidérée.

Je présente maintenant un amendement à la clause des coalitions n° 17, relative aux coalitions qui paraîtra peut-être désirable en certains quartiers.

Avant d'agir définitivement en vertu de cette disposition, le gouvernement renverra devant un de nos tribunaux supérieurs la question de savoir s'il existe une coalition de la nature spécifiée dans la résolution; c'est-à-dire que la décision ne sera pas politique, mais judiciaire, et cette décision obtenue le gouvernement fera exécuter l'intention de cette disposition.

M. TAYLOR : Encore une reculade.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Elle est justifiable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans notre tarif primitif les instruments de chirurgiens étaient sur la liste des articles admis en franchise. Nous allons faire à leur égard ce que nous avons fait au sujet du fil de fer barbelé et du fil d'engerbage, c'est-à-dire fixer la date à laquelle ils entreront en franchise au 1er janvier. D'ici là ces instruments paieront le droit actuel, 15 pour 100.

Dans nos résolutions du tarif nous avons inclus des machines d'une catégorie requise exclusivement pour l'exploitation des mines et nous en avons décrété l'entrée en franchise. L'ancien tarif contenait une disposition à peu près identique restreignant son application aux machines non fabriquées au Canada. L'interprétation de cette disposition a donné lieu à des difficultés et celle de notre nouvel article en présentera d'autres, en raison du fait de savoir quelles sont les machines exclusivement employées à l'exploitation des mines. Nous avons eu des entrevues avec plusieurs des fabricants de ces machines, et aussi avec des personnes qui s'en servent, et après mûre délibération nous avons imposé un droit de 25 pour 100 sur certaines machines et énuméré tous les articles que nous voulions faire

M. FIELDING.

entrer en franchise. Quelques-unes de ces machines sont fabriquées au Canada et elles donnent satisfaction aux mineurs et elles paieront cependant 25 pour 100. Ensuite nous avons inséré dans la liste des articles franc de droits, plusieurs item que les mineurs désirent avoir. Voici l'item 535 dans les résolutions amendées.

Machines pour l'exploitation des mines, la fonte et la réduction des métaux, savoir :—Éventails à pression ou aspirants, ventilateurs rotatoires à pression, machines à abattre la houille, excepté les abatteurs à percussion, machines à haver, tarières à houille et forêts à houille rotatoires, forêts à noyaux, lampes de sûreté, machines à laver la houille, machines à coke, machine à sécher le minerai, machines à griller le minerai, machines électriques ou magnétiques pour séparer ou concentrer le minerai de fer, chemises d'eau de haut-fourneau, convertisseur pour le procédé métallurgique pour le traitement du fer ou du cuivre, machines à faire les briquettes, machines à broyer au moyen de boules, feuilles de cuivre, plaquées ou non, mécanismes pour l'extraction des métaux précieux au moyen de la chlorination, ou de cyanide, moniteurs, géants et élévateurs pour l'exploitation des mines par la méthode hydraulique, coffres à amalgamer, échantillonneurs automatiques de minerais, trémies automatiques, cribles, classificateurs, séparateurs, cornues, lavoirs, vans à minerai, pompes à mercure, phylomètres, fourneaux pour réduire l'or en lingots, nettoyeurs d'amalgame, tables pour le lavage de la vase dans l'exploitation des mines d'or, machine soufflante de haut-fourneau, tubes en fer forgé, soudés bout à bout ou à joints superposés, filés ou accouplés ou non, de pas moins de 25 pouces de diamètre, lorsqu'ils sont importés pour être employés exclusivement pour l'exploitation des mines, la fonte des minerais, la réduction ou l'affinage des métaux.

Ces articles sont tous francs de droits.

M. FOSTER : Ces articles, en général sont-ils, oui ou non, fabriqués au Canada ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y en a quelques-uns, mais pas en grand nombre.

M. FOSTER : Alors c'est une différence dans la désignation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Assez grande. Les articles imposables sont : les broyeurs de minerai et de roche, bocards, rouleaux recouverts en cuir, perçoirs à roches, compresseur d'air, chèvres, grues, coupeurs à percussion de houille. Ces articles sont imposables, tous les autres sont francs de droits.

L'item 237, fil métallique couvert pour des fins d'électricité, a été changé de 25 à 30 pour 100. Le taux différentiel le réduira à 18½ pour 100, ce qui est au-dessous de l'ancien droit. Cet article est fabriqué en Angleterre et aux Etats-Unis.

Les courroies de caoutchouc, item 257, sont insérées dans les résolutions avec les courroies de cuir. Nous les avons séparées. Les courroies de cuir conservent le droit de 20 pour 100, et nous avons imposé 25 pour 100 sur les courroies de caoutchouc et autres articles en caoutchouc. Le droit était de 32½ pour 100 dans l'ancien tarif.

Item 197, le droit sur les glaces non biseautées en carreaux n'excédant pas 25 pieds carrés est réduit à 25 pour 100 de 30 qu'il était. Il y aura une autre réduction par le taux différentiel si ces glaces sont importées d'Angleterre. Nous avons élevé le droit sur les glaces étamées à 35 pour 100 de 30 qu'il était, pour la raison que c'est un article de qualité supérieure et il doit payer un droit plus élevé.

Sir CHARLES TUPPER : Est-ce par inattention que l'honorable ministre dit que ces articles pourront venir d'Angleterre en vertu du tarif diffé-

rentiel ? J'avais compris que l'honorable ministre avait dit que le tarif différentiel était aboli.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député a compris cela, il a fait erreur. Je peux lui affirmer que nous n'avons pas aboli le tarif différentiel.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai compris que non seulement l'honorable ministre l'avait aboli, mais qu'il avait abandonné l'expression, "tarif différentiel." Il dit maintenant tarif de réciprocité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut lire la résolution primitive, il verra qu'elle mentionne toujours tarif de réciprocité. Si tarif différentiel est employé dans mes observations, c'est une expression qui signifie la même chose.

Le droit sur l'huile de lin était de 20 pour 100 et par le tarif de réciprocité il sera de 15 pour 100. C'est moins élevé qu'un tarif ordinaire de revenu, et nous le portons à 25 pour 100 et par le tarif différentiel le droit sur cet article importé d'Angleterre sera de 18½ pour 100.

Les journaux imprimés en partie et destinés à être complétés au Canada étaient frappés d'un droit de 20 pour 100. Nous avons constaté que nous avions imposé sur un article à demi-manufacturé un droit moins élevé que sur le papier à imprimerie, ce qui évidemment ne devait pas se faire, et ainsi nous avons fixé le droit sur les deux à 25 pour 100.

Item 248, l'ancien droit sur les clous et carvelles coupés était de ¾ de cent par livre. Nous l'avions d'abord fixé à 30 pour 100. Nous avons décidé d'en faire un droit spécifique, mais d'un demi-cent au lieu de ¾ de cent qu'il était dans l'ancien tarif. Ce droit est sujet à réduction par le tarif différentiel.

Ecrous et boulons, item 269 : l'ancien droit était de 1 cent par livre et deux droits différents *ad valorem*. C'est l'un des trois ou quatre droits spécifiques que nous avons maintenus. Nous fixons le droit à ¾ de cent et 25 pour 100 *ad valorem* contre 1 cent et 20 et 25 pour 100 *ad valorem*. Sur les clous de fil métallique l'ancien droit était de 1 cent par livre. Nous l'avions fixé à 35 pour 100. Aujourd'hui nous imposons un droit de ¾ de cent par livre au lieu d'un cent que l'ancien tarif imposait.

Item 235, ponts et ouvrages en fer pour construction, le droit était de 30 pour 100 et nous l'avons porté à 35 pour 100, sauf réduction pour le tarif différentiel. L'ancien droit était de 1 cent par livre ; le présent droit sera de beaucoup moins élevé, surtout par le tarif différentiel ou de réciprocité.

Relativement aux boutons, item 409, nous avons élevé le droit sur les boutons de chaussures et de pantalons de 20 à 25 pour 100. La forme de cet item a été changée, et tous les boutons, exceptés ceux mentionnés ci-haut paieront 35 pour 100. Cela rendra la définition plus claire.

Item 414, ficelle et cordage. Le droit avait été réduit à 20 pour 100 et nous l'élevons maintenant à 25 pour 100. Le cordage sera probablement importé d'Angleterre, et par le tarif différentiel le droit sera réduit à 18½ pour 100 au lieu de l'ancien droit de 1½c. par livre et 10 pour 100 *ad valorem*. L'ancien droit équivalait à 29 ou 30 pour 100. Le présent sera de 25 pour 100, sujet au tarif de réciprocité ou différentiel.

En ce qui concerne le droit de douane sur le tabac, nous avons opéré un changement sans toute-

fois augmenter ou diminuer ce droit. Dans les premières résolutions les droits de douane sur le tabac ouvré était de 45c. par livre et 25 pour 100 *ad valorem*. Nous croyons qu'il vaut mieux avoir un droit spécifique au lieu d'un droit composé, et nous fixons le droit à 50c. au lieu de 45c. par livre et 12½ pour 100 *ad valorem*. L'intention était de le rendre équivalent et je crois que nous avons réussi. Les 5c. par livre ajoutés sont destinés à le rendre équivalent au droit *ad valorem*. Quant au tabac haché, item 425, nous avons appliqué la même règle. La première résolution imposait un droit de 50c. par livre et 12½ pour 100 *ad valorem*, et nous imposons maintenant un droit spécifique de 55c. par livre.

Relativement aux droits sur la houille, nous réservons encore notre décision finale, ainsi que nous l'avons déjà dit, mais dans la rédaction des résolutions relatives au tarif quelques mots nouveaux ont été insérés et ils ont créé un certain embarras au sujet de la poussière de houille. Nous avons changé la rédaction de l'item, mais sans toucher aux droits. Il n'y a aucun changement pour le présent aux droits sur la houille et la poussière de houille.

M. FOSTER : Vous faites un changement aux règlements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tels les règlements de douane ont été dans le passé, tels ils continueront à exister.

M. WOOD (Hamilton) : Les cribles sont-ils plus grands ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'a jamais été question de cribles dans nos règlements de douane autrement que pour en régler la dimension à un demi-pouce, et cela est mentionné dans le tarif des Etats-Unis. Je crois que c'est la dimension établie des cribles. Toutefois, la question a été réglée dans le passé par les règlements de la douane, lesquels prescrivaient que toute quantité quelconque de poussière était imposable comme poussière et le reste soumis à un droit plus élevé. Quel qu'ait été l'usage autrefois, nous désirons le continuer jusqu'à ce que nous ayons définitivement fixé les droits sur la houille.

Nous avons fixé le droit sur l'ardoise à toiture à 25 pour 100. Mais il y avait dans l'ancien tarif une restriction portant qu'il n'excéderait pas 90 cents par carré. Nous avons retranché cela. On nous dit que dans certains cas le droit de 25 pour 100 était trop élevé et ainsi nous avons décidé que le droit n'excédera pas 75 cents par carré.

Le droit sur les meules à aiguiser a été réduit de 20 à 15 pour 100. L'ancien tarif imposait un droit spécifique de \$1.75 par tonne.

Nous avons arrangé d'une autre façon les droits sur le marbre et autres pierres, item 187, 188 et 189. Il y a trois catégories de droits. Les pierres brutes sont frappées d'un droit de 15 pour 100. Les pierres à la première phase de dégrossissage, dressées ou pierre à bâtir, et marbre scié, sur deux faces ou sur plus de deux faces porteront un droit de 20 pour 100. Le marbre et granit polis 35 pour 100, ainsi que spécifié dans les résolutions déjà présentées. Attendu que le granit viendra en certaine quantité de l'Angleterre, ce droit sera soumis à la réduction sur les produits anglais. Le changement est une réduction de 20 pour 100 à 15 pour 100 sur les qualités inférieures de marbre et de granit. Les

item 375, 376 et 377 comprennent les fils de laine, torse et autres. Nous avons éprouvé au sujet de ces item certaines difficultés provenant des intérêts variés des diverses fabriques de lainages. Il y en a quelques-unes au Canada qui fabriquent les fils de laine torse, d'autres qui n'en fabriquent point, mais qui s'en servent pour améliorer la qualité du drap. Les premières résolutions fixaient à 15 pour 100 le droit sur le fil de laine torse coûtant 20 cents par livre et moins. Cela n'exprime pas notre intention. Au lieu de "moins," il faut lire "plus"

M. FOSTER : C'était une erreur de copiste.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons quelques erreurs de copiste, mais nous en avons d'autres que nous ne voulons pas attribuer aux copistes. Comme tous les hommes, nous avons fait quelques erreurs, et nous avons assez de bon sens pour les reconnaître et venir ici pour les corriger.

M. HENDERSON : Il y en a de drôles parmi.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'en suis bien content. Après avoir fait plaisir à nos amis de ce côté-ci, nous aimons à faire plaisir à nos amis de l'autre côté de la Chambre. Les fils de laine torse coûtant 30 cents par livre et plus, paieront un droit de 20 pour 100. C'est un encouragement donné aux fabriques de lainage qui ne font pas le fil. Une réduction à 15 pour 100 est peut-être forte pour ceux qui fabriquent ce fil. Le droit adopté et fixé leur permettra de continuer à filer et à ne pas rendre le fil trop dispendieux pour le grand nombre de fabriques qui l'emploient pour fabriquer un drap de meilleure qualité. Les fils de laine composés de laine de même qualité que celle produite au Canada porteront un droit de 15 pour 100, et composés d'autres laines, ils entreront en franchise. Ces item nous ont causé beaucoup de tracass, à cause des intérêts opposés des diverses branches du commerce de lainages. Je suppose que nous ne pouvons pas nous féliciter d'avoir rendu le droit satisfaisant, mais j'espère qu'il le sera dans une mesure raisonnable pour ces différents intérêts. J'ai dit que nous avons eu en vue de diminuer le coût de certains articles pour les manufacturiers plutôt qu'augmenter les droits sur le produit fini—leur donnant la matière première à meilleur marché. En conformité de cette intention, nous avons stipulé que les étoffes servant à fabriquer les parapluies, parasols, cravates, et ainsi de suite, taillées pour cette fin en entrepôt, seront frappées d'un droit de 20 pour 100. La même chose s'applique au commerce de chemises. Les tissus de coton, toiles pour devants de chemises, doublures et flanelle, importés pour être employés par les manufacturiers, et à être taillés pour ces fins en entrepôt conformément aux règlements, sont frappés d'un droit de 15 pour 100. C'est une concession aux fabricants de chemises, faux-cols, manchettes, blouses pour dames ou fillettes, chemises-corsages et autres articles de cette catégorie. Dans l'item 24, nous réduisons le droit sur les poudres saponifères et perline de 35 à 30 pour 100. Sur les médicaments brevetés, l'ancien droit était de 50 pour 100 pour les liquides et 25 pour 100 pour les autres. Dans nos premières résolutions, le droit était de 35 pour 100 sur les liquides et 25 pour 100 sur les autres. Après réexamen, nous avons décidé que la distinction est entre les médicaments qui contiennent des spiritueux et ceux qui n'en ont

M. FIELDING.

pas. Sur les liquides, nous imposons l'ancien droit de 50 pour 100, mais sur les autres médicaments dans lesquels n'entre pas de spiritueux le droit reste de 25 pour 100.

Sur les livres on se souviendra que l'ancien droit était un droit spécifique de 6 cents par livre. Dans certains cas il était onéreux, et nous l'avons changé en un droit de 20 pour 100 *ad valorem*. Pris en général, je ne pense pas qu'il soit trop élevé, mais il pèse lourdement sur une certaine catégorie de bons livres, et nous avons cru après mûre délibération que nous devons le changer, et nous avons imposé 20 pour 100 sur les livres non reliés et en brochure, ceux qui sont à bon marché, mais ils ne comprennent pas les livres de gravures, d'images de Noël, pour petits enfants, lesquels nous sont envoyés en grandes quantités pour les fêtes de Noël; ceux-là entreront en payant un droit moins élevé. Le droit sur les livres autres que ceux-là sera de 10 pour 100. Les faveurs accordées autrefois aux collèges et aux universités au sujet de l'entrée en franchise des livres, non imprimés au Canada, et qui sont employés dans le programme des études, pour l'usage des étudiants, continueront comme par le passé, en retranchant les mots "pour l'usage des étudiants." En réalité très peu de ces livres servent à d'autres qu'à des étudiants, et, pour le petit revenu qui en provient, nous croyons que ce n'est pas la peine de laisser exister cette distinction.

M. FOSTER : Il n'y a virtuellement pas de différence.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y en a pas beaucoup. Ensuite nous avons étendu l'application de l'item en ce qui concerne les bibliothèques, au nombre desquelles quelques-unes n'étaient pas comprises. Tout en ne perdant pas de vue l'intention de l'ancien tarif à cet égard nous rédigeons l'item de la manière suivante: "livres spécialement importés pour l'usage *bona fide* des Instituts d'artisans, de bibliothèques publiques, des bibliothèques des universités et des collèges et des écoles, ou des bibliothèques de toute association ou société de médecine, de droit, de littérature, de sciences ou arts régulièrement constituée, et appartenant aux autorités organisées de telle bibliothèque et non pas à des particuliers—les règlements en entier à être faits par le contrôleur des Douanes." Nous ajoutons une disposition qui sera avantageuse pour les librairies du pays. On dit que chaque librairie est un centre d'instruction, et nous ne voulons pas nuire à ce commerce. Jusqu'ici les libraires n'ont pas pu vendre des livres en aussi grande quantité, peut-être, qu'ils auraient dû en vendre aux universités, en conséquence du privilège accordé à ces institutions et non pas aux libraires. Nous accordons maintenant ce privilège aux libraires. En important les livres, ils paieront le droit comme d'ordinaire, mais sur preuve qu'ils les ont vendus à une bibliothèque qui aurait pu les importer en franchise, ils seront remboursés du droit payé. Ils pourront aussi continuer à faire des affaires avec les bibliothèques, et ce changement leur sera d'un grand avantage. Ensuite nous accordons l'entrée en franchise aux livres de tout le monde comme ceux dont se servent les jeunes gens qui se livrent à l'étude des arts mécaniques:—

445. Livres, savoir:—Livres sur l'application de la science aux industries de toutes sortes, y compris les livres sur l'agriculture, l'horticulture, les forêts, la pêche et les pêcheries, les mines, la métallurgie, l'architecture,

l'électricité et autres branches du génie civil, la menuiserie, la construction des navires, la mécanique, la teinturerie, le blanchissage, la tannerie, la fabrication des tissus et autres arts mécaniques, et tous les livres traitant de l'industrie en général; aussi, les livres imprimés en toute autre langue que l'anglais et le français ou en deux langues autres que l'anglais et le français, ou en trois langues ou plus, et les bibles, livres de prières, psaumes, cantiques et opuscules religieux.

Une partie de cet item est basée sur l'ancien tarif, mais la partie qui a trait à l'entrée en franchise des livres qui traitent des sciences appliquées à l'industrie est nouvelle, et je crois que toute la Chambre y attachera l'importance que cet item mérite. Nous insérons aussi l'item de l'ancien tarif accordant l'entrée en franchise aux livres imprimés par tout gouvernement, ou par toute association scientifique, pour la diffusion des sciences ou des lettres, et rapports officiels annuels d'associations religieuses ou de bienfaisance et publiés comme résultat de leurs travaux et fournis à leurs membres pendant leurs délibérations, mais non pas pour des fins de négoce ou de commerce.

La musique imprimée, dans l'ancien tarif, portait un droit spécifique de 10 cents par livre. Dans nos premières résolutions ce droit était changé en un droit de 20 pour 100 *ad valorem*. Nous avons constaté qu'il pesait lourdement sur la bonne musique, et nous allons le réduire à 10 pour 100. Ensuite nous avons certains papiers imprimés ou lithographiés. L'ancien-tarif imposait des droits spécifiques de deux catégories, l'une de 6 cents par livre et 20 pour 100 *ad valorem*, l'autre de 15 cents par livre et 25 pour 100 *ad valorem*. Une grande partie de ces articles n'a aucune valeur commerciale, étant imprimés pour être distribués par ceux qui vendent des médicaments brevetés et autres produits. Les autorités de la douane disent qu'elles ne peuvent leur assigner une valeur commerciale. Nous conservons dans ce cas le droit spécifique. Nous imposons sur ces articles lithographiés qui n'ont aucune valeur commerciale, un droit de 15 cents par livre; mais quant aux étiquettes lithographiées pour bidons et autres fins nous imposons un droit de 25 pour 100.

L'ancien droit sur les clichés stéréotypés, électrotypes, etc., item 292 du présent tarif, était de 2 cents par pouce carré. Nous l'avons réduit à 1½ cent. Dans l'autre cas où le droit était de trois huitièmes de cent par pouce carré, nous l'avons réduit à un quart de cent. Le droit sur les tubes d'acier pour bicycles était autrefois de 15 pour 100, il est maintenant de 10 pour 100. Sur le plomb en saumon il était de 20 pour 100, et il est réduit à 15 pour 100. Attendu qu'il vient d'Angleterre, il y aura une autre réduction par l'article différentiel. Le droit sur le ruban de fer, dentelé ou uni, pour clôtures, autrefois de 25 pour 100 est réduit à 20. Nous avons divisé le fil métallique en plusieurs item. Le fil métallique en laiton est frappé d'un droit de 10 pour 100; en cuivre, 15 pour 100; autres fils de fer ou d'acier, 20 pour 100. Nous avons inséré dans la liste des articles francs de droits l'acier servant à fabriquer les ressorts, essieux, lisoirs, massets et leurs parties en acier pour les voitures. L'acier pour les fabricants d'outils est réduit de 15 pour 100 à 5. Dans l'ancien tarif, le droit sur les ferrailles de rebut de fer était de \$4 par tonne; dans nos premières résolutions il était de \$1.50 par tonne, et il est maintenant de \$1 par tonne. L'ancien droit sur les lingots et

massets d'acier, barres de fer puddlées, etc., était de \$5 par tonne; dans nos premières résolutions, \$4 et maintenant il est de \$2 par tonne. Ces articles sont en grande partie employés par les fabricants, et comme nous sommes généreux à l'égard des producteurs de ces articles au moyen de la prime, je crois que cette réduction peut raisonnablement être faite. Le droit sur le fer pour constructions est réduit de 15 pour 100 à 10. Le droit sur les plaques d'acier pour ponts, item 223, est réduit de 15 pour 100 à 10 *ad valorem*. Le droit sur les plaques d'acier ou de fer laminé, employées par les fabricants de chaudières, est réduit de 15 à 10 pour 100 *ad valorem*.

Le droit sur le placage de bois, item 321, est réduit de 10 pour 100 à 7½. Le droit sur la glycérine pour la fabrication des explosifs, est réduit à 10 pour 100 de 20 qu'il était autrefois.

Sir CHARLES TUPPER: Avez-vous augmenté la prime sur le fer?

Le MINISTRE DES FINANCES: L'honorable député verra les résolutions relatives aux primes sur l'ordre du jour, et, pour le moment, nous n'avons pas l'intention de les changer. Ces résolutions proposent d'augmenter la prime.

Sir CHARLES TUPPER: Mais vous réduisez encore le droit sur le fer, et je veux savoir si vous augmentez la prime en même temps?

Le MINISTRE DES FINANCES: Nous réduisons le droit sur les massets, mais non pas sur le fer en guise. La prime sur les massets d'acier est plus élevée que sous l'ex-gouvernement, mais il n'y a pas d'autres changements aujourd'hui.

M. BELL (Pictou): La dimension du masset est changée.

Le MINISTRE DES FINANCES: Nous ne parlons pas de la dimension du masset. C'est la cause de quelque difficulté. Nous croyons pouvoir nous occuper de l'item sans tenir compte de la dimension.

L'acte renferme une disposition prohibitive au sujet de la main-d'œuvre des prisons. On constate que dans certains cas, les gens fabriquent des articles de nature similaire et les mêlent avec d'autres articles fabriqués par des prisonniers, de sorte qu'il est excessivement difficile pour les autorités douanières de tirer une ligne de démarcation. Nous avons modifié l'item, afin de comprendre des cas de cette nature. L'item est maintenant ainsi conçu:—

603. Articles fabriqués ou produits, en tout ou en partie, par des détenus, ou qui ont été faits dans ou en rapport avec quelque prison, maison de détention ou pénitencier. Aussi articles similaires à ceux qui sont produits dans ces institutions, vendus ou offerts en vente par quelque personne, maison ou corporation ayant entrepris de manufacturer pareils articles dans ces institutions ou par quelque agent de pareille personne, maison ou corporation, ou lorsque ces articles ont été primitivement achetés de pareil entrepreneur ou transportés par lui.

En d'autres termes, lorsqu'une personne vend certains articles qui sont le produit des prisonniers, et qu'elle offre d'autres articles d'une nature similaire qu'elle déclare ne pas avoir été fabriqués par les prisonniers, il est difficile d'établir une distinction, et la loi devra exclure tous les articles de cette nature offerts par la personne qui fait ce commerce.

M. WOOD (Hamilton): L'honorable ministre veut-il me permettre de lui poser une question? Il y a, dans le pays, une grande quantité de cette catégorie d'articles, que se propose-t-il de faire à leur sujet?

Le MINISTRE DES FINANCES: Si l'honorable député veut porter ces cas à la connaissance du contrôleur des Douanes, je ne doute pas qu'il ne s'occupe de la question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Vous ne pouvez pas vous occuper de ces articles dans un tarif douanier.

Le MINISTRE DES FINANCES: Relativement à l'item des livres, nous avons inséré dans la liste des livres prohibés les réimpressions d'ouvrages anglais. Mais cela amène sur le tapis la question quelque peu difficile de la loi relative au droit d'auteur. L'item a été inséré là, non pas tant comme la déclaration de la politique du gouvernement que comme un exposé de ce que plusieurs considéraient comme la loi existante. Mais nous avons cru qu'il était préférable de laisser la loi relative au droit d'auteur comme nous l'avons trouvée, et la liste des articles prohibés telle qu'elle est aujourd'hui sous ce rapport. En conséquence, à l'exception des réimpressions d'ouvrages anglais enregistrés au Canada, nous ne proposons pas qu'ils soient prohibés. L'item sera modifié en conséquence.

Je dois remercier la Chambre de m'avoir écouté aussi longtemps et aussi patiemment, et je dépose ces résolutions sur le bureau.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

La Chambre se forme en comité des voix et moyens.

(En comité.)

Résolution 1.

M. FOSTER: L'honorable ministre qui est chargé de ces résolutions aurait-il l'obligeance de me dire si les termes, depuis "e" jusqu'à "i" inclusivement, comportent que les définitions données dans l'acte précédent relatif au douanes ont subi quelque changement?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Ce sont justement les mêmes que dans le propre tarif de l'honorable député.

Que l'importation au Canada, d'aucuns des effets énumérés, décrits ou mentionnés à l'annexe C ci-jointe, est prohibée, et que s'il en est importé ils deviendront par-là même confisqués à la Couronne et pourront être détruits, et que toute personne qui importera, fera importer ou permettra que l'on importe des effets prohibés, sera passible dans chaque cas d'une amende de deux cents piastres.

M. FOSTER: Je constate qu'il y a ici un changement dans la rédaction, "seront" a été remplacé par "pourront". Sera-t-il laissé à la discrétion du gouvernement de détruire ou de ne pas détruire ces articles?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Si je comprends bien, le gouvernement exercera sa discrétion. On me dit qu'il y a eu des cas où l'on n'a

M. FIELDING.

pas cru qu'il était opportun de les détruire absolument.

L'item est adopté.

Que toutes préparations médicinales, soit chimiques ou autres, ordinairement importées sous le nom du fabricant, porteront le nom véritable de ce fabricant et celui du lieu où elles sont préparées et les mots "alcoolique" ou "non alcoolique" seront apposés d'une manière permanente et lisible sur chaque paquet, au moyen d'une estampe, étiquette au autrement; et toutes préparations médicinales importées sans que ces noms y soient ainsi apposés seront confisqués.

M. FOSTER: L'insertion du mot "alcoolique" ou "non alcoolique" ne semble pas motivée. Le contrôleur des Douanes ou ses fonctionnaires n'accepteraient pas comme une preuve le simple fait que l'étiquette a été marquée "alcoolique" ou "non alcoolique." Il faudrait faire l'épreuve des liquides.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson): Ce serait simplement une aide. Nous faisons une distinction entre les remèdes liquides alcooliques et les non alcooliques. Naturellement, il nous serait toujours permis de faire l'épreuve et cela serait utile.

M. FOSTER: Vous ne vous fieriez pas à cela.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Pas seulement à cela.

L'item est adopté.

12. Que lorsque des contenants *packages* seront importés, ils seront assujétis aux droits suivants:

(a) Les bouteilles, flacons jarnés, dunes-jeannes, barils, boucants, pipes, quarts et autres vaisseaux ou contenants, faits de fer-blanc, de fer, de plomb, de zinc, de verre ou d'autre matière capable de contenir des liquides, et les contenants dans lesquels les marchandises sont ordinairement mis pour la consommation dans le pays, y compris les caisses, non autrement spécifiées, dans lesquelles sont contenus des spiritueux, vins ou liqueurs de malt ou autres liquides embouteillés, et chaque contenant étant la première enveloppe renfermant les marchandises pour la vente sera, dans tous les cas auxquels il n'est pas autrement pourvu et dans lesquels ils contiennent des marchandises assujéties à un droit *ad valorem* ou un droit spécifique et un droit *ad valorem*, assujétie au même droit *ad valorem* que celui qui sera imposé et perçu sur les marchandises qu'ils contiennent, et la valeur des contenants pourra être comprise dans la valeur des dites marchandises;

(b) Néanmoins, tous contenants, comme susdits, dans lesquels sont des marchandises assujéties à un droit spécifique seulement, et non autrement désignés, seront frappés d'un droit de vingt pour 100 *ad valorem*;

(c) Que les contenants non spécifiés plus haut, et qui ne sont pas ici spécialement frappés ou déclarés assujétis à un droit, et qui sont les contenants ordinaires dans lesquels les marchandises sont empaquetées pour l'exportation, selon les usages et coutumes généraux du commerce, seront exempts de droits;

(d) Néanmoins encore, tous pareils contenants spéciaux qui sont d'un usage, ou apparemment destinés à un usage autre que pour l'importation des marchandises qu'ils contiennent, seront assujétis au droit qui les frapperait s'ils étaient importés vides ou indépendamment de leur contenu;

(e) Néanmoins encore, tous contenants (intérieurs et extérieurs) dans lesquels sont des marchandises exemptes de droits, lorsque les dits contenants sont, d'une nature telle que leur destruction est nécessaire pour en tirer le contenu, seront exempts de droits.

M. FOSTER: Dans cette résolution, les dispositions sont arrangés un peu différemment. Mon honorable ami, le contrôleur des Douanes, me dira peut-être s'il y a, oui ou non, quelque changement à l'ancienne loi.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il n'y a pas de changement ; mais, si le contenant n'est d'aucune valeur quelconque, l'on pourra ne pas exiger de droit, mais il pourra être détruit.

M. FOSTER : Il n'y a aucun changement important.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Non.

14. Qu'en ce qui concerne les articles importés pour des fins de fabrication qui sont admissibles, selon la liste A ci-jointe, pour des fins spécifiques, à un taux de droit inférieur à celui qui autrement serait imposable, ou qui sont exempts de droits, selon la liste B ci-jointe, l'importateur qui réclamera cette exemption de droits ou cette exemption proportionnelle de droits fera et signera l'affirmation ou l'affidavit suivant devant le percepteur des douanes au port d'entrée :—

Je (nom de l'importateur) soussigné, importateur des (noms des effets ou marchandises) mentionnés dans cette déclaration, jure (ou affirme) solennellement que ces (noms des effets ou marchandises) sont importés par moi pour la fabrication de (noms des produits à fabriquer) dans ma propre manufacture, située à (nom de la localité, du comté et de la province), et qu'aucune partie n'en sera employé à d'autres fins, et que je n'en disposerai pas avant qu'ils soient ainsi fabriqués.

M. HENDERSON : Cette résolution, il me semble, pourrait être beaucoup plus facile à appliquer si l'on y insérait une disposition portant qu'une affirmation pourrait être faite devant quelque autre personne que le contrôleur des Douanes. Il est très incommode pour un industriel, qui réside par exemple à vingt milles d'un bureau de douane, d'être obligé de se rendre à ce bureau faire cette déclaration, et il serait beaucoup plus commode qu'il la fit devant un notaire public ou un commissaire. C'est là, je crois, la coutume, bien que la loi ne semble pas y pourvoir.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Les particuliers dont le domicile est éloigné pourraient se faire représenter par des agents. La question a été examinée, mais nous n'avons pas cru qu'il fût opportun d'adopter l'avis que l'honorable député a émis.

M. HENDERSON : Ni un agent ni un courtier ne peut faire cette déclaration, car elle doit être faite par le fabricant lui-même. Cette disposition, je crois, est éludée, si le fabricant fait une déclaration devant une personne quelconque qui n'est pas autorisée à la recevoir. Il serait donc bon que la loi fût rédigée de façon à ce que l'on pût s'y conformer.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Dans la plupart des villes manufacturières, il y a un bureau de douanes, et, dans un cas où il n'y en a pas, je suppose que cette concession à laquelle fait allusion l'honorable député est faite aux fabricants.

M. HENDERSON : J'ai reçu de ces déclarations par centaines, et je suis parfaitement convaincu que je n'ai aucune autorisation à cet effet. Cependant, les marchandises sont entrées de cette manière irrégulière. A mon avis, la loi devrait être modifiée de manière à ce que cette procédure pût se faire régulièrement.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Nous examinerons la recommandation de l'honorable député.

16. Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en somme sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici au pays, auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, pourront être déclarés en douane ou levés d'entrepôt pour la consommation au Canada aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité, à la liste D.

(a) Que toute question qui pourra survenir au sujet des pays qui auront droit aux bénéfices du tarif de réciprocité sera décidée par le contrôleur des Douanes, sauf la sanction du gouverneur en conseil.

(b) Que le gouverneur en conseil pourra accorder les bénéfices de ce tarif de réciprocité à tout pays qui pourra y avoir droit en vertu d'un traité conclu avec Sa Majesté.

(c) Que le contrôleur des Douanes pourra faire les règlements qui seront nécessaires pour la mise à exécution des intentions que portent les articles précédents.

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre des Finances (M. Fielding) a dû avoir les sympathies des honorables députés des deux côtés de la Chambre dans la tâche pénible qui lui incombait aujourd'hui. Après avoir posé avec beaucoup de distinction pendant à peine un mois comme l'auteur du commerce privilégié entre la mère-patrie et le Canada, après avoir joui de cette popularité pendant un mois, et avoir posé comme ayant contribué à amener l'unité de l'Empire, en établissant un système de commerce privilégié entre la mère-patrie et le Canada, l'honorable ministre (M. Fielding) a été obligé, aujourd'hui, de venir, devant la Chambre, dissiper toutes les illusions de ses amis sur cette question, et il a été obligé de revenir de la façon la plus complète sur la position qu'il avait prise, il y a si peu de temps. La Chambre se rappellera, je crois, que lorsque le ministre des Finances a d'abord présenté cette résolution, à laquelle une autre très différente est aujourd'hui substituée, j'ai osé faire les observations suivantes :

Sir CHARLES TUPPER : Je signale à l'attention de l'honorable ministre (M. Fielding), le fait que le traité n'est pas conclu entre le Canada et d'autres pays, mais entre la Grande-Bretagne, la Belgique et l'Allemagne, et il s'applique à tous les pays qui jouissent de l'avantage de la nation la plus favorisée avec l'Angleterre. Les conditions précises de l'un de ces traités, en tout cas, sont que l'Angleterre ne permettra pas d'imposer sur les articles importés de ces pays un droit plus élevé que celui qui frappe les marchandises venant de la Grande-Bretagne. Si j'interprète bien ces traités, la proposition de l'honorable ministre est tout à fait illusoire.

Je rappellerai à la Chambre que nous avons non seulement l'énoncé du ministre des Finances qu'il se proposait d'appliquer cette "disposition différentielle," comme il l'appelait, à l'Angleterre seule ; mais nous avons aussi la déclaration catégorique du premier ministre portant que les marchandises importées de Belgique et d'Allemagne ne seraient pas admises comme les marchandises venant d'Angleterre. L'honorable ministre, dans sa brillante péroraison, a dit :

Mon honorable ami, le chef de l'opposition, dit que notre projet d'avoir un commerce plus libre avec l'Angleterre est illusoire.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES FINANCES : Est-il illusoire ? Du moment que je déposerai ces résolutions sur le bureau de la Chambre ce soir, elles deviendront en vigueur, et je suis fier de dire, au nom du parti libéral, et les honorables députés qui m'entourent partageront cet orgueil, je suis fier de dire que demain matin, à chaque station douanière du Canada, d'un océan à l'autre, les portes seront ouvertes au commerce privilégié avec la mère-patrie.

L'honorable ministre parla avec orgueil ; ses amis partagerent cet orgueil de la manière la plus

cordiale et la plus enthousiaste, et croyant que l'énoncé de l'honorable ministre était basé d'une manière quelconque, entonnèrent le *God save the Queen* avec le plus grand enthousiasme. Je ne demande quels étaient, aujourd'hui, les sentiments des honorables membres de la droite lorsque le ministre des Finances, après avoir joui durant à peine un mois de sa popularité imméritée, a dû annoncer que ce qu'il avait dit alors était absolument erroné, et que l'avertissement qui lui avait été donné de ce côté-ci de la Chambre se trouvait bien fondé. Les honorables membres de la droite n'ont-ils pas été absolument induits en erreur par l'énoncé du ministre des Finances, relativement à l'effet que sa résolution aurait sur la politique du gouvernement? Aujourd'hui, nous n'avons pas entendu de bruyants applaudissements du côté de l'opposition, lorsque le ministre des Finances a admis que la gauche lui avait enseigné la sagesse, et lui avait appris que l'importante législation qu'il avait soumise à la Chambre et au peuple de ce pays, était complètement erronée. L'honorable ministre (M. Fielding) admet cela aujourd'hui.

LE MINISTRE DES FINANCES : Non.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre (M. Fielding) ose-t-il nier cela, en présence du fait qu'un couple de jours après qu'il eut fait connaître son programme, j'ai dit à la Chambre et au pays qu'il serait obligé ou de retirer cette résolution, ou d'en présenter une autre, étendant ce privilège à la Belgique et à l'Allemagne, et à tous les autres pays qui dans leurs relations commerciales avec l'Angleterre, jouissaient de la clause de la nation la plus favorisée? J'ai dit en outre à l'honorable ministre que le gouverneur d'une colonie anglaise où le gouvernement autonome existait ne permettrait pas qu'un bill renfermant cet article recut la sanction royale. L'honorable ministre (M. Fielding) sait très bien qu'aujourd'hui il doit avouer qu'il a trompé la Chambre. Il doit admettre que s'il n'a pas été trompé lui-même, il a trompé la Chambre; il doit admettre, en outre, que cette législation douanière portant cet article ne pourrait pas avoir la sanction royale du gouverneur général. L'honorable ministre (M. Fielding) a été obligé d'admettre que tout ce que cette Chambre avait été porté à croire au sujet de ce qu'il accomplissait pour le Canada et l'empire n'était rien qu'une illusion. Mais le ministre des Finances a cependant osé dire à cette Chambre :—

Nous soutenons que les traités ne s'appliquent pas, mais vu qu'il existe un doute...

Le ministre des Finances oppose encore son opinion à toutes les autorités constitutionnelles qui ont écrit sur ce sujet, et déclare que lui et ses collègues croient cependant que l'attitude qu'ils ont prise le y a un mois était juste.

LE MINISTRE DES FINANCES : Écoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami répond-il affirmativement? Je lui dis que l'attitude que le gouvernement a prise le y a un mois équivaut à une déclaration d'indépendance de la part du Canada. C'était faire une déclaration en face de l'univers que le Canada refusait d'être lié par les traités que l'Angleterre avait conclus pour le Canada tout autant que pour elle-même. C'est
Sir CHARLES TUPPER.

l'attitude prise par l'honorable ministre, lorsqu'il a fait son exposé budgétaire, et, aujourd'hui, il est obligé de venir ici et de retirer ses énoncés, et il lui faut faire ce que nous, membres de la gauche, lui avions dit qu'il ferait. Mais le gouvernement cherche cependant à s'abriter derrière cet énoncé absurde :

Nous prétendons que les traités ne s'appliquent pas, mais comme il existe un doute...

Puisqu'il existe un doute, j'espère pouvoir le faire disparaître, et j'espère que l'honorable ministre fera disparaître ces doutes qui l'ont porté ainsi à induire en erreur la Chambre et la population de ce pays.

Pendant seize ans, le Canada s'est efforcé de faire modifier les traités belge et allemand et d'en faire éliminer cette clause relative aux colonies. Quelle raison avions-nous de désirer de faire éliminer cette clause de ces traités? Sir A.-T. Galt, non distingué prédécesseur comme haut-commissaire du Canada, s'est adressé au gouvernement de Sa Majesté en 1881 et lui a demandé d'amener l'Allemagne et la Belgique à supprimer cette clause qui empêchait le Canada de traiter les produits de la mère-patrie autrement que ceux d'Allemagne et de Belgique, et ceux de tous les autres pays qui ont de l'Angleterre le traitement de la nation la plus favorisée. Le gouvernement impérial s'est adressé à ce sujet à la Belgique et à l'Allemagne, et toutes les deux ont refusé. Dans une occasion subséquente, en 1891, les honorables membres de la droite le savent, cette demande a été renouvelée. L'honorable ministre sait que l'on s'est de nouveau adressé au gouvernement impérial pour obtenir une modification de ces traités belge et allemand. Pourquoi? Pourquoi cela, puisque l'honorable ministre et ses collègues doutent aujourd'hui que ces traités belge et allemand gênent de quelque façon l'établissement de relations commerciales privilégiées entre l'Angleterre et le Canada? Voici la déclaration faite par lord Knutsford, secrétaire des Colonies, lorsqu'on s'est adressé à lui en 1891 :

Sa Seigneurie a observé, relativement à la clause de la nation la plus favorisée des traités allemand et belge, que "l'effet indubitable de ces deux clauses est d'empêcher qu'il ne soit imposé dans les colonies anglaises sur l'importation des marchandises du Royaume-Uni des droits moins élevés que ceux dont sont frappés des marchandises similaires de Belgique ou d'Allemagne. En outre, en vertu de la clause de la nation la plus favorisée, contenue dans la plupart des traités en vigueur conclus entre la Grande-Bretagne et des puissances étrangères ou privilège, dont jouissent les marchandises belge et allemande dans les colonies anglaises, est étendu aux marchandises de tous les différents pays parties à ces traités.

L'honorable ministre, je crois constatera que s'il a des doutes sur cette question, il est le seul homme public qui s'en soit occupé qui nourrisse le moindre doute à ce sujet. Puis, en 1892, cette question a été amenée de nouveau sur le tapis, avec le même résultat. Cette année-là, sir Michael Hicks-Beach, l'un des hommes d'Etat les plus éminents de l'Empire, aujourd'hui chancelier de l'échiquier du gouvernement anglais, dans la Chambre des Communes, a dit à ce sujet :

Le traité conclu en 1862 avec la Belgique, et celui de 1865, conclu avec le Zollverein, n'empêchent pas, comme le sait, je crois, mon honorable ami, l'établissement de quelque espèce de relation entre les différentes colonies de ce pays. Tout ce qu'ils empêchent, c'est l'établissement, pour ainsi dire, de relations commerciales privilégiées entre le Royaume-Uni et l'une de ses colonies, et l'une de ses colonies et le Royaume-Uni.

Cela, je crois, doit avoir tout autant d'autorité que l'opinion de l'honorable ministre des Finances, et, cependant, en présence de ces énoncés, l'honorable ministre déclare à cette Chambre qu'il doute encore que ces traités aient l'effet de produire ce qu'ils produisent d'après lord Knutsford et sir Michael Hicks-Beach, savoir : empêcher le Canada d'accorder la préférence aux marchandises du Royaume-Uni venant dans ce pays. Or, la Chambre se rappellera qu'à la conférence d'Ottawa, en 1894, l'on s'est occupé de cette question de commerce privilégié, et que l'on a adopté une résolution à son sujet. Je vais lire cette résolution à la Chambre :

En conséquence, qu'il soit résolu que cette conférence croit qu'il est opportun de conclure une convention douanière entre la Grande-Bretagne et ses colonies, en vertu de laquelle le commerce fait dans les limites de l'Empire pourra être placé sur un pied plus favorable que celui fait avec des pays étrangers.

Lord Jersey exposa le résultat de cette conférence au gouvernement de Sa Majesté dans un mémoire élaboré; et aujourd'hui, l'honorable ministre trouvera dans les archives du Conseil privé une copie du document que je tiens à la main, savoir : la réponse du ministre des Colonies, le marquis de Ripon, à l'appel du Canada et des colonies de l'Afrique du sud et des colonies australasiennes demandant qu'une législation fût adoptée pour établir des relations commerciales privilégiées dans les limites de l'Empire. Le marquis de Ripon citait l'article 15 du traité belge qui dit :

Les articles de Belgique, produits ou fabriqués, ne seront pas soumis dans les colonies anglaises à des droits autres ou plus élevés que ceux qui sont ou peuvent être imposés sur des articles semblables d'origine britannique.

La version française du traité adoptée en même temps emploie les mots " Grande-Bretagne " au lieu du mot " Britannique ". La dépêche du marquis de Ripon au sujet de cette importante question, qui fut envoyée au gouverneur général du Canada pour la gouverner de celui-ci et de toute autre personne pouvant être appelée à administrer les affaires publiques de ce pays, citait l'article 6 du Zollverein de l'Empire allemand, que voici :

Les stipulations des articles de I à VI qui précèdent (ces articles comprennent tout le traité) s'appliqueront encore aux colonies et possessions étrangères de Sa Majesté britannique. Dans ces possessions et colonies, les produits des États formant partie du Zollverein ne seront pas sujets à des droits d'importation plus élevés ou autres que ceux auxquels sont sujets les produits du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Le marquis de Ripon donna alors l'opinion des juriconsultes de la Couronne; et j'ai déjà mentionné que le lord juge en chef de l'Angleterre, lord Russell, l'un des avocats les plus brillants et l'un des juges les plus éminents, a exprimé l'opinion imposante que les traités empêchent les colonies anglaises de stipuler un traitement privilégié en faveur du Royaume-Uni.

Lord Ripon continue ainsi ses observations :

Relativement à la troisième proposition, il semble clair que, d'après les termes de l'article XV du traité belge et de l'article VII du traité avec le Zollverein, les colonies anglaises ne peuvent accorder aux produits du Royaume-Uni de traitement privilégié quant aux droits de douane, sans étendre semblable traitement à la Belgique et à l'Allemagne, et, par suite, à d'autres pays qui jouissent auprès de la Grande-Bretagne des avantages de la clause ordinaire concernant la nation la plus favorisée.

Je dois dire qu'on avait fait deux demandes, dont l'une consistait à prier la Grande-Bretagne

d'écarter par législation les difficultés formant obstacle à la conclusion d'arrangements différentiels entre deux colonies anglaises. Lord Ripon disait à ce sujet :

Bien que le parlement ait ainsi libéré les colonies de toutes restrictions législatives, pour ce qui regarde la législation impériale, il sera cependant nécessaire, pour que le gouvernement de Sa Majesté puisse être en état de donner effet à sa responsabilité relativement aux obligations internationales de l'Empire, ainsi que relativement à ses intérêts généraux, que tout bill adopté par une législature coloniale pour imposer des droits différentiels soit réservé pour la signification du bon plaisir de Sa Majesté, de manière à fournir la pleine occasion de la considérer à ces points de vue.

Pour cette raison, on a dit au gouverneur général du Canada, en 1894, de réserver tous les bills de ce genre, et ces ministres qui expriment des doutes possèdent ce document, et ils ne sont pas justifiables d'avoir des doutes, car il n'est rien d'exprimé plus clairement :

Pour cette raison, et afin de prévenir des inconvénients, il sera désirable, si de pareils droits sont inclus dans un bill concernant le tarif en général, d'ajouter la condition que ce bill ne sera mis en vigueur qu'après la signification du bon plaisir de Sa Majesté.

Je cite cela à l'honorable ministre à titre de preuve des plus concluants possibles pour établir que l'arrangement proposé était de ceux qui sont absolument sujets aux traités, d'après toutes les autorités, et l'honorable ministre n'aurait pas dû l'ignorer, vu qu'il avait à portée ces autorités, les plus hautes de l'Empire, pour se renseigner s'il ne l'était déjà.

Je désire maintenant appeler l'attention de l'honorable ministre sur le fait que cette résolution, suppose-t-il, serait le grand moyen d'établir le commerce privilégié entre l'Angleterre et le Canada. Si confiante était la conviction qu'il a exprimée à cet égard, qu'il a osé conclure son discours en disant en réponse à mon assertion déclarant son projet illusoire :

Mon honorable ami, le chef de l'opposition, dit que notre projet d'assurer une plus grande liberté de commerce avec l'Angleterre est illusoire. Il l'est tellement qu'au moment même où je produis ces résolutions en cette chambre, ce soir, elles entrent en vigueur, et que je puis dire avec orgueil, au nom du parti libéral—et les honorables députés qui m'entourent partageront ce sentiment—que demain matin toutes les portes des douanes du pays, d'un océan à l'autre, s'ouvriront pour donner lieu à l'application des conditions d'un commerce privilégié avec la mère-patrie.

Et les portes sont-elles ouvertes ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) et quelques VOIX : Oui.

Sir CHARLES TUPPER : Non, car le commerce privilégié avec la mère-patrie ne signifie pas, et l'honorable ministre le sait, que celle-ci sera placée dans la même position que la Belgique, l'Allemagne et les autres nations ayant droit aux avantages de la nation la plus favorisée. Nul ne sait mieux que l'honorable ministre que c'est abuser du terme " commerce privilégié " d'en faire l'application à un système comme celui-là. Il sait que l'interprétation, qu'il admet maintenant avoir été forcée d'accepter, nous ramène exactement à l'état de choses dans lequel se trouvait virtuellement le pays, de 1873 à 1878. De quelle valeur, je le lui demande, cela était-il pour l'Angleterre ? Avant-on le commerce privilégié de 1873 à 1878, alors qu'on avait un tarif moins élevé, relativement aux marchan-

disques anglaises, que celui qu'on aura même en vertu du tarif actuel modifié de cette manière? L'honorable ministre osera-t-il me dire que le Canada avait le commerce privilégié avec l'Angleterre à cette époque, lorsque les comptes du commerce et du revenu du pays établissent que de 1873 à 1878, les importations du Royaume-Uni au Canada sont tombées à \$37,500,000? Était-ce là le commerce privilégié avec l'Angleterre? Est-ce là ce qu'il cherche? Est-ce là ce qu'il prétend devoir constituer une grande faveur pour la mère-patrie? M. l'Orateur, je n'hésite pas à dire que la politique suivie durant les dix-huit dernières années a été infiniment plus une politique anglaise que ne l'a été celle du gouvernement Mackenzie, de 1873 à 1878, ou la politique actuellement proposée. Comment! du moment que vous permettez à la Belgique, l'Allemagne et à toutes les autres nations de venir faire concurrence à l'Angleterre, où est la faveur faite à celle-ci? Où est la préférence? L'honorable ministre prétend-il ignorer que l'Allemagne fait de rapides progrès dans les industries manufacturières et qu'elle rejoint rapidement l'Angleterre? Dans cette même dépêche que j'ai citée, page 5, le marquis de Ripon dit :

Il ne peut y avoir de doute que dans plusieurs branches de commerce où l'Angleterre a possédé une supériorité évidente, d'autres nations lui font maintenant concurrence en d'égalles conditions.

Alors, où est la préférence?

En consultant le *Times* du 30 janvier de l'année courante, l'honorable ministre trouvera cet exposé.

Il est vrai, aussi, que la valeur des exportations de l'Allemagne, par exemple, a augmenté plus vite que celle du Royaume-Uni. La valeur des exportations de celui-ci par tête dans la période de 1870-74 et dans celle de 1890-94 a été de £7 7s. 3d. pour la première période, et de £6 2s. 1d. pour la seconde, tandis que la valeur des exportations de l'Allemagne durant les périodes correspondantes a été de £2 16s. 7d. pour la première, et de £3 2s. 9d. pour la seconde. Déjà, sur les marchés qui nous ont exclusivement appartenu pendant un temps nous voyons nos rivaux se frayer un chemin, et le rapport officiel nous avertit que la concurrence qu'ils nous font sur les marchés neutres, et même sur nos propres marchés, devra, si nous n'y prenons garde, probablement augmenter. *Chaque année ajoutera à leur capital et à leur habileté, et ils pourront profiter d'un plus grand accroissement de leur population.*

Voilà pour la concurrence de l'Allemagne à laquelle notre marché est aussi ouvert, car la préférence n'existe plus si l'on permet à l'Allemagne, à la Belgique et à toutes ces autres nations de la partager.

Je vois l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), se féliciter de ce qui est arrivé. Je le vois en état de prétendre que sa politique a triomphé, que la politique du libre-échange, la politique qui consiste à abattre les manufactures du pays, il l'a enfin obtenue. S'il n'a pas pu l'obtenir directement, il a été assez rusé pour y arriver d'une façon indirecte. Je ne doute pas qu'il ait joué son chef, le premier ministre, qui s'était engagé envers les protectionnistes du pays à ne pas nuire à nos manufactures, en lui faisant croire que la clause différentielle proposée ne voulait rien dire, vu que l'Angleterre ne pouvait l'accepter et vu que cette clause devrait être retirée, et que, par suite, le tarif général resterait suffisamment protecteur pour constituer l'accomplissement des promesses du premier ministre au peuple.

Je vois dans le *Times* du 29 janvier 1897 la déclaration d'un homme de grande autorité, sir Courtenay Boyle, personnage important attaché au Sir CHARLES TUPPER.

Board of Trade. Que dit-il au sujet de cette concurrence? Voici :

L'accroissement de population récemment a été plus considérable en Allemagne et aux États-Unis que dans le Royaume-Uni, et ces deux nations jouissant d'une période de paix qui dure depuis près d'un quart de siècle, ont rapidement développé leur puissance manufacturière et industrielle.

L'honorable ministre verra dans ces lignes une autre raison pour laquelle cette clause de commerce a été dépouillée de tout titre de préférence.

L'effet de cette clause sera simplement celui-ci. Les industries du Canada créées aux prix de si grands sacrifices, qui ont fait du pays ce qu'il est aujourd'hui, qui représentent un montant énorme de capital placé, qui ont enrichi ce pays par suite du progrès et de la prospérité dont a joui celui-ci pendant qu'elles ont été en exploitation; ces industries, dis-je, retomberont dans leur ancienne torpeur lorsqu'elles se trouveront exposées à une réduction générale du tarif de 25 pour 100, et l'une après l'autre elles succomberont.

L'honorable ministre pourrait peut-être avoir un peu plus de bonheur qu'il n'en a aujourd'hui. Il y a un mois, lorsqu'il en faisait l'exposé au monde, il croyait son tarif parfait. Il en était excessivement fier. Mais qu'est-il arrivé ensuite? Eh! il a dû pendant un mois écouter des députations venues pour lui dire, l'une après l'autre, qu'il avait détruit la prospérité de leurs industries, qu'elles devaient fermer les portes de leurs fabriques et que des milliers d'employés devaient être jetés sur le pavé, faute du travail qu'il avait détruit. Il a fait tout ce qu'il a pu, je l'avoue, pour replâtrer cet assemblage hétérogène, et j'espère qu'il l'a un peu amélioré. Mais il laisse ces industries canadiennes sans protection par suite de sa nouvelle proposition, en vertu de laquelle doivent bénéficier d'un commerce privilégié, non seulement l'Angleterre, mais tout l'univers, relativement parlant, puisque les nations qui ont conclu avec l'Angleterre des traités renfermant la clause de la nation la plus favorisée monopolisent presque toutes les industries manufacturières du globe. Et ainsi voit-il que, tout en ayant provoqué les résultats les plus déplorables pour les industries canadiennes, son commerce privilégié avec l'Angleterre s'évanouit comme un rêve.

L'honorable ministre appelle encore cela commerce privilégié avec l'Angleterre. Je le répète, les mots "commerce privilégié" ont une signification bien arrêtée, et tout le monde au Canada admet cette signification. Le commerce privilégié dans l'Empire signifie l'échange de produits entre l'Angleterre et le Canada à des conditions différentes de celles dont jouit l'importation des produits des nations étrangères; il désignerait l'état de choses d'un empire uni découlant des relations commerciales entre l'Angleterre et ses colonies, s'il y avait dans les limites de l'Empire un tarif différent de celui qui existe entre chacune de ces parties et le reste de l'univers. La ligue commerciale de l'Empire uni a longtemps combattu ce combat loyalement et vigoureusement, et démontré au peuple anglais et à ses colonies que semblable système créerait un commerce également utile aux colonies et à la mère-patrie, et ferait de celle-ci un plus puissant Empire, même qu'elle ne l'est aujourd'hui.

L'honorable ministre aurait pu faire quelque chose pour aider à l'exécution de ce projet si seule-

ment il avait été fidèle à la déclaration de son cher. Et j'appelle son attention sur ce que je vais dire.

Qu'a fait M. Laurier lors de son dernier appel au pays? Il a déclaré maintes et maintes fois de tribunal en tribune qu'il était dévoué au principe du commerce privilégié, du commerce différentiel entre la mère-patrie et le Canada, de même que l'était sir Charles Tupper. Il a fait plus: il s'est solennellement engagé envers les électeurs que s'ils le portaient au pouvoir l'un de ses premiers actes serait d'envoyer une commission en Angleterre pour négocier avec lord Salisbury le commerce privilégié entre la mère-patrie et le Canada sur les bases que j'ai indiquées. Qu'est-il advenu de cet engagement aujourd'hui? L'honorable ministre a fait une réduction générale dans le tarif, sans protéger les industries canadiennes suffisamment, d'après moi, pour effectuer le commerce privilégié dans l'Empire. A-t-il demandé à l'Angleterre de dénoncer les traités anglo-allemands et anglo-belges? Je n'étais pas sans espoir, je l'avoue, vu l'engagement formel que le premier ministre avait contracté envers cette politique de commerce privilégié, de voir ces messieurs, lorsqu'ils se verraient obligés ou de retirer cette clause ou de l'étendre au monde entier, saisir l'occasion pour dire: l'Angleterre a refusé l'offre que nous avons faite, elle dit ne pouvoir l'accepter? nous la retirons donc pour faire servir la proposition à l'obtention du commerce privilégié dans l'Empire. J'ai étudié attentivement la question; j'ai observé la marche de l'opinion publique; j'ai constaté le sentiment public en Angleterre, tel que l'ont manifesté la presse et les hommes publics les plus éminents, et je crois, je n'hésite pas à le dire, que si ces messieurs de la droite eussent adopté cette conduite, ils auraient obtenu de la mère-patrie cette immense faveur pour le Canada.

Que signifierait le commerce privilégié pour le Canada? Que procurerait à ce pays une politique fiscale qui en accroîtrait la valeur de chaque acre de terre? Que lui procurerait une politique fiscale qui augmenterait la valeur et de chaque animal, et de chaque boisseau de blé, et de chaque boisseau de grain de toute sorte, et de tous les produits du sol? Eh! M. l'Orateur, l'avantage dont parlait le *Saturday Review*, c'est-à-dire que l'imposition d'un droit de dix pour cent sur les produits qui viennent en concurrence avec ceux des colonies anglaises mettrait le Canada en état, d'ici à quelques années, d'approvisionner l'Angleterre de tout le pain et de toute la viande dont elle a besoin. Pourquoi, lorsque ces messieurs étaient résolus de porter un coup au système protecteur et de paralyser les industries du pays, n'ont-ils pas fait l'offre que j'ai suggérée, laquelle ne leur aurait rien coûté? Leur revenu aurait été meilleur à la fin de l'année. Et s'ils eussent constaté une impossibilité d'obtenir de l'Angleterre la concession du commerce privilégié ils auraient pu dire: "Nous avons fait tout ce que nous avons pu pour faire droit à vos vœux, mais maintenant nous devons suivre la voie qui est nôtre."

En 1891, le Sénat et la Chambre des Communes ont adopté une adresse à l'Angleterre dans laquelle ces deux corps se déclaraient prêts à adopter le système du commerce privilégié. La même année, lord Salisbury répondait à la ligue commerciale de l'Empire-nui qui s'était adressée à lui pour faire dénoncer les traités anglo-belge et anglo-allemand: "L'esprit public n'est

pas encore préparé à cette démarche. Si vous croyez à l'excellence de ses résultats, allez combattre pour elle, et lorsque vous aurez convaincu le public que ce serait une bonne chose, vous aurez gagné la bataille." La ligue le prit au mot, et batta dans tout le pays. Après la dernière élection, alors que lord Salisbury était porté au pouvoir par une écrasante majorité la ligue revint trouver celui-ci, et lui dit: "Nous avons suivi votre conseil. Vous nous avez dit d'aller combattre pour le commerce privilégié; nous avons fait la bataille et nous l'avons gagnée—car si vous jetez les yeux sur les manifestes et les discours électoraux de la majorité de vos partisans dans tout le pays, vous verrez qu'ils se sont engagés à établir le commerce privilégié en favorisant l'importation des produits des colonies au détriment des nations étrangères.

Voilà, M. l'Orateur, qui n'était nullement décevant.

Puis, en 1892, cette Chambre a adopté la résolution suivante:

Que dans le cas et à l'époque où le parlement de la Grande-Bretagne et d'Irlande admettra les produits canadiens sur le marché du Royaume-Uni à des conditions plus favorables que celles qu'il accorde aux nations étrangères, le parlement du Canada sera prêt à accorder des avantages correspondants au moyen d'une réduction importante des droits qu'il impose sur les articles manufacturés anglais.

Eh bien! qu'est-il arrivé? Mais, M. l'Orateur, tout le monde sait que cette résolution a été un grand événement historique, l'un des plus importants qui aient jamais eu lieu au Canada, et qu'ici, à Ottawa, au siège du gouvernement canadien, on a réuni en conférence les hommes les plus éminents et du sud Africain, et de l'Australie, et de la Nouvelle-Zélande, et avec eux et les hommes d'Etat canadien, on a vu siéger un représentant du gouvernement de Sa Majesté, un membre distingué de la noblesse envoyée pour prendre part aux délibérations. Et, M. l'Orateur, cette conférence a eu pour résultat l'adoption de la résolution suivante:

Que cette conférence exprime sa confiance dans l'avantage d'un certain arrangement douanier entre l'Angleterre et ses colonies, par lequel le commerce intérieur de l'Empire serait placé sur un pied plus favorable que celui fait avec les nations étrangères.

Eh bien? Y a-t-il quelque chose de déraisonnable en cela? L'Angleterre est la seule nation de l'univers qui n'accorde pas un traitement fiscal plus formel à ses colonies qu'aux nations étrangères. Dans ces circonstances, je le déclare, il y avait toute raison de regarder l'avenir avec confiance et espoir.

M. l'Orateur, l'abandon de cette politique par suite de la ligne de conduite tenue ici, constitue une violation de la foi jurée aux hommes publics des parties éloignées de l'Empire; car c'est manquer à cette foi que de tâtonner pour abandonner la politique du commerce privilégié à laquelle des membres se sont engagés, et faire une démarche qui, à mon avis, est aussi fatale au commerce privilégié qu'elle l'est aux industries canadiennes.

Lorsque la ligue commerciale de l'Empire-uni alla retrouver lord Salisbury, celui-ci les reçut dans un esprit tout différent de celui qu'il leur avait manifesté auparavant. Il ne contesta pas qu'il y eût un changement énorme dans le sentiment public anglais, mais il dit:

Que ses opinions s'accordent parfaitement avec celles exprimées par M. Chamberlain relativement à l'extrême

importance d'assurer aux producteurs et manufacturiers anglais, soit des colonies, soit du Royaume-Uni, une aussi grande part que possible du commerce mutuel de l'Angleterre et de ses colonies.

Et d'après la lettre que je cite en ce moment, lord Salisbury a ajouté :

Tout en admettant pleinement la nature désavantageuse des stipulations en question—stipulation que l'Angleterre ne consentirait plus jamais—le premier ministre n'est pas prêt de donner avis de l'expiration de ces traités du reste profitables, tant qu'un projet défini n'aura pas été produit offrant des perspectives d'accroissement de commerce dans l'Empire de nature à compenser entièrement le risque couru.

La droite avait le moyen, qu'elle abandonne maintenant, de démontrer, sans accorder d'avantage spécial quelconque à l'Angleterre, combien le commerce intérieur de l'Empire pourrait grandement être augmenté, et de faire un grand pas en avant.

Je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre que le *Board of Trade* de Toronto a adopté une résolution, et que le député actuel de Toronto-ouest (M. Osler), le président de cette association, a proposé la résolution qui fut adoptée au troisième congrès des chambres du commerce de l'Empire.

Cette résolution était ainsi conçue.

Attendu certains événements récents et l'attitude d'autres nations à l'égard de l'Angleterre, ainsi que le fait de l'existence dans l'Empire anglais de ressources en hommes, matériaux et terres arables suffisantes pour tous ses besoins.

Attendu que lorsque la législation commerciale des autres nations est de nature à favoriser leurs intérêts locaux, toute la législation commerciale et autre de l'Empire devrait tendre à assurer dans l'Empire l'union des intérêts sous la forme fédérale, et que la politique de chaque territoire anglais devrait avoir pour but de retenir dans l'Empire des sujets dont le travail serait autrement voué aux pays étrangers.

Attendu que le Canada a déjà établi la base de relations plus intimes avec la mère-patrie et les autres colonies en construisant une grande voie à travers l'Amérique Britannique, en créant des lignes de raccourcement entre Vancouver, Hong-Kong, la Nouvelle-Zélande et l'Australie, en offrant une subvention considérable à un service rapide sur l'Atlantique, après avoir donné l'exemple de la réalisation de l'unité anglaise par l'établissement de sa confédération.

Et attendu que des relations commerciales plus étroites entre la mère-patrie, ses colonies et ses dépendances se trouveraient hâtes si l'on accordait de nouvelles subventions aux services rapides océaniques, et si l'on complétait les communications postales et télégraphiques avec les différentes parties de l'Empire, établissant ainsi pour le commerce, les approvisionnements, les munitions de guerre les routes les plus rapides et les mieux protégées contre toute attaque :

Résolu que, dans l'opinion de cette conférence, les avantages devant découler d'une union plus étroite entre les diverses parties de l'Empire anglais sont assez considérables pour justifier un arrangement se rapprochant autant que possible de la nature d'un *zollverein*, basé sur les principes de la plus grande liberté commerciale dans les limites de l'Empire, compatible avec les exigences de tarifs inhérentes au maintien du gouvernement particulier de chacun des royaumes, confédération, provinces ou colonies qui, parmi les nations, forment partie de la famille anglaise.

Eh bien ! M. l'Orateur, cette motion a été proposée par M. Osler, président du Board of Trade de Toronto, dans le troisième congrès des chambres de commerce de l'Empire, et le Très honorable M. Chamberlain y a répondu par un discours de la plus profonde signification possible. Immédiatement en prenant les rênes du ministère des colonies, celui-ci a adressé une dépêche à toutes les colonies, pour leur demander de signaler les moyens les plus efficaces de favoriser le commerce dans les limites de l'Empire.

SIR CHARLES TUPPER.

L'honorable ministre a admis que l'Angleterre avait le pouvoir de changer une politique en vertu de laquelle chaque parcelle de commerce qu'elle procure à une autre nation édifia une puissance étrangère, en vertu de laquelle chaque parcelle de commerce qui échappe à son propre Empire contribue à la grandeur, à la prospérité et à la puissance d'une nation avec laquelle elle peut, du jour au lendemain, se trouver en guerre; et que l'Angleterre riche comme elle l'est de ces énormes ressources et de ces possessions inestimables qui forment les grandes parties éloignées de l'Empire, soit l'Australie, le sud africain et le Canada, est en état d'adopter un système de préférence commerciale dans les limites de l'Empire qui, non seulement augmenterait la grandeur du Royaume-Uni par l'accroissement de son commerce, que toutes les statistiques prouvent être immensément plus considérables avec les colonies, eu égard à leur population qu'avec les nations étrangères, mais édifierait de grandes possessions comme le Canada, l'Australie et le sud africain, qui tous, comme je déjà dit, en ferait encore une puissance plus grande et plus dominante qu'elle ne l'est à présent.

Eh bien ! M. Chamberlain prit cette résolution pour thème d'un discours. Je ne ferai pas de nouveau la lecture de ce discours que j'ai déjà cité dans une occasion antérieure; mais je dirai que toute son argumentation roula sur ce point, savoir : que si les colonies s'adressaient à la mère-patrie pour lui soumettre une proposition de cette nature elles ne se heurteraient point à un refus, ou, du moins, leur proposition recevrait la considération la plus sérieuse et la plus complète, dans un esprit large et patriotique.

L'*Advertiser* de Hampshire, a publié sur ce sujet un article dont je vais vous lire un court passage. Parlant de l'attitude de M. Chamberlain sur cette question, le journal disait :

Il en est venu à la conclusion que l'on pouvait probablement trouver une solution pratique de tout le problème dans l'adoption d'une union douanière et son discours a été, en effet, une invitation aux colonies de se mettre en communication avec le bureau colonial, afin d'en arriver à un arrangement. Nous avons souvent parlé des immenses avantages qu'il y aurait de réunir toutes les parties de l'Empire dans une solide fédération impériale, et M. Chamberlain a accepté une modification du projet idéal que certaines personnes caressent et préconisent depuis longtemps. Nous nous accordons tous sur la sagesse qu'il y aurait de contracter la plus étroite union possible; mais le point sur lequel nous ne nous accordons pas, c'est de trouver une base pratique afin de concilier tous les intérêts, afin de rendre l'accord réel, durable et mutuellement avantageux à toutes les parties intéressées.

Il ne peut y avoir de doute dans l'esprit de qui que ce soit sur les résultats que donnerait une telle mesure. Je déplore profondément le fait de ce gouvernement qui, tout en proclamant son désir d'unir plus étroitement le Canada et la mère-patrie et tout en admettant, comme l'a fait le ministre des Finances, les immenses avantages qu'il y aurait pour le Canada d'un tarif différentiel qui nous permettrait d'expédier nos produits sur le marché anglais à des conditions plus favorables que les pays étrangers. Je déplore profondément, dis-je, que le gouvernement n'ait pas profité de cette occasion, mais ait pris des mesures qui rendent tout à fait impossible l'accomplissement de ce projet. Les honorables membres de la droite me demanderont peut-être comment on a rendu impossible l'accomplissement de ce projet. Je les prierai de

lire un passage de la dépêche de lord Ripon. Le noble lord s'exprime ainsi :

Une telle dénonciation serait une démarche de la plus haute gravité, et le gouvernement de Sa Majesté, tout en reconnaissant qu'il est vivement à désirer que nous fassions disparaître des clauses de nos traités qui peuvent entraver l'action des colonies dans leurs relations commerciales considère que les avantages qu'on tirerait d'une telle démarche, avant de pouvoir convenablement y recourir, l'emporteraient sur les désavantages.

Hier vous aviez les avantages dans vos mains. Hier vous étiez en état de dire à l'Angleterre : "Si vous dénoncez les traités belge et allemand, à la fin de cette année, nous sommes prêts à recevoir de l'Angleterre et de l'Angleterre seulement, les productions de ses industries, à un droit de 25 pour 100 moins élevé que celui que nous imposons sur les produits des autres nations. Cette proposition, considérant l'effet qu'elle aurait eu sur le Canada, considérant l'importance pour l'Angleterre que ce pays ne soit pas simplement prospère, mais grand et peuplé, et puisse développer ses ressources immenses et réellement illimitées et devenir ainsi le bras droit de la mère-patrie, cette proposition, dis-je, en est une qui aurait bien pu ne pas avoir immédiatement le résultat désiré, mais qui serait devenu une base pour les personnes qui travaillent à l'unification de l'Empire et sont prêtes à adopter les moyens pour accomplir telle unification. Il est déplorable qu'on ait perdu une telle occasion. Je suis heureux de voir le premier ministre nous favoriser de sa présence, car je m'efforçais d'attirer l'attention sur un point qu'il ne devrait pas oublier, savoir : l'exécution de ses engagements. Lorsque le premier ministre combattait pour le pouvoir, il a promis son appui à deux mesures : premièrement, il a déclaré qu'il était partisan d'un tarif douanier établissant des droits différentiels entre le Canada et les différentes parties de l'Empire britannique ; secondement, il nous a annoncé que s'il arrivait au pouvoir, il enverrait une commission qui entrerait en négociations avec lord Salisbury, dans le but d'obtenir ce résultat.

Le premier ministre a en une occasion qu'il ne rencontrera plus dans le cours de sa carrière, et il ne l'a pas saisie. Non seulement il n'a pas réussi à établir des droits différentiels entre le Canada et l'Empire, mais il a pris les meilleurs moyens pour nous priver à jamais de cet immense avantage. Et comment ? Parce que si lord Salisbury, ou M. Chamberlain qui ont manifesté leur désir de favoriser l'unification de l'Empire, sur une base commerciale, se présentaient à la Chambre des Communes, avec une proposition comme celle-ci : "Si le gouvernement impérial veut dénoncer à la fin de cette année, les traités de commerce belge et allemand, le Canada réduira son tarif douanier en faveur de l'Angleterre, de l'Angleterre seulement, et cela sans abolir les droits différentiels en ouvrant ses marchés au monde entier, pourvu que l'Angleterre impose des droits modérés sur les marchandises qui viennent sur ses marchés faire concurrence aux produits canadiens." Je crois qu'une telle proposition aurait pu être accueillie. Le premier ministre n'est peut-être pas aussi confiant que je le suis, mais je suis convaincu que si lui et ses collègues avaient abordé cette question en hommes d'État, ils auraient pu atteindre ce but et assurer ainsi au Canada un avantage d'un prix inestimable. Mais ce n'est pas ce qu'ils ont fait ; au contraire ils ont privé M. Chamber-

lain, la ligue commerciale de l'Empire-uni et tous les amis d'un commerce comportant des droits différentiels, de leur moyen d'action le plus puissant pour atteindre leur but. C'est une chose de se présenter à la Chambre des Communes et de démontrer à la mère-patrie les grands avantages qu'elle retirerait immédiatement d'une politique de ce genre, mais c'est une tout autre chose d'y aller et de parler des avantages d'une telle politique, lorsque nous n'avons plus rien à lui donner, et lorsque nous nous sommes privés des moyens même qui auraient pu nous obtenir ce résultat. Ainsi d'après moi, le premier ministre a adopté une ligne de conduite diamétralement opposée au principe proclamé par le ministre des Finances, principe qui a valu au gouvernement, ici et ailleurs, de si nombreux compliments, car on supposait que le gouvernement voulait établir un tarif de droits différentiels entre le Canada et la mère-patrie.

Je tiens dans ma main le compte rendu d'un discours prononcé par un membre éminent du gouvernement anglais, M. Goschen. En traitant ce sujet au parlement, le 17 février 1891, M. Goschen s'exprimait ainsi :

Il est possible, je crois, que les avantages que procurerait la consolidation de l'Empire, soient tellement grands que si l'augmentation du prix du pain était excessivement faible, les producteurs, qui sont beaucoup plus intéressés maintenant dans la question que les consommateurs, pouvaient ne pas s'opposer. Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Leeds qui suppose que si nous avions une union douanière, ou si nous faisons quelque autre arrangement de nature à favoriser les colonies, les Etats-Unis eussent le droit d'intervenir. Je ne crois pas que les Etats-Unis aient le droit de faire des remontrances ou d'intervenir de la manière que l'honorable député mentionne. L'honorable député a fait entendre que l'Angleterre serait obligée de se soumettre. Je dois protester contre cette opinion extrême, savoir, que dans aucun cas, nous ne pourrions faire aucun arrangement avec nos colonies, sans voir intervenir les pays qui produisent du blé. Si nous constatons que nous pouvons établir dans tout l'Empire une union douanière, assurément nous avons le droit de créer un Zollverein tel qu'il en existe un entre l'Allemagne et la Bavière et entre les différents Etats de l'Union Américaine. Je réclame le même droit pour la Grande-Bretagne. Cependant nous devons avoir des garanties des colonies que non seulement elles imposeront un droit supplémentaire de 5 pour 100 sur les marchandises étrangères, mais encore modifieront leur tarif de manière à ne pas exposer ce pays à des pertes.

C'est précisément là la position qu'occupait l'honorable monsieur quand, ce tarif à la main, il disait : nous vous avons offert un tarif de droits différentiels ; vous dites que vous êtes liés par des traités qui vous empêchent d'accepter notre offre, et, puisqu'il en est ainsi, nous allons vous donner un avantage important, en réduisant de 25 pour 100, en votre faveur, le tarif général de notre pays, et nous allons accorder cet avantage à l'Angleterre seulement. Il me fait peine de dire, M. le président, qu'il y a dans ce tarif, une autre chose qui, j'en suis convaincu, désappointera beaucoup le peuple canadien et le peuple anglais. Le ministre des Finances, par un ingénieux arrangement de mots, — et je dois avouer qu'il a été très habile — a induit la Chambre à croire que ce tarif était un tarif anglais et pas du tout un tarif américain. Il a induit la Chambre à croire que son but était de resserrer les liens qui unissent le Canada et la mère-patrie, et de faire comprendre aux Etats-Unis que s'ils n'étaient pas disposés à faire le commerce avec nous sur des bases raisonnables, le Canada, avant de leur accorder de nouvelles faveurs, attendrait, afin de pouvoir connaître quelle serait l'attitude de la république voisine à notre égard.

La Chambre et le pays ont compris que c'était là le sens des paroles du ministre des Finances ; cependant, nous constatons que le nouveau tarif, au lieu de favoriser l'Angleterre, favorise les Etats-Unis. Comme Canadien, je désire fermement conserver les relations les plus amicales entre nous et nos voisins, mais d'un autre côté, je dois me rappeler qu'à maintes et maintes reprises, nous avons reçu de dures leçons, et que les Etats-Unis ont très peu d'égards pour nous. Quand l'honorable George Brown est allé pour négocier un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, et quand il fit au nom du Canada des offres généreuses on lui a répondu : M. Brown, il est aussi bien que nous nous entendions immédiatement à ce sujet, vous devez consentir à frapper de droits plus élevés les marchandises anglaises ou nous ne concluerons pas avec vous de traité de réciprocité.

Telle est la déclaration que l'on a faite à M. Brown, et ce dernier, qu'il soit dit à sa louange, a tourné les talons et a répondu : Alors, ma mission est finie, car jamais le gouvernement que je représente ne consentira à frapper de droits différentiels les marchandises anglaises, en faveur d'une nation étrangère. Et plus tard, lorsque les représentants du gouvernement canadien se sont rendus à Washington pour négocier un traité de commerce avec M. Blaine, on leur a fait cette déclaration formelle : Si vous voulez participer aux avantages dont jouissent les citoyens américains, vous devez devenir citoyens américains.

Personne ne peut étudier un instant le tarif McKinley ou le tarif Dingley, sans venir à la conclusion que la politique des Etats-Unis est de nuire au Canada de toutes manières. Nous avons un tarif hostile, des bills pour exclure les étrangers, et on nous menace de l'abrogation des privilèges d'entrepôt ; enfin, nous n'avons que des menaces de la part du gouvernement américain et nous n'avons absolument rien pour nous prouver que les Etats-Unis sont disposés à commercer avec nous dans des conditions égales.

Laissez-moi vous démontrer que le tarif tel qu'annoncé par le ministre des Finances n'est pas un tarif qui favorise l'Angleterre. Qu'est-ce qu'il a fait lorsqu'il s'est agi de la mère-patrie ? Avant de réduire les droits d'un huitième sur les marchandises anglaises—et avant longtemps, il les réduira d'un quart—le ministre des Finances a fait un tarif bien plus élevé que celui que ses amis dénonçaient comme le tarif spoliateur et oppressif du gouvernement libéral conservateur. Mais, dans une très grande mesure, la réduction d'un huitième était une tromperie, car ce n'est pas sur les droits tels qu'ils étaient quand l'honorable ministre est arrivé au pouvoir qu'on a fait cette réduction ; le ministre des Finances avait promis une politique bien différente.

On a accusé le gouvernement libéral-conservateur de frapper de droits différentiels les marchandises anglaises, mais si vous lisez le discours du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), vous constaterez que sur \$5,000,000 de cotons importés dans ce pays nous en avons importé d'Angleterre (sous l'empire du tarif, que les membres de la droite appelaient un tarif anti-anglais) pour une valeur de \$4,500,000 et pour une valeur d'un demi-million de dollars seulement des Etats-Unis d'Amérique. Dans une autre circonstance, j'ai fait justice de la fausse imputation que le tarif libéral-conservateur était hostile à l'Angleterre et je ne me propose pas de répéter ce que j'ai dit dans ce temps-là.

Sir CHARLES TUPPER.

Comment le ministre des Finances traite-t-il les Etats-Unis, sous le nouveau tarif ? Il nous a donné à entendre qu'il n'avait pas l'intention de faire des changements dans les droits sur le charbon, avant de savoir ce qu'allaient faire les Etats-Unis. Mais l'honorable ministre a enlevé les droits sur le maïs. C'est là un grand produit américain et cependant il l'admet en franchise. Cela ne prouve qu'une chose, c'est que nous faisons des courbettes aux Etats-Unis, tandis qu'ils nous tournent le dos. Le ministre des Finances n'a aucune excuse pour enlever ainsi les droits sur le maïs. Et je dis que son acte est un rude coup porté aux intérêts agricoles de ce pays. Il y a quelques éleveurs de bestiaux qui désiraient avoir leur maïs sans payer de droits, et il remercieraient le ministre des Finances (M. Fielding), et j'ose dire qu'ils pourront lui prouver leur reconnaissance ; mais une grande partie de la population agricole de ce pays était engagée dans la culture du maïs sur le sol canadien, et se servait pour cette culture d'ouvriers canadiens, mais le gouvernement actuel, en admettant en franchise le maïs américain, a paralysé les mains de ses ouvriers et rendu impossible au Canada la récolte d'un seul épi de maïs. Voilà ce qu'on a fait en enlevant le droit sur ce produit qui abonde dans les Etats du sud de l'Union. Et quoi encore ? C'est un préjudice causé aux agriculteurs qui cultivent les grosses céréales et cela diminue considérablement la valeur des pois, de l'avoine, du seigle et de l'orge. Le gouvernement stérilise non seulement les champs de maïs qui fleurissaient dans une grande partie du Canada, mais il porte, un coup fatal aux importantes industries des céréales que je viens de mentionner, parce que le maïs a des qualités plus nourrissantes et peut, sous certains rapports, être employé avec plus de profit. Mais cela même ne sera pas sans effets fâcheux. Le Canadien qui marche aujourd'hui dans les rues de Londres et regarde dans les vitrines des grandes épiceries, est enchanté de voir le fromage canadien marqué d'un prix beaucoup plus élevé que le fromage américain. Il est aussi enchanté de voir le lard canadien étiqueté à un prix beaucoup plus élevé que le lard américain. Et pourquoi ? Parce que le porc canadien que l'on nourrit de pois est beaucoup meilleur et évalué à un prix beaucoup plus élevé que le porc américain que l'on nourrit de maïs.

M. GIBSON : Qu'est-ce que cela a à faire avec le fromage ?

Sir CHARLES TUPPER : Je dis que le grand renom du fromage canadien est dû au fait que cet article est, pour le peuple anglais, d'une qualité bien supérieure au fromage américain. Il y a quelques années, c'étaient les Etats-Unis qui fournissaient, pour la plus grande partie, le fromage au Royaume-Uni. Aujourd'hui les fromagers américains ont perdu cet avantage ; ils ont été distancés, et la seule difficulté que les Canadiens éprouvent maintenant, c'est d'empêcher les Américains d'exposer en vente sur le marché anglais, leur fromage étiqueté comme étant du fromage canadien. Ainsi, je puis donc dire à mon honorable ami (M. Gibson), que l'admission en franchise du maïs importe beaucoup à l'industrie du fromage. Vu la vogue que notre fromage a obtenue sur les grands marchés du monde, je dis qu'il serait des plus malheureux de faire quelque chose de nature à diminuer la qualité et le grand renom du fromage canadien. En

même temps, en enlevant le droit sur le maïs, vous diminuez la valeur et la qualité du lard canadien qui a acquis une grande réputation et un prix élevé en Angleterre.

L'honorable ministre des Finances a aussi abaissé les droits sur le blé et sur la farine. En réalité, toutes les fois qu'il en a eu l'occasion, il a cherché à prouver aux Etats-Unis ce que ces derniers ont toujours cru, et ce qui est une des plus fatales erreurs qui aient germé dans l'esprit des hommes d'Etat américains, savoir : que nous sommes sous leur dépendance et qu'ils peuvent, partout et toujours, fouler aux pieds nos meilleurs et nos plus chers intérêts. Et le ministre des Finances, sans que la république américaine ait manifesté le moindre désir de nous accorder le réciproque, est prêt à réduire les droits, tantôt sur un article, tantôt sur un autre. Prenons, par exemple, le droit sur le fer. Le ministre des Finances sait que sous le régime de la politique nationale, nous avons édifié, en ce pays, l'industrie du fer, laquelle a toujours été en grandissant, et a accusé en 1896, une augmentation considérable ; et cependant l'honorable ministre vient de porter un coup fatal à cette industrie, non pas au profit de l'Angleterre, mais au profit des Etats-Unis. En veut-il la preuve ? Qu'il regarde les longrines de fer que l'on fait venir de Détroit pour la construction du grand pont de Montréal. Voilà comment le ministre des Finances a prouvé qu'il était indépendant des intérêts américains. Autant que tout autre homme en ce pays, je suis prêt à traiter avec la considération qu'elle mérite, la grande république américaine. Personne n'a pour elle une admiration plus sincère que la mienne ; son superbe développement a ébloui le monde. Mais sur la moitié nord du continent américain, avec nos grandes ressources naturelles, tout ce qu'il y a à faire, c'est d'avoir foi et confiance en nous-mêmes, encourager les industries canadiennes sur le sol canadien, afin de pouvoir édifier une nation selon le désir de tous les Canadiens. Un homme aussi distingué que l'honorable David Wells a payé ce tribut à la position que le Canada a atteinte sous le régime de la politique nationale :

Au Canada, dont le territoire est, au nord, séparé du nôtre par une ligne imaginaire, il n'y a pas eu de panique, pas de demandes inusitées de remboursement ; les industries n'y ont pas chômé, le commerce n'y a pas diminué, et le taux de l'intérêt ne s'y est pas élevé ; en un mot, rien pour troubler le cours ordinaire des événements, excepté, peut-être, le contrecoup de ce que l'on pourrait appeler un cyclone financier qui, dans son passage destructeur, a longé le territoire canadien sans y pénétrer.

Voilà un tribut payé au Canada, à une époque d'une des plus grandes crises commerciales que les Etats-Unis aient subies depuis de nombreuses années—un contraste établi par une grande autorité américaine entre le Canada et les Etats-Unis. Pendant que j'en suis sur ce sujet, laissez-moi vous lire, sur le Canada, un passage d'un homme encore plus grand et encore plus éloquent que M. Wells. L'honorable William-A. Seward, alors secrétaire d'Etat, après une longue visite au Canada, a prononcé ces paroles prophétiques :

Ayant son port de l'Atlantique à Halifax, et son port du Pacifique près de l'Ile de Vancouver, il attirera inévitablement chez lui le commerce de l'Europe, de l'Asie et des Etats-Unis. Ainsi, de simple dépendance coloniale il prendra dans le monde un rang élevé. Les autres nations seront ses tributaires ; en vain les Etats-Unis essaieront de rivaliser avec lui, car nous ne pourrons jamais lui disputer la possession du commerce asiatique, ni le pouvoir que ce commerce confère.

Ces paroles ont été prononcées, à l'époque de la Confédération ou un peu auparavant, par un des hommes les plus distingués et les plus éloquents des Etats-Unis. J'aurais aimé savoir ce que cet homme distingué aurait dit, s'il avait vécu jusqu'aujourd'hui et avait vu une grande ligne transcontinentale de chemin de fer s'étendant des rives de l'Atlantique aux rives du Pacifique, ayant sur tout son parcours des villes et des villages prospères, et s'il avait pu contempler le développement du pays tout entier, développement tel que les hommes les plus confiants de ce temps-là n'auraient jamais osé le prédire.

Avant de terminer mes remarques, je veux résumer dans un amendement à cette résolution, mes opinions sur le nouveau tarif. Ma première objection est que ce tarif expose les industries du Canada à la concurrence du monde entier et que la réduction de 25 pour 100 au-dessous du tarif général que l'on a adopté, sera fatale aux industries canadiennes. Peut-être n'en sentirions-nous pas les effets immédiatement, mais nous les sentirions bientôt ; et les honorables députés qui occupent les bancs en arrière, nous ont éclairés en nous disant, qu'après s'être personnellement abouchés avec le gouvernement, ils ont obtenu la promesse que ce n'est là que le début et que le gouvernement ne s'arrêtera que lorsqu'on aura fait disparaître jusqu'au dernier vestige de la protection.

Ma seconde et ma grande objection est que cette politique a détruit tout espoir d'obtenir un tarif de droits différentiels, le plus grand bienfait qui pouvait nous advenir, un bienfait que le gouvernement aurait dû nous procurer, s'il était décidé à attaquer les industries du Canada, afin de nous donner au moins quelque compensation pour les dommages qu'il causait au pays. Enfin ma troisième et dernière objection est importante, et je veux attirer de nouveau l'attention des honorables députés sur cette partie de la clause qui accorde au gouvernement, dans une large mesure, le droit d'en régler l'application, et sur ce point je désire vous donner l'opinion du Marquis de Ripon, cette opinion est digne d'un homme d'Etat. Voici comment se lit cette partie de la clause.

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada, dans des conditions qui, en somme, sont aussi favorables au Canada que les sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici. ...

Cela place entièrement entre les mains du gouvernement du jour, le pouvoir d'abaisser ou d'élever les droits et lui permet de décider si, dans son jugement, le Japon ou quelqu'autre pays doit entrer en concurrence avec nous ; et je prétends que le principe contenu dans cette clause est un principe des plus vicieux. Je prétends que tout ce qui regarde le tarif, tout ce qui regarde la politique fiscale du pays doit être réglé par les membres des Communes et non par les membres du gouvernement, et autant vous empiétez sur les droits du parlement autant vous empiétez sur les droits du peuple et vous adoptez une politique d'une nature tout à fait malsaine.

Maintenant pour corroborer mon opinion, je vais vous lire la phase suivante détachée de la dépêche de lord Ripon, page 9.

J'espère, en conséquence, que la législature coloniale—

C'est une dépêche au gouverneur général, mais lord Ripon parle comme si elle était adressée à la Chambre des Communes du Canada :

Le gouvernement de Sa Majesté espère, en conséquence, que la législature coloniale, ne cherchera pas à se dépoûiller, en aucune façon de son pouvoir de fixer le montant de la taxation, afin de conférer à l'exécutif un pouvoir dont l'exercice, sans la plus complète délibération, pourrait soulever de graves complications, non seulement avec les autres colonies, mais encore avec les puissances étrangères.

L'honorable ministre voit donc qu'il y a de bonnes raisons pour révoquer en doute la sagesse de la conduite que le gouvernement a tenue.

Je lirai maintenant la résolution que je veux proposer en amendement à la clause soumise à la considération de ce comité.

Je propose que tous les mots après " que " soit retranchés et que les mots suivants y soient substitués :

Que dans l'opinion de cette Chambre la réduction de 25 pour 100 dans les droits de tous les articles importés, excepté les vins, liqueurs préparées avec du malt, spiritueux, liqueurs spiritueuses, médecines liquides, et articles contenant de l'alcool; sucre, mélasses, sirop de toute espèce, produit de la canne à sucre ou de la betterave, tabac, cigares et cigarettes, en faveur d'un pays quelconque dont le tarif est ou peut être fait, en somme, aussi bas que celui de la liste D, est de nature à mettre en péril les intérêts industriels du Canada et est en principe, contraire à n'importe quel tarif de droits différentiels avec la mère-patrie.

Dans plusieurs circonstances le gouvernement et le parlement du Canada ont prié Sa Majesté de vouloir bien prendre telles mesures qui pourraient être jugées nécessaires pour mettre fin aux clauses de tous traités qui empêchent le parlement du Royaume-Uni, et les colonies jouissant de gouvernements autonomes d'adopter tels tarifs qui pourraient être requis pour l'avancement du commerce avec l'Empire, mais aucune décision finale n'a été prise dans ce sens.

Que le Canada tout entier désire que des relations commerciales privilégiées existent entre ce pays et le Royaume-Uni.

Que cette Chambre est d'avis que le gouvernement du Canada devrait informer le gouvernement de Sa Majesté qu'aussitôt que les difficultés actuelles auront disparues, le parlement du Canada sera prêt à conclure des arrangements relatifs à un commerce privilégié avec l'Angleterre et l'Irlande.

Que cette Chambre ne peut consentir à ce qu'aucun arrangement fait par le gouvernement du Canada avec tout autre pays, et qui pourrait affecter sérieusement le tarif douanier et le revenu, puisse devenir loi sans la sanction et la ratification du parlement.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. DAVIES) : J'ai écouté le chef de l'opposition, et connaissant son passé, je dois avouer que le discours qu'il a prononcé ce soir sur la question actuellement devant le comité, a été loin de soulever mon admiration.

Depuis nombre d'années, l'honorable chef de la gauche se pose comme l'auteur et le défenseur de ce qui est appelé le commerce privilégié avec l'Angleterre; mais bien qu'il fut toujours disposé en toute circonstance à discuter cette question, tant qu'elle demeura dans le domaine de la théorie, du moment qu'il eut à l'envisager sous une forme pratique, il renonça à ses principes sur ce point et durant deux longues heures il discuta non seulement contre l'auteur de la résolution mais contre la résolution elle-même.

Celui qui se serait ennuyé en écoutant la harangue sans fin de l'honorable député serait bien excusable. Comment l'honorable chef de la gauche s'y est-il pris pour faire entrer dans son discours l'intéressante question de savoir si ce sont les pois ou le maïs qui sont la meilleure nourriture pour engraisser les porcs, et quel peut être l'effet de cette question sur la décision que prendra la Chambre sur la validité de la résolution qui lui est soumise, est certainement un problème difficile à résoudre.

Sir CHARLES TUPPER.

Ce soir l'honorable chef de la gauche a vu s'offrir à lui, une des plus belles occasions de sa vie.

Il pouvait démontrer qu'il n'était pas seulement un politicien, mais aussi un homme d'Etat. L'occasion était favorable, l'honorable député aurait pu s'élever au-dessus des liens de parti et prouver qu'il préfère le bien-être du pays et de l'Empire à de simples intérêts de partis politiques. Toutefois, il a démontré qu'il était incapable de s'élever à cette hauteur, et il se trouve ce soir dans la position humiliante d'un homme qui après avoir appuyé et préconisé ces grands principes du libre-échange et du développement de nos relations commerciales avec l'Angleterre, dénonce avec violence cette même résolution lorsqu'on lui demande de l'accepter.

Au commencement de son discours, il a essayé de faire croire à la Chambre que l'amendement proposé par l'honorable ministre des Finances, et ayant pour but de rendre encore plus facile la proposition primitivement préparée par lui, en était tout le contraire. Il a voulu convaincre la Chambre que nous avions fait disparaître cette proposition pour la remplacer par quelque chose de tout à fait différent. Or, M. l'Orateur, il ne peut exister de doute dans tout esprit impartial que la modification proposée par mon honorable collègue, le ministre des Finances (M. Fielding) et contenue dans les résolutions qui sont soumises au comité, n'altère en aucune manière la rédaction primitive de la proposition. Et tous les honorables membres de cette Chambre qui ont entendu lire cette résolution et écouté les explications de l'honorable ministre des Finances savent qu'elle était et avait été destinée à être l'offre d'un commerce réciproque à tout pays qui voudrait accepter les conditions contenues dans la résolution. Elle n'était pas limitée à un pays plus qu'à l'autre; et lorsque l'on souleva la question de savoir si nous ne serions pas tenus, en agissant ainsi, d'étendre les privilèges que nous accordions aux pays qui avaient avec nous des traités contenant la clause de la nation la plus favorisée, qu'ils nous accordent ou non en retour des concessions réciproques, je dis que lorsque des questions légales ou techniques, ont été soulevées dans le but de savoir si nous ne serions pas obligés d'étendre ces privilèges, mon honorable ami (M. Fielding), pour faire disparaître tout doute à ce sujet, inséra dans la résolution le paragraphe suivant :

Que le gouverneur en conseil pourra accorder les bénéfices de ce tarif de réciprocité à tout pays qui pourra y avoir droit en vertu d'un traité conclu avec Sa Majesté.

Lorsque le ministre des Finances rédigea ce paragraphe il ne faisait que rendre cette partie de la résolution plus claire, ce qu'il comprenait très bien lui-même et qui a été aussi compris par tous ceux qui ont écouté son discours....

M. FOSTER : Que le premier ministre n'a pas comprise.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable premier ministre l'a très bien comprise. Il prétend avec le ministre des Finances et tous les autres membres du cabinet que ces traités ne s'appliquent pas au Canada et ne l'engagent pas. Le premier ministre a exprimé l'opinion, qui prévaut aujourd'hui dans toutes les douanes du Canada, que ces traités ne lient pas le Canada, et que les marchandises allemandes et belges ne bénéficieront pas de ce traite-

ment différentiel par suite de ces traités. Ce n'est pas mon intention d'entrer dans de longs développements sur l'historique de ces traités, mais je veux exposer brièvement les raisons sur lesquelles nous basons cette conclusion : et je crois être l'écho fidèle de tous, ou de la grande majorité des députés de cette Chambre, en disant que le langage extravagant dont l'honorable député (sir Charles Tupper) a cru devoir se servir, n'était pas digne de l'importante question qu'il discutait, mais, qu'elle était sans rapport aucun avec l'affaire en litige. Quand cette résolution fut placée sur le bureau de la Chambre, l'honorable monsieur déclara qu'elle était illégale et inconstitutionnelle. Et cependant, M. l'Orateur, peut-il nous citer un seul paragraphe publié dans un journal de quelque importance, qui approuve ses déclarations extravagantes? Peut-il produire l'opinion d'un avocat éminent, ou même celle d'un avocat frais émoulu de l'école, endossant sa déclaration absurde autant que ridicule, que la résolution était inconstitutionnelle et illégale? Mais je suis fier de dire, que le chef du grand parti conservateur, parlant *ex cathedra* et se servant d'un langage aussi extravagant pour exprimer son opinion sur ce sujet est seul à prendre cette position. Il nous dit, M. l'Orateur, qu'à part le ministre des Finances, personne ne doute que les traités belges et allemands engagent. Eh bien! il y a parmi les collègues de l'honorable ministre des Finances des avocats distingués dans leurs provinces respectives, et tous sont du même avis que lui.

L'organe dirigeant de l'opinion publique en Angleterre le *Times*, après avoir pris connaissance de la résolution transmise par câblegramme, se prononçait comme suit, dans un article de fond, sur le point douteux :

En premier lieu, il existe un doute sérieux sur la question de savoir si les traités en question peuvent influencer en quoi ce soit sur les résolutions de M. Fielding.

Cela n'empêche pas l'honorable ministre de dire qu'il n'y a que le ministre des Finances qui ait des doutes à ce sujet. Je répons à cette assertion de l'honorable chef de la gauche, par ce paragraphe d'un article de fond publié dans l'organe dirigeant de l'opinion publique en Angleterre. Qu'avons nous de plus? Le câble nous a appris, depuis quelques jours, que l'un des confrenciers les plus distingués de l'Angleterre sur le droit international, sir Charles-Malcolm Kennedy, faisant une conférence sur le droit international au collège universitaire de Bristol, a déclaré que suivant lui, les traités allemand et belge ne s'appliquent pas à cette résolution. Je mentionne cette opinion pour montrer tout le ridicule de la position prise par l'honorable chef de la gauche, qui prétend avoir seul raison, et que nous ne pouvons soutenir que ces traités ne s'appliquent pas. Voici ce que dit la dépêche :

On attache une importance extraordinaire à la déclaration faite hier au collège universitaire de Bristol, par sir Charles Kennedy, lequel au cours d'une conférence sur le droit international a parlé incidemment du nouveau tarif canadien. Sir Charles est un expert en la matière, et comme il n'y a pas encore bien longtemps qu'il a abandonné la direction du département du Commerce au bureau des Affaires Etrangères, sa parole a du poids.

Sir Charles Kennedy a dit que, bien que de prime abord la nouvelle clause différentielle du tarif canadien semble en contradiction avec les traités belge et allemands, les faits de la cause ont subi des changements importants depuis que ces traités ont acquis force de loi.

Par exemple, dit sir Charles, un gouvernement autonome a été accordé au Canada, ainsi que le pouvoir de

régler tout ce qui concerne sa politique fiscale. Agissant en vertu de ce pouvoir, le Canada a prohibé l'entrée des marchandises fabriquées dans les prisons, une exportation que favorise beaucoup la Belgique et l'Allemagne.

De plus, il a ajouté, le Canada est consentant à accorder un tarif privilégié à tout pays qui voudra lui donner en retour des avantages réciproques. Ce règlement sur le tarif a été adopté par les Etats-Unis, et il a, jusqu'à un certain point, été reconnu par les puissances ayant déjà des traités avec les Etats-Unis, y compris l'Angleterre et la France.

Or, après informations prises sur le caractère de cet homme et sa position sociale, j'ai appris qu'il est non seulement un confrencier distingué sur le droit international, mais qu'il a été employé pendant quarante ans dans le département des affaires étrangères en Angleterre, et qu'il a été chargé par Sa Majesté de missions diplomatiques dans des villes importantes de l'Europe—à Paris, la Haye et autres endroits. Et bien que l'honorable chef de la gauche ait dû lire cela, il dit du ton le plus convaincu à ses partisans que toute cette affaire est illégale et inconstitutionnelle, qu'il ne peut y avoir de doute sur l'application des traités, et que personne n'a le moindre doute sur cette question, si ce n'est le ministre des Finances. Je demande aux amis et partisans de l'honorable chef de l'opposition si c'est bien là la position qu'il devait prendre, en particulier lorsqu'il s'agit d'une question qui, nous avions droit de l'espérer, serait placée au dessus des chicanes de partis.

L'honorable député n'a pour ainsi pas essayé de discuter la résolution à son propre mérite, de démontrer que ces traités s'appliquent, ou de donner des raisons à cet effet. Avec la permission de la Chambre, je mentionnerai, brièvement, quelques-unes des raisons pourquoi, dans mon humble opinion, ces traités ne s'appliquent pas à la résolution qui nous est soumise. Deux questions se présentent à notre esprit au début de cette enquête. La première est celle-ci : Les traités belge et allemand s'appliquent-ils à la résolution maintenant soumise à la Chambre, en l'absence d'aucune législation impériale ou canadienne donnant effet à ces traités? L'honorable préopinant (sir Charles Tupper) n'est pas un avocat, mais je suis persuadé qu'il va comprendre tout l'importance et la signification des mots dont je me suis servi. La deuxième question est la suivante : En supposant que les traités belge et allemand s'appliquent, les résolutions relatives au tarif, dans leur teneur actuelle, viennent-elles en conflit avec les termes des traités?

Quant à ce qui concerne la première question, j'admets franchement, M. l'Orateur, que le droit que la constitution accorde à la Couronne de faire des traités ayant force de loi dans tout l'Empire, est incontestable. Mais à ce droit, il y a une restriction comme il y en a à plusieurs autres droits et pouvoirs possédés par la Couronne; une restriction claire et distincte; et cette restriction consiste dans le fait que la mise en vigueur des traités est laissée à la discrétion du gouvernement impérial ou colonial qui peut être affecté par ces traités. C'est là un principe de droit constitutionnel, qui, j'en suis persuadé, ne sera contesté par personne. La Couronne, usant de sa prérogative et agissant en son nom, n'a pas le droit de conclure un traité qui puisse imposer une taxe sur un sujet anglais. La Couronne, agissant en vertu de ses prérogatives, n'a pas le droit d'imposer, par traité, une taxe sur un sujet canadien; et elle n'a pas non plus le droit, agissant en vertu des mêmes prérogatives, de déterminer le montant des taxes à payer, ou la ma-

nière dont ces taxes seront prélevées sur les sujets canadiens ou anglais. Je dis donc, par conséquent, que bien que la Couronne ait le droit indiscutable et incontestable de faire les traités, et que ce soit à ses représentants que les puissances étrangères doivent s'adresser pour conclure des traités, et qu'eux seuls aient ce pouvoir, du moment que la Couronne conclut un traité qui affecte la législation douanière d'une colonie jouissant d'un gouvernement autonome ou indépendant, ce traité est sans effet légal et ne peut avoir force et vigueur tant que le parlement autonome qui possède le contrôle de son système douanier, ne prendra pas les mesures nécessaires pour lui donner effet dans cette colonie.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami prétend-il que le parlement impérial ait jamais pris aucune décision au sujet des traités belge et allemand ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, j'arrive à ce point. Si l'honorable monsieur veut bien me le permettre, j'exposerai d'abord l'argument purement légal, et je vais lui prouver pourquoi ils n'ont pas agi ainsi. Cet argument doit également s'appliquer aux traités qui imposent une prohibition ou une restriction sur des droits constitutionnels qui autrement seraient absolus. Or, la constitution du Canada accorde à ce parlement le droit de dire quelles taxes seront prélevées, de quelle manière les droits de douane seront perçus et employés, et ce pouvoir, il le possède en entier ; et je soutiens que si la Couronne, en vertu de sa prérogative, conclut un traité qui porte atteinte à ce droit absolu et incontestable, ce traité ne peut avoir d'effet en ce pays, tant qu'il n'a pas reçu la sanction de ce parlement.

Mais, mon honorable ami demande si le parlement d'Angleterre a passé quelque loi rendant ce traité applicable à l'Angleterre ? Voilà justement le point que j'étais à établir. Le gouvernement impérial n'a jamais adopté aucune législation donnant force de loi à ce traité. Si une législation de cette nature avait été sanctionnée par le gouvernement impérial, elle se serait appliquée au Canada tout aussi bien qu'à l'Angleterre, car le gouvernement impérial a le pouvoir de légiférer pour le Canada tout aussi bien que pour l'Angleterre ; mais comme il n'existe pas de législation impériale ni de législation canadienne sur cette question, nous faisons observer à la Chambre que ce traité ne lie en aucune manière le Canada. Le gouvernement impérial n'a pas eu l'occasion de légiférer à ce sujet et pourquoi ? Parce que le traité, quant à ce qui concerne l'Angleterre, est un simple traité accordant à l'Angleterre la clause de la nation la plus favorisée et rien de plus ; autant que les colonies y sont concernées, il ajoute à cela une clause prohibitive, qui nous empêche de prélever des taxes ou droits de douane. Cette clause prohibitive ne s'applique pas à l'Angleterre.

Les parties du traité qui s'appliquent à ce dernier pays ne sont que celles que contiennent les clauses de la nation la plus favorisée et qui entrent en vigueur par elles-mêmes ; mais autant que cette clause prohibitive peut s'appliquer aux colonies, je prétends que pour qu'elle puisse avoir effet au Canada, il faut qu'elle soit sanctionnée par ce parlement.

Quelle fut, M. l'Orateur, la position prise par le Canada en 1862, lors de la conclusion de ce traité ?

M. DAVIES.

Le Canada jouissait-il alors du droit de régler sa politique fiscale, et était-il indépendant sous ce rapport du parlement anglais ? Je dis que oui, M. l'Orateur, et je désire appeler tout particulièrement l'attention des honorables députés qui m'ont fait l'honneur de suivre mon argumentation jusqu'ici, sur ce que je vais dire maintenant. La question qui se présente d'abord à tout esprit ayant une certaine notion du droit, est la suivante : qu'elle était la situation politique du Canada en 1865, alors que ce traité fut conclu ? A cette époque l'indépendance du Canada en matière fiscale était un fait reconnu, qui, non seulement, avait été demandé par ce pays, mais qui avait été reconnu et accordé par l'Angleterre.

Nous connaissons tous cette correspondance qui fut échangée en 1859, alors que le Canada adopta un tarif douanier, dont certaines clauses contenaient des droits différentiels. Le duc de Newcastle, qui était à cette époque secrétaire des colonies, critiqua de la manière la plus violente le but de l'adoption de cette législation douanière. Quelle fut la réponse du ministre des Finances de ce temps-là ? Voici ce que disait à ce sujet sir Alexander Galt, alors ministre des Finances, en réponse à un message de Sa Grâce le duc de New-Castle, en date du 13 août 1859 :

Par respect pour le gouvernement impérial nous devons nous efforcer de leur faire comprendre que la politique de notre pays sur cette question est sage et réfléchie, que l'on a pris en sérieuse considération les intérêts de la mère-patrie, de même que ceux de la province. Mais le gouvernement du Canada, agissant au nom de sa législature et du peuple, ne peut pas, malgré toute la déférence due aux autorités impériales, abandonner ou affaiblir le droit qu'a le peuple du Canada de choisir le mode et la mesure des taxes qu'il devra payer.

Les ministres provinciaux sont toujours prêts à fournir les explications requises au sujet des actes adoptés par les législatures dont ils font partie.—Mais, tout en n'oubliant pas les devoirs et l'allégeance qu'ils doivent à Sa Majesté, c'est au parlement provincial qu'ils sont responsables de toutes les questions de politique générale, au nom de qui ils administrent les affaires du pays. Et, quand il s'agit d'imposer des taxes, il est si nécessaire que l'administration et le peuple soient d'accord, que la première doit faire approuver ses actes et les responsabilités qu'elle peut prendre par la législature qui est la source de tous ses pouvoirs. L'autonomie du gouvernement ne serait plus qu'un vain mot si les opinions du gouvernement impérial devaient être préférées à celles du peuple du Canada. Il est donc, par conséquent, du devoir du gouvernement actuel d'affirmer sans ambage le droit que possède la législature canadienne de déterminer le mode de taxation du peuple qu'ils jugent le plus convenable dans le cas même où cela ne recevrait pas l'approbation du gouvernement impérial. On ne peut pas conseiller à Sa Majesté de refuser de sanctionner semblables lois, à moins que ses conseillers ne soient prêts à se charger de l'administration des affaires de la colonie, sans tenir compte des opinions de sa population.

M. le Président, cette revendication de notre indépendance fiscale et du droit que nous avons de régler nous-mêmes tout ce qui concerne notre tarif douanier, furent reconnus par le duc de Newcastle, et le bill qui fut alors adopté par le parlement canadien, et envoyé en Angleterre pour être approuvé, reçut la sanction de la Reine sans autre objection. Je dis que, comme question de droit constitutionnel à la connaissance de tous depuis cette époque jusqu'à aujourd'hui, aucune tentative n'a été faite d'intervenir dans l'exercice du droit incontestable du parlement canadien à ce sujet. Je vais plus loin : je dis que la mise en vigueur de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, adopté en 1867, la suppression dans les instructions du gouverneur, de la clause relative aux droits privilégiés, et la concession qui nous fut récemment accordée du

droit d'être consultés dans l'adoption des traités, résout définitivement cette question. Elle est sortie du domaine de la discussion et admise de tous, par les écrivains sur le droit constitutionnel, par les hommes d'Etat et par les hommes politiques. Or, si j'ai prouvé que le Canada possédait en 1865, lors de la conclusion de ce traité, le pouvoir de régler son système fiscal j'ai établi cette partie de mon argumentation et je conclus en disant que ce n'était pas et ce ne pouvait être l'intention du gouvernement impérial d'engager le Canada sans son consentement.

Il est vrai que les termes du traité, à première lecture, sont assez larges pour pouvoir faire croire qu'ils s'appliquent au Canada, mais ces termes du traité doivent être lus à la lumière des restrictions constitutionnelles auxquelles j'ai fait allusion, et qui déclarent que lorsqu'un traité conclu en vertu de la prérogative de la Couronne, restreint les pouvoirs du parlement colonial relativement à son tarif douanier, ce traité n'a d'effet que lorsqu'il a reçu l'approbation du parlement. Permettez-moi, M. le Président, de vous citer à l'appui de cette prétention l'opinion d'un écrivain distingué sur le droit constitutionnel, M. Anson. Son ouvrage est cité et reconnu partout comme une des plus hautes autorités sur cette partie de la question. Voici ce qu'il dit à la page 279 :

Mais une chose qui semble être certaine, c'est que lorsqu'un traité contient, soit une obligation pour le peuple ou un changement dans la loi du pays, il peut être conclu, mais ne peut être en vigueur, tant qu'il n'a pas reçu la sanction du parlement. Ces traités sont, par conséquent, sujets à l'approbation du parlement, et sont soumis à son approbation avant leur ratification, ou sont ratifiés sujets à ces conditions.

« Il en est ainsi pour les traités de commerce qui pourraient nécessiter un changement dans la nature ou le montant des droits imposés sur les marchandises importées ou exportées. »

Voilà une autorité qui est pour nous d'une grande valeur sur ce point constitutionnel de la question. Il y a plus, ce point de vue constitutionnel de la question fut discuté et reconnu par lord Kimberley, lorsqu'il occupait la position de secrétaire des colonies, il était à cette époque en correspondance avec les colonies australasiennes au sujet des questions contenues dans ce traité. Que les honorables députés prennent connaissance de cette correspondance, et ils constateront que déjà en 1871 les délégués des différentes colonies australasiennes, la Nouvelle-Galles du Sud, la Tasmanie et l'Australie, réclamèrent le droit d'imposer des droits privilégiés entre elles et les pays étrangers, sans avoir à s'occuper des intentions du gouvernement impérial, et ils soumièrent à ce sujet un mémoire, dont je me permettrai de lire deux paragraphes à la Chambre. Ce document est signé par le procureur général, le directeur général des Postes, les premiers ministres et les premiers secrétaires des différentes colonies : Voici ce que l'on y lit :

En notre qualité de colonies de l'Empire-Britannique, dont les relations avec les autres pays sont sous le contrôle du gouvernement impérial, nous nions le fait qu'aucun traité puisse être conclu d'une manière constitutionnelle, si directement ou indirectement on y considère ces colonies comme étant des pays étrangers.

Les pays étrangers ne peuvent pas avoir la prétention d'intervenir dans l'économie interne de l'Empire, soit à son centre ou dans ses parties les plus éloignées, et les stipulations relatives au commerce d'une partie de l'empire avec une autre soit par mer ou par terre, ne sont pas des stipulations auxquelles des gouvernements étrangers peuvent devenir partie d'une manière ou de l'autre.

L'article dans le traité du Zollverein auquel Lord Kimberley fait allusion,....

Voilà celui qui se rapporte à la question que nous discutons.

...est par conséquent, celui que nous devrions considérer comme ne nous concernant pas, s'il était interprété de manière à empêcher ces colonies d'imposer des droits privilégiés entre eux et les nations étrangères.

Voilà notre prétention émise bien clairement et il ne peut y avoir le moindre doute à ce sujet. Mon honorable ami sourit, mais je suppose qu'il n'osera pas contredire le fait que dans les paroles que je viens de lire, leur prétention d'être libres de toutes obligations à cette époque fut soutenue dans cette note diplomatique (dans des termes aussi clairs et distincts qu'il est possible de s'exprimer dans la langue anglaise. Il est vrai que lord Kimberley rejeta cette objection. Mais pourquoi ? Lorsque je ferai connaître à cette Chambre son raisonnement, je demanderai aux honorable membres de la gauche de répondre à la question suivante : y a-t-il une seule des raisons alléguées pour rejeter cette prétention qui puisse s'appliquer au Canada ? Si elles peuvent s'appliquer, alors cette autorité est contre moi ; mais si elles ne le peuvent pas, alors je dis qu'elle est favorable à mes prétentions. Dans les dépêches écrites par lord Kimberley—et je dois ajouter que son raisonnement y est aussi remarquable qu'il est étendu et lucide—il dit :

Je m'occuperai, en premier lieu de la question soulevée au sujet de l'obligation dans laquelle se trouvent les colonies australasiennes de se conformer à l'article septième du traité du Zollverein.

Le gouvernement de Sa Majesté est d'avis que le droit constitutionnel que possède la Reine de conclure des traités engageant toutes les parties de l'Empire, ne peut être mis en doute, étant loisible au parlement du Royaume-Uni ou au parlement colonial, suivant le cas, d'adopter toutes lois qui pourront être nécessaires pour mettre ces traités en vigueur.

Le droit de conclure le traité, dit-il, est indubitable, et sa mise en vigueur est laissée à la discrétion du parlement colonial intéressé. Voici le raisonnement :

Il n'est pas nécessaire que les législatures australasiennes adoptent des lois afin de rendre valide une stipulation contre des droits différentiels, attendu que l'acte relatif au gouvernement des colonies australasiennes, 13 et 14 Victoria, chapitre 59, article 27, prescrit que " nul nouveau droit ne sera imposé sur l'importation dans l'une ou l'autre des dits colonies de tout article produit et manufacturé de tout pays particulier ou endroit quelconque, sans que le même droit soit également imposé sur l'importation dans la même colonie du même article, etc., de tous les autres pays et endroits quelconques.

De sorte que la constitution de l'Australasie contient une disposition spéciale défendant aux colonies d'imposer des droits différentiels, et, en conséquences, lord Kimberley dit : il n'était pas nécessaire pour vous d'adopter une législation coloniale pour mettre en vigueur le traité du Zollverein ; la teneur de votre acte constitutif rend cela inutile. Je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre que jamais acte constitutif que le Canada a aujourd'hui ou avait à l'époque de ce traité n'a imposé pareille restriction à ses pouvoirs. Lord Kimberley continue :

De plus l'Acte relatif au gouvernement des colonies australasiennes et l'Acte constitutif de la Nouvelle-Zélande défendent aux législatures coloniales de prélever des droits, d'accorder des exemptions ou privilèges, d'imposer des restrictions ou prohibitions en ce qui concerne l'importation ou l'exportation de tout article quelconque contrairement à tout traité conclu entre Sa Majesté et toute nation étrangère.

De sorte qu'il y avait deux restrictions dans leur constitution, dans la charte accordée à ces colonies par le gouvernement impérial, l'une qui disait : il ne vous sera pas permis dans n'importe quelles circonstances d'imposer des droits différentiels, et l'autre disant, il ne vous sera pas loisible d'adopter une loi quelconque contre tout traité conclu par Sa Majesté. Ces colonies ne pouvaient rien dire.

Pourquoi discuter davantage ? Mais j'appelle l'attention sur le fait que ni l'une ni l'autre de ces restrictions ne se trouve dans notre constitution. Conséquemment, je prétends que, en raison de notre autonomie douanière, en l'absence de toute restriction comme celle qui existe dans l'Acte constitutif de l'Australasie, et en vertu de la restriction du pouvoir de la Couronne de négocier des traités, et en l'absence de toute législation impériale ou coloniale mettant ces traités en vigueur, je prétends, dis-je, qu'elles ne s'appliquent pas au Canada.

Je crois que la conclusion contraire a tacitement existé : nous avons toujours supposé que les traités s'appliquent de fait. Il peut arriver que je fasse erreur. Je n'ai pas la prétention de parler *ex cathedra* sur un point constitutionnel de cette importance, mais je prétends que nous avons pleinement raison de conclure que jamais la Couronne n'a voulu nous lier par ces traités sans avoir notre consentement.

Je passe maintenant au second point en litige. Supposons que je fasse erreur ; supposons que le traité s'applique au Canada, et qu'il n'exige ni législation coloniale ni consentement pour le mettre en vigueur, voici ce qu'il reste à savoir : La résolution contenue dans le tarif est-elle en contradiction avec les termes de ce traité ? Les honorables députés ont cette résolution sous les yeux, et je ne permettrai de la signaler spécialement à leur attention :

1. Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en somme sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être importés directement au Canada ou levés d'entrepôt pour la consommation au Canada aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité.

Il ne s'agit pas là de droits différentiels ; il n'y a pas là de droits différentiels imposés en faveur d'un pays et refusés à un autre. Tous les pays sont placés sur un pied d'égalité par cette résolution. La proposition est générale, mais les privilèges offerts sont accompagnés d'une condition. Cette condition est applicable à tous les pays. Tous sont libres d'en profiter, et ceux qui ne le voudront pas ne peuvent certainement point demander le privilège. Si un pays applique à nos produits un tarif aussi favorable que le nôtre l'est pour ses marchandises, alors, il profitera de notre tarif de réciprocité, dans le cas contraire il n'en jouira pas. C'est aux autres pays d'observer la condition et non pas à nous. Voici la teneur du traité :

Les produits des Etats du Zollverein ne seront pas frappés de droits plus élevés ni d'autres droits que les produits du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Cette résolution n'impose pas sur les produits de l'Allemagne ou de la Belgique des droits plus élevés que sur ceux de la Grande-Bretagne. La résolution

M. DAVIES.

ne contient pas cela et il faut en dénaturer considérablement l'interprétation pour dire le contraire.

Il est vrai que la politique fiscale de la Grande-Bretagne lui permet d'accepter l'avantage que nous offrons, parce qu'elle se conforme aux conditions qui sont la base de l'offre. L'Allemagne et la Belgique peuvent l'accepter demain, et du moment qu'elles se conformeront à la condition elles auront les mêmes avantages que la Grande-Bretagne. Mais jusqu'à ce que ces deux pays se conforment à la teneur de la résolution et nous offrent un tarif de réciprocité aussi avantageux que le nôtre, ils ne peuvent pas exiger que leurs produits soient reçus ici en payant des droits moins élevés, ni se plaindre si leur refus d'accepter la condition est la cause que leurs produits sont frappés de droits plus élevés que ceux de la Grande-Bretagne. Je prétends que cette résolution n'établit ni préférences ni distinctions. Elle n'impose aucune condition qui ne soit commune à l'Angleterre et aux autres pays, et si le système fiscal de la Grande-Bretagne lui donne droit—ce qui est évident—aux avantages immédiats qui résultent tous les jours de l'acceptation de nos conditions, et si l'Allemagne et la Belgique ne reçoivent pas les mêmes avantages maintenant, ce n'est pas à cause de notre législation, ni de notre offre, mais en raison de leur refus de se conformer aux conditions que nous avons mises à notre offre. Dès que ces deux pays le voudront, et de leur propre mouvement, ils pourront réclamer les avantages que comporte notre offre, et je dis qu'il serait intolérable—et les deux côtés de la Chambre le reconnaîtront—de voir ces deux pays jouir des avantages tout en ne voulant pas faire les concessions sans lesquelles nous n'offririons pas ces avantages.

Je dis que le Canada fait cette offre en vertu de son autonomie en matières fiscales. Il ne peut pas être accusé de préférence ni de partialité, parce que l'application de son tarif dépend de l'action volontaire de tout pays étranger qui voudra en profiter. Nous nous réjouissons, et nous nous sommes réjouis dès le commencement de voir appliquer immédiatement cette disposition à la mère-patrie, et d'avoir été, comme l'a dit le ministre des Finances, en mesure d'ouvrir les portes de chaque douane du pays, le lendemain de la présentation du tarif, aux produits de l'Angleterre en exigeant un tarif moins élevé que pour tout autre pays. Nous en avons tous été satisfaits. Nous ne cachons pas le plaisir que nous éprouvons de pouvoir, de cette manière pratique, témoigner notre reconnaissance à la mère-patrie pour tout ce qu'elle a fait pour nous ; mais nous nions à toute nation étrangère le droit de recueillir d'une main sous le couvert de la clause de la nation la plus favorisée, les avantages de cette offre, tout en repoussant de l'autre les concessions constitutionnelles de réciprocité qui en sont l'essence et la cause. Si le traité s'applique au Canada, alors, bien que nous ne puissions pas faire un arrangement commercial différentiel avec l'Angleterre, on ne peut pas nous empêcher de faire une offre générale de commerce réciproque, que tous les pays de l'univers sont libres d'accepter.

M. l'Orateur, je me suis efforcé d'exposer mes opinions devant la Chambre aussi clairement que possible, et je dois dire que sur cette partie de la question je n'ai aucun doute que l'opinion de sir Charles Kennedy est la bonne, et que cette offre ne peut pas être considérée comme une infraction aux conditions du traité belge ou du Zollverein, et si c'en est une, nous pouvons dire que nous avons

exécuté par un coup de maître ce que l'honorable député (sir Charles Tupper) prêche depuis des années.

L'honorable député (sir Charles Tupper) a toujours été un partisan zélé (je le reconnais) de ce qu'il lui plaît d'appeler commerce différentiel; mais comme le faisait spirituellement remarquer un des journaux d'Angleterre, l'autre jour, l'honorable député a traité cette question comme un os enterré qu'il exhumaît de temps à autre entièrement en pure perte. Nous n'avons pas enterré cet os pour l'exhumer de temps à autre inutilement. Nous n'avons pas traité cette question d'une manière académique. Nous avons hardiment résolu le problème. A moins que notre attitude ne soit fautive, au point de vue de la légalité, je dis, que sans aucun doute nous avons résolu le problème, et la meilleure preuve que je peux en donner, est le fait que aujourd'hui, les douanes du Canada reçoivent les marchandises anglaises d'après le tarif différentiel.

Mais si nous nous sommes trompés; si nous nous faisons erreur en prétendant qu'en droit les traités ne s'appliquent pas, et si notre seconde prétention n'est pas fondée, et on prétend que notre résolution viole clairement les traités, alors, je dis que nous occupons la position superbe, la grande et seule position avantageuse d'où nous pouvons venir à bout de la question, car si l'honorable député (sir Charles Tupper) veut obtenir le commerce différentiel avec l'Angleterre, il ne peut réussir que de cette manière et pas autrement. S'il veut réellement accorder les avantages que nous offrons aux produits anglais, ils ne peuvent pas être conférés autrement que de cette manière, car ce moyen est le seul qui puisse nous faire espérer de faire dénoncer ces traités.

Quel a été le résultat de tous les discours, de toutes les assemblées de la ligue de la fédération impériale? Quel a été le résultat de tous les discours éloquentes que le chef de l'opposition a prononcés d'une extrémité de la Grande-Bretagne à l'autre, demandant que ces traités fussent dénoncés? Tout cela s'est évanoui en fumée, mais aujourd'hui dans quelle position sommes-nous? Nous sommes dans une position tellement grande et superbe, que le *Times*, de Londres, l'organe de l'opinion publique, nous dit que dans le cas même où notre attitude serait fautive en droit, dans le cas même où notre opinion sur le point constitutionnel serait erronée, notre cause est si forte et si bonne que la mère-patrie sera obligée de dénoncer les traités sans délai.

Que dit le *Times*? Dans son article publié le 26 avril, après avoir reçu le texte de notre offre par câble, il dit :

Nous n'hésitons pas à dire que, si des stipulations de cette nature font obstacle à un arrangement indépendant et juste des droits entre ce pays et sa grande colonie de l'Amérique du Nord, il faut prendre le plus tôt possible les mesures nécessaires pour nous libérer des obligations qu'elles imposent.

Peut-il y avoir quelque chose de plus clair, de plus précis, de plus défini? Je dis que sur tous ces points nous occupons la position la plus avantageuse. Je me permettrai d'appeler l'attention des honorables députés sur certaines observations que lord Salisbury a faites, il y a quelque temps, faisant voir quelle est son opinion sur ces traités. En 1891, en s'adressant à une assemblée de la ligue de l'Empire uni, lord Salisbury a dit, d'après le compte rendu publié par le *Times* :

Quant à ce qui concerne ces deux malheureux traités, ils furent conclus par le gouvernement de lord Palmerstone, il y a environ trente ans, alors que, j'en suis convaincu, nos relations avec nos colonies ne pouvaient avoir été prises en sérieuse considération. Nous avons essayé de découvrir à travers les documents officiels quelles étaient les raisons qui avaient pu induire les hommes d'Etat de cette époque à signer des obligations aussi regrettables, mais je crois qu'ils ignoraient ce qu'ils signaient. Je n'ai pu me rendre compte qu'ils réalisaient en quoi que ce soit l'importance des engagements auxquels ils devenaient partie. Nous devons nous considérer heureux de pouvoir saisir toutes les occasions qui se présentent pour nous débarrasser de ces regrettables engagements.

Nous offrons, M. l'Orateur, au premier ministre de l'Empire l'occasion qu'il cherche depuis si longtemps. Nous lui demandons d'une manière pratique de remblair cette promesse; et il n'y a pas un homme comme lord Salisbury qui puisse douter qu'il ne s'acquittera pas de cet engagement.

Nous prétendons que si ce traité ne s'applique pas et ne donne pas droit à l'Allemagne de pouvoir faire admettre ses produits d'après un système privilégié et sans accorder aucune compensation en retour, alors nous devons nous efforcer de le faire disparaître; d'abord, parce qu'il fut conclu hors de notre connaissance et sans notre consentement, et impose une restriction dangereuse sur le pouvoir constitutionnel que nous possédons de prélever nos revenus, deuxièmement, parce que, vu le tarif hostile de l'Allemagne, faire des concessions à ce pays, serait une mesure impopulaire autant qu'inopportune et aussi parce que les rapports du commerce démontrent que les résultats du commerce entre le Canada et l'Allemagne, au lieu de se produire suivant le cours ordinaire des affaires, ne sont obtenus que grâce à des droits très onéreux imposés par l'Allemagne sur les marchandises canadiennes; et troisièmement, parce qu'il ne serait pas de bonne politique d'ignorer les sentiments d'amitié qui existent entre le Canada et l'Angleterre, et d'obliger le premier, en vertu de traités conclus hors sa connaissance et sans son consentement, et qui n'ont pas été ratifiés par le parlement canadien, et par celui de l'Angleterre, de faire bénéficier, à des nations ayant des tarifs qui nous sont hostiles, les privilèges commerciaux que nous accordons de si bon cœur à la mère-patrie.

Cette résolution ne méritait pas d'être dénoncée dans un langage aussi injurieux que celui dont a cru devoir se servir le chef de l'opposition, car elle a soulevée un courant de sympathie qui a vibré à travers le Canada et l'Empire, et a élevé la question au-dessus des disputes politiques et des discussions académiques, pour la faire entrer dans le domaine de la politique pratique et des faits accomplis. Parcourez les annales de l'histoire coloniale, et vous y chercherez en vain un cas semblable à celui-ci, où l'on ait réussi dans une aussi grande mesure à résoudre un problème aussi difficile. On a applaudi à cette résolution et la presse quotidienne d'Angleterre l'a approuvée unanimement, de même que les journaux hebdomadaires plus sérieux et plus posés. Cet acte a dissipé d'un seul coup et pour toujours, les calomnieuses accusations de déloyauté portées contre le parti libéral; il a ouvert un nouveau débouché au commerce de ce pays sur les marchés de l'Angleterre, et a contribué au développement de la fédération de l'Empire en matières fiscales.

M. BORDEN (Halifax) : J'ignore si l'honorable chef du gouvernement a l'intention de conti-

nuer le débat ce soir où s'il va consentir à son ajournement.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Si l'honorable député préfère ne pas continuer ce soir, nous consentirons à l'ajournement du débat.

M. BORDEN (Halifax) : Je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès, et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée, et le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11.15 p. m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 26 mai 1897.

M. FORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Je propose—

Que lorsque la Chambre s'ajournera aujourd'hui, elle reste ajournée jusqu'à vendredi prochain, à 3 p. m.

La motion est adoptée.

ACTE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

A l'appel de l'article de l'ordre du jour relatif à la présentation du bill pour modifier le chapitre 50 et 49 Victoria (Acte des Territoires du Nord-Ouest).

M. DAVIN : L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Sifton) ayant présenté un bill modifiant de nouveau l'Acte concernant les Territoires du Nord-Ouest, il n'y a plus de nécessité pour moi de présenter ce bill, et je désire que l'article de l'ordre du jour soit rescindé à cet effet.

L'article de l'ordre du jour est rescindé.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 117) à l'effet de pourvoir à l'enregistrement des fromageries et des beurrieres et à la marque des produits de laiterie, et d'empêcher qu'il soit fait de fausses représentations quant aux dates de fabrication de ces produits.—(M. Fisher)

DESTITUTION DE M. EDWARD AULT.

M. REID (pour M. BRODER) :

Pourquoi M. Edward Ault a-t-il été destitué comme assistant dans le bureau de l'ingénieur à Morrisburg ? Une accusation a-t-elle été portée contre lui ? Si oui, par qui ? Une enquête a-t-elle été tenue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : M. Edward Ault était M. BORDEN (Halifax).

employé en qualité de pointeur sur le canal de Williamsburg, et n'était pas un officier permanent.

Mes instructions à l'ingénieur-inspecteur du canal de Williamsburg étaient identiques à celle adressées à l'ingénieur-surintendant du canal Welland, et conformément à ces instructions, il était tenu en réorganisant le personnel des employés pour l'année courante de garder dans le service tous ceux qui étaient bien compétents et qui ne se seraient pas rendus coupable d'avoir pris une part trop active dans les élections. Je n'ai aucune raison de croire que M. Rubidge ne s'est pas conformé à mes instructions, et je suppose que M. Edward Ault a été remercié de ses services parce que M. Rubidge a considéré qu'il n'était pas dans l'intérêt du département d'employer plus longtemps M. Ault.

DESTITUTION DE M. A.-B. ROBERTSON.

M. REID (pour M. BRODER) :

Pourquoi A.-B. Robertson a-t-il été destitué comme chef d'écluse à la tête du canal de Williamsburg ? Une enquête a-t-elle été tenue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : M. A.-B. Robertson n'était pas un employé permanent, et n'a pas été destitué par suite d'instructions spéciales du département le concernant. M. Rubidge a reçu les mêmes instructions pour la réorganisation de son personnel sur le canal de Morrisburg que celles données au surintendant du canal Welland, et il est sensé agir d'après ces instructions. Il n'y avait que deux employés sur neuf attachés au service du canal de Morrisburg, l'année dernière, qui n'étaient pas employés toute l'année et M. Robertson était un de ceux-là. M. Robertson a cru que sa conduite avait été celle d'un partisan politique. Si M. Robertson le désire, le département est prêt à tenir une enquête sur la question de savoir si les rapports allant à dire qu'il avait acheté sa position sont fondés ou non.

ROBERT McMANUS.

M. ROGERS (pour M. DAVIS, Saskatchewan) :

1. Quelles sont les informations en la possession du gouvernement à l'égard du caractère et des actes de Robert McManus et de Mme McManus, ci-devant directrice de la poste à Northfield, C.-A. ? 2. Ce Robert McManus était-il un déserteur de l'armée anglaise ? 3. N'a-t-il pas agi comme espion et délateur dans l'arbitrage de la mer de Behring, à l'encontre des intérêts anglais ? 4. Le gouvernement a-t-il en sa possession des papiers donnant des détails sur le caractère et les actes du dit McManus et de sa dite femme ? 5. Si oui, quelle est la nature de ces détails et les papiers seront-ils déposés sur la table de la Chambre ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : D'après les documents en la possession du gouvernement il appert que Robert McManus déserta des "Life Guards" le 25 septembre 1869 ; qu'il vint au Canada et s'engagea dans le 2^e bataillon des "Quebec Rifles," et accompagna le régiment à la Rivière-Rouge en septembre 1870 ; qu'il déserta ce régiment ; qu'il signa certains affidavits dont se sont servis les Américains contre l'Angleterre dans l'arbitrage de la mer de Behring. Il existe au ministère des Postes certains documents d'une nature telle que communication n'en peut être donnée qu'aux membres du Conseil privé de Sa Majesté.

LE TARIF ET LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ.

M. TAYLOR (pour M. MACLEAN) :

1. En rédigeant la résolution 15 du tarif actuellement soumis au parlement, le gouvernement a-t-il considéré comment son application pourrait être affectée par les clauses suivantes de la dépêche de lord Ripon, en date du 25 juin 1895 ?

" 34. Toutefois, bien que le parlement ait ainsi enlevé toutes restrictions législatives sur les colonies, en tant que la législation impériale est concernée, il sera nécessaire, afin que le gouvernement de Sa Majesté puisse être en mesure de sauvegarder, comme il le doit, les engagements internationaux de l'Empire, et de protéger ses intérêts généraux, que tout bill passé par une législature coloniale pourvoyant à l'imposition de droits différentiels, soit réservé pour la signification du bon plaisir de Sa Majesté, de manière à donner toute facilité de l'étudier à ces points de vue.

" 35. Pour cette raison, et afin de prévenir tout inconvénient, il sera désirable, si de semblables droits sont inclus dans un tarif général, d'ajouter une clause conditionnelle portant que ces droits ne seront mis en vigueur qu'après la signification du bon plaisir de Sa Majesté."

2. Est-ce l'intention du gouvernement d'insérer dans le bill du tarif une clause conditionnelle portant que la résolution 15 ne sera mise en vigueur qu'après la signification du bon plaisir de Sa Majesté ? Et dans la négative, pourquoi ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Le gouvernement a pris en sérieuse considération la lettre de lord Ripon. Nous croyons que la résolution n° 15 maintenant devant la Chambre, ne tombe pas dans la catégorie des traités auxquels fait allusion lord Ripon.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre (M. Fielding) ne veut-il pas parler de la résolution n° 16 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai pris le numéro tel qu'il se trouve dans la question. Il est évident que cette résolution devrait porter le n° 16. Que le comité prenne note de la rectification.

RETRAITE DU LIEUTENANT-COLONEL GRAY.

M. KAULBACH (pour M. CLARKE) :

Est-ce l'intention du gouvernement d'accorder au lieutenant-colonel Gray, ci-devant inspecteur des magasins, l'allocation de retraite généralement donnée aux officiers d'état-major qui se retirent du service ou dont la charge est abolie ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Ce n'est pas l'intention du ministère d'accorder au lieutenant-colonel Gray, ex-inspecteur des magasins militaires, l'allocation de retraite accordée aux officiers d'état-major lorsqu'ils sont retraités ou lorsque la charge qu'ils détenaient est abolie ; car, dans le cas actuel, la charge que cet officier a remplie pendant une année, était, paraît-il, une véritable sinécure.

LA BANK NOTE COMPANY.

M. TAYLOR :

M. Reid, de New-York, qui est actuellement occupé à installer les machines dans l'édifice de la nouvelle *Bank Note Company*, à Ottawa, est-il M. Geo. M. Reid, fils de M. Robert Reid, percepteur des douanes à London, Ontario ?
2. M. Geo.-M. Reid est-il membre de la nouvelle compagnie en question ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Le gouvernement n'a aucun renseignement au sujet de celui qui installe les machines dans l'édifice que la *Bank Note Company* érige actuellement à Ottawa.

CHEMIN DE FER À STANLEY-BRIDGE.

M. POWELL :

Le gouvernement, ou quelqu'un de ses membres, a-t-il reçu une ou plusieurs pétitions, demandant la construction d'une voie ferrée entre la ligne du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard et Stanley-Bridge ?

Dans le cas affirmatif, (a) combien y a-t-il de signatures attachées à ces pétitions ? Et (b) est-ce l'intention du gouvernement de construire cette voie ferrée ou d'aider à sa construction ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le ministère des Chemins de fer et Canaux, depuis l'avènement au pouvoir du cabinet du jour, n'a pas reçu de pétitions en faveur de la construction d'un chemin de fer partant du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, et se rendant à Stanley-Bridge.

LE JUGE JONES, DU COMTÉ DE BRANT.

M. BENNETT :

1. Le juge Jones, de la cour de comté du comté de Brant a-t-il démissionné ? 2. Dans le cas affirmatif, qui a été nommé à sa place ? 3. A-t-on donné au juge Jones une pension ou une allocation de retraite ? Dans l'affirmative quel en est le montant ?

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Le juge Jones a démissionné à titre de juge de la cour de comté de Brant, et M. A.-D. Hardy, de Brantford, est son successeur. Le juge Jones reçoit une pension de retraite. Le montant de la pension qu'il reçoit et à laquelle il a droit est de \$144.44 par mois.

BREVETS POUR CLOTURES.

M. TAYLOR (pour M. SPROULE) :

1. Combien y a-t-il eu de brevets accordés et maintenant en vigueur, pour des clôtures avec attaches métalliques ? 2. Quand et à qui ont-ils été accordés et quand expirent-ils ? 3. Le ministre de l'Agriculture considèrerait-il qu'il soit dans l'intérêt des cultivateurs du pays d'accorder de tels brevets ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Voici les brevets pour clôtures de fermes qui ont été accordés au Canada et qui sont actuellement en vigueur :

Numéro du brevet.	Porteurs de brevets.	Date.	Durée du brevet.
16,813	A. et A.-J. Russell, expire en 1898.	5 mai 1883.	15 ans
17,100	C. Piper, expire en 1898.	25 juin 1883.	15 do
19,012	J.-B. Oliver, expire en 1899.	2 avril 1884.	15 do
22,402	J.-B. Oliver, expire en 1900.	5 sept. 1885.	15 do
23,290	C. Avery, expire en 1901.	30 janv. 1886.	15 do
23,957	W.-F. Shedd, expire en 1901.	30 avr. 1886.	15 do
25,241	W.-F. Shedd, expire en 1901.	27 oct. 1886.	15 do
26,798	C. Crabbs, expire en 1902.	1 ^{er} juin 1887.	15 do
27,271	G. Russell.	26 juillet 1887.	10 do
37,666	L.-S. Newman.	23 oct. 1891.	10 do
41,397	O. Preston.	23 déc. 1892.	6 do
41,896	J. Spillinger.	8 fév. 1893.	6 do
45,275	W.-J. Johnston.	8 fév. 1894.	6 do
46,973	A. Massena.	6 sept. 1894.	6 do
47,794	E.-L. Schenck et H.-F. Owen.	3 janv. 1895.	6 do
47,948	G. Lehberger.	18 janv. 1895.	6 do
49,241	E. Litt.	17 juin 1895.	6 do
50,217	T. Stillaway.	9 oct. 1895.	6 do

Il y a dix-huit brevets actuellement en vigueur ; et depuis janvier 1891, il a été refusé 78 demandes de brevets pour clôtures. En réponse à la dernière partie de la question, je dois dire qu'il n'est pas possible de se former d'opinion de cette nature que d'après les mérites de chaque brevet. Les brevets de six ou de dix ans ne sont pas toujours renouvelable. Par conséquent il n'est pas possible de donner la date de l'expiration du brevet.

CONCESSIONS DE TERRES À LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. LISTER :

Pour quelle quantité de terres comprises dans la concession faite à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, a-t-on délivré des lettres patentes? L'exemption de taxes sur les terres concédées commence-t-elle à courir, à dater de l'émission des lettres-patentes pour chaque parcelle de terre, ou à dater des lettres-patentes constituant légalement la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et pourvoyant à une subvention en terres?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Je préfère différer ma réponse, pour le moment. Le ministère m'a fourni certains renseignements sur cette question, mais je ne suis pas absolument sûr de leur exactitude, et avant de donner une réponse, je préfère examiner plus mûrement ces renseignements. Quant à la seconde partie de la question, l'exemption de taxes date de l'émission des lettres patentes.

BUREAU DE POSTE AU PORTAGE-LA-PRAIRIE.

M. TAYLOR (pour M. ROCHE) :

1. De quelle manière le gouvernement a-t-il disposé de l'emplacement acheté pour un bureau de poste et un édifice public à Portage-la-Prairie, il y a trois ans? 2. S'il a été vendu, combien l'a-t-on vendu et à qui? 3. Le prix d'achat a-t-il été payé?

M. FISHER.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Le gouvernement n'a pas encore disposé de l'emplacement en question.

L'ÉQUIPAGE DU DIANA.

M. DAVIN :

1. Quels sont les noms, domiciles, fonctions et salaires de tous les officiers et de tous les hommes engagés pour faire l'expédition de la baie d'Hudson sur le *Diana*? 2. Quels sont les noms et domiciles de toutes les personnes non salariées qui sont autorisées à accompagner l'expédition à titre de représentants, agents, passagers ou autrement? 3. Quels sont les noms, domiciles et salaires des représentants d'autres gouvernements, corporations ou particuliers? 4. Le gouvernement a-t-il accédé à la demande de la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Pacifique d'envoyer le capitaine Bourke, de la marine royale, comme son représentant dans cette expédition? Dans le cas affirmatif, le gouvernement sait-il pourquoi le capitaine a refusé d'y aller? 5. Quelle offre le gouvernement a-t-il faite au capitaine Bourke? 6. La Compagnie du chemin de fer de Winnipeg au grand Nord a-t-elle demandé d'envoyer un représentant au cas où l'amiral Markham refuserait d'y aller? 7. Dans le cas affirmatif, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas accédé à la demande?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Il m'est impossible de fournir à l'honorable député une liste détaillée de l'équipage, avant de l'avoir reçue du commandant Wakeham qui me l'expédie. Si je ne me trompe, il manque à la liste que j'ai par-devers moi les noms du premier officier, de l'interprète et du charpentier. Cependant la liste est aussi complète qu'il a été possible de le faire, à l'aide des renseignements à la disposition du ministère. Le commandant Wakeham est à la tête de l'expédition, et touche ses émoluments ordinaires, sauf la gratification que le gouverneur en conseil pourra juger convenable de lui allouer. Le docteur Macdonald accompagne l'expédition à titre de médecin et de météorologiste, moyennant \$100 d'appointements par mois. Un certain M. Drinkwater cumule les fonctions de secrétaire et de photographe, à \$75 de traitement mensuel. Puis viennent les officiers du vaisseau : d'abord, le capitaine Whitley, dont le traitement ne figure pas sur cette liste, puis ceux dont les noms suivent :

Nom.	Emploi.	Avance.	Somme due 2 mois après départ.
Jas.-G. Joy	Lieutenant	\$ 50 00	\$ 25 00
Alfred King	Matre d'équipage	37 00	18 50
Thomas Crossman	1er ingénieur	50 00	40 00
Moses Crossman	2me do	Rien.	Rien.
Jacob Bishop	Graisseur	30 00	19 00
Matthew Moore	Chauffeur	30 00	15 00
Isaac Bishop	do	30 00	15 00
Eliazer Barrett	do	30 00	15 00
Joseph Babstock	Quartier-maitre	32 00	15 50
William Parsons	Matelot	30 00	15 00
William Hanalon	do	30 00	Rien.
Samuel Edwards	do	30 00	Rien.
Isaac Greenland	do	30 00	Rien.
E. Noseworthy	do	30 00	15 00
George Kennedy	do	30 00	15 00
John Pomeroy	do	30 00	15 00
James Woodford	do	30 00	15 00
James Duff	do	30 00	Rien.
George Harris	Cuisinier	22 00	11 00
Robert Barry	do	Rien.	Rien.

Ces matelots, dont je viens de lire les noms, les mécaniciens et les chauffeurs, ont tous été choisis à Terrebonne pour former l'équipage du navire. 2. Le Dr Bell et A.-P. Low, de la Commission géologique, accompagnent l'expédition à la tête d'un personnel. 3. M. James Fisher, C.R., de Winnipeg, Manitoba, représente le gouvernement du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-d'Hudson et du Pacifique. Les appointements n'ont pas encore été fixés. 4. Oui; la demande a été acceptée, mais non pas à titre de représentant de la compagnie. Non; la compagnie a déclaré que le capitaine Bourke serait incapable d'accompagner l'expédition. 5. Le gouvernement a simplement accepté le capitaine Bourke à la place de l'amiral Markham. 6. Oui. 7. Le gouvernement aurait accepté soit l'amiral Markham ou le capitaine Bourke, de la marine royale, pour faire partie de l'expédition, parce qu'il croyait que leur grande expérience en marine, et, dans le cas de l'amiral, sa connaissance des mers arctiques auraient été d'une grande utilité. Ils ne devaient pas accompagner l'expédition à titre de représentant d'une compagnie quelconque, mais à cause de leur grande expérience. Aucune autre personne aussi compétente n'a été recommandée pour prendre leur place. S'il y en avait eu, le gouvernement l'aurait acceptée, mais il n'a pas cru devoir nommer d'autres représentants à moins qu'ils n'eussent eu la compétence de l'amiral Markham ou du capitaine Bourke.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE HARTNEY, MAN.

M. DAVIN :

1. Le directeur de la poste de Hartney, Manitoba, a-t-il été destitué? 2. Si oui, pourquoi? 3. Des accusations ont-elles été portées contre J.-H. Hartney? 4. Si oui, une enquête a-t-elle été tenue au sujet de ces accusations? 5. J.-H. Hartney a-t-il été notifié de la chose? Si oui, de quelle manière? Le directeur général des Postes a-t-il reçu une pétition des citoyens de la localité demandant que si J. Hartney était destitué, S.-H. Dickson devrait le remplacer? 7. Cette pétition n'était-elle pas signée par 95 pour 100 des résidents?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : L'ex-directeur de la poste de Hartney, Manitoba, a été destitué en raison d'accusations portées par l'honorable Clifford Sifton, alléguant que ce directeur de la poste avait pris une part active et agressive aux dernières élections. Ce directeur de poste a reçu l'avis officiel ordinaire quelque temps avant le transfert du bureau à son successeur. Le ministre a reçu une pétition demandant de nommer M. S.-H. Dickson directeur de la poste, mais il ne peut pas dire si la pétition portait le nombre de signatures mentionnées dans l'interpellation.

M. FOSTER : Il n'y a pas de réponse au n° 4?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai répondu à l'interpellation.

M. FOSTER : Je ferai observer à mon honorable ami qu'il n'a pas répondu à la question n° 4.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai répondu à toute l'interpellation?

M. PORATEUR : C'est au ministre à en juger.

EXPLICATION PERSONNELLE.

M. DAVIN : Avant de passer à l'appel de l'ordre du jour, je demande la parole pour un fait personnel. Le correspondant du *Free Press*, du Manitoba—et je crois qu'il est en même temps correspondant du *Globe* et du *Witness*, et ces deux journaux contenaient les mêmes inexactitudes que le *Free Press*—a écrit ce qui suit dans sa correspondance datée le 21 et publié le 22 mai :—

M. Davin a expliquée pour quelle raison il n'avait pas demandé le vote de la Chambre sur la question de l'entrée en franchise du pétrole. Son parti lui avait tourné le dos. Les Patrons lui avaient donné un appui loyal, et, dans des conditions comme celles-là, que pouvait faire un homme?

Voici ce que j'ai dit :—

M. DAVIN : J'ai fait inscrire à l'ordre du jour un avis de motion, et je désire porter à la connaissance de la

Chambre et au pays les raisons qui m'engagent à ne pas proposer cette motion. Ma motion vise l'impôt sur le pétrole. J'avais également fait inscrire à l'ordre du jour un avis de motion relativement à l'impôt sur les instruments aratoires et autres articles, et quand arriva le moment de voter, mes collègues en Chambre dont je m'attendais à recevoir l'appui, ont voté contre ma motion.

Une VOIX : Leurs noms ?

M. DAVIN : Faut-il que je les nomme ? Comment ! Leurs noms sont déjà inscrits dans l'histoire ! Je vais les nommer, cependant pour me rendre au vœu de mes amis. Je nommerai d'abord l'honorable député de Lisgar (M. Richardson). Il était certainement tenu de me prêter son appui, lui qui avait fait afficher par tout son comté des placards où l'on pouvait lire : "Votez pour Richardson et pour l'abolition de l'impôt sur les instruments agricoles." Or, je suppose, quand l'honorable député retourna dans son comté, dans deux ou trois mois au plus tard, il lui faudra changer l'affiche qui se lira : "Votez pour Richardson et pour le maintien de l'impôt sur les instruments agricoles."

Loin de ma pensée de vouloir révoquer en doute la sincérité de mes collègues et de l'honorable député d'Assiniboia-est (M. Douglas) entre autres, qui se sont constitués en Chambre les champions de la cause des patrons. Non, je n'ai pas le droit de révoquer en doute la sincérité de leur attitude. Au contraire, je suppose qu'en votant contre ma motion, ils se sont inspirés d'un motif excellent à leurs propres yeux, et qu'ils ont agi au meilleur de leur jugement. Ils semblent sous l'impression qu'aucun bien ne saurait résulter d'un vote donné en faveur d'une motion, s'ils étaient en minorité ; et je vois que des journaux qui avaient coutume de s'intéresser à ces questions et d'écrire en faveur de l'entrée en franchise des instruments aratoires sont aussi d'avis qu'un homme ne devrait jamais présenter de motion en cette Chambre s'il est probable qu'elle ne sera pas adoptée.

Ensuite je mentionne le fait que quelques-uns des patrons, entre autres l'honorable député d'Assiniboia-est et d'autres députés, que je m'attendais voir appuyer des motions de la nature de celle dont j'avais donné avis, avaient déclaré qu'ils voteraient avec le gouvernement. En conséquence il était inutile de demander le vote de la Chambre sur la question du pétrole. Je n'ai jamais dit que mon parti, qui est le parti de ce côté-ci de la Chambre, m'avait tourné le dos ; loin de là, j'ai dit que les gens mêmes qui étaient mentionnés dans le télégramme comme devant m'appuyer étaient ceux qui ne m'avaient pas donné leur appui.

LA FRONTIÈRE DE L'ALASKA.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Je dépose sur le bureau de la Chambre les documents relatifs à la délimitation de la frontière de l'Alaska. Il y a une couple de jours le chef de l'opposition a demandé ces documents, j'ai fait préparer une copie de la convention dont a parlé l'honorable député et de l'arrêté du conseil la ratifiant. Si l'honorable député désire avoir d'autres documents si rattachant au même sujet—et il y en a un grand nombre—je les déposerai avec plaisir.

Sir CHARLES TUPPER : Quelle est la date de cette convention ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'arrêté du conseil a été approuvé le 23 janvier 1897, immédiatement après que la convention eût été reçue ici.

PRODUCTION DE RAPPORT.

M. DAVIN : Le directeur général des Postes veut-il me dire quand il se propose de présenter les témoignages recueillis au cours de l'enquête tenue sur le compte du directeur de la poste de Northfield, C. A. ?

M. DAVIN.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je vais tâcher de les présenter demain.

M. DAVIN : La Chambre ne siège pas demain.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Alors je ne pourrai pas les présenter demain.

M. DAVIN : Vous voulez dire vendredi.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non pas vendredi, c'est un jour qui porte malheur.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

M. BORDEN (Halifax) : Je désire faire quelques observations au sujet de l'amendement que le chef de l'opposition a présenté, et plus particulièrement à propos du discours que le ministre de la Marine et des Pêcheries a prononcé sur cette question.

L'honorable ministre a fait des allusions passablement piquantes au discours de l'honorable chef de l'opposition, et entre autres choses il a osé dire que quelques-uns de ses assertions étaient absurdes, et que le discours n'était pas digne d'un homme d'Etat. Je me permettrai de penser, avec tout le respect que je dois à l'honorable ministre de la Marine, dont j'admire les grands talents, qu'il n'avait pas besoin de s'éloigner beaucoup de son propre discours pour trouver des assertions frisant l'absurde ; et quant à un discours d'homme d'Etat, les observations du chef de l'opposition peuvent être comparées avantagement avec le discours que l'honorable ministre a cru devoir prononcer hier soir.

L'honorable ministre fait partie d'un gouvernement qui s'est appelé lui-même un gouvernement d'affaires. Quelques-uns des amis de l'honorable ministre ont pris cette expression pour celle de gouvernement de les-affaires-sont-les-affaires. Eh bien, qu'a fait ce gouvernement d'affaires ? Ce gouvernement d'affaires a présenté une politique à la Chambre, il a voulu faire un tarif qui contient des privilèges en faveur de la mère-patrie, car bien que le tarif porte le titre de tarif de réciprocité, les honorables chefs de la droite en ont tous parlé comme étant un tarif différentiel en faveur de la mère-patrie. C'est ce qu'ils ont fait, et on aurait cru qu'avant d'agir ainsi un gouvernement d'affaires eût constaté définitivement si cette mesure aurait l'effet que quelques-uns des honorables ministres en attendent, vu l'effet indiqué par l'opposition ; mais l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous a donné hier soir alternative sur alternative, si cela est défectueux pourquoi tel et tel cas, si cela est mal telle et telle chose s'en suivent, et ainsi de suite, oubliant d'appuyer l'attitude du gouvernement sur un principe sain qui se serait recommandé de lui-même à l'approbation de la Chambre.

L'honorable ministre a dit que le chef de l'opposition était revenu sur l'attitude qu'il avait prise autrefois en faveur du commerce différentiel avec l'Angleterre.

J'ose dire que si l'honorable ministre a interprété de cette façon le discours de l'honorable chef

de la gauche, aucun autre député ne l'a interprété ainsi, parce que du commencement à la fin, ce discours a été la justification du système pour lequel mon honorable ami a travaillé aussi assidûment et aussi sérieusement dans le passé que n'importe quel membre de la Chambre, soit ici soit dans la mère-patrie. Je n'ai pas compris que l'honorable chef de la gauche eût retiré un seul mot de ce qu'il a dit dans le passé en faveur de ce système, et je ne saurais comprendre comment l'honorable ministre (M. Davies) ait pu supposer que l'honorable chef de la gauche a abandonné la position qu'il a prise autrefois sur cette question. Le discours de l'honorable chef de la gauche était un plaidoyer en faveur d'un tarif différentiel. C'était une tentative et une tentative heureuse, de prouver que cette proposition du gouvernement canadien est le dernier moyen qu'il y ait d'arriver à l'adoption de ce système.

Je désire maintenant, M. le président, faire connaître aussi exactement que possible ce que je crois être l'opinion de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sur le traité et son opinion en ce qui concerne l'application aux traités allemand et belge, de l'opinion que le contrôleur des Douanes a déjà jugé à propos d'adopter. D'abord, si j'ai bien compris, l'honorable ministre (M. Davies) prétend que le traité allemand n'engage pas le Canada, et, si je me trompe, l'honorable ministre (M. Davies) verra à me corriger. Or, cela dépendrait de la question de savoir si le pouvoir qui a conclu ce traité avec le Zollverein allemand pouvait conclure un traité liant tout l'Empire; et, en second lieu, cela dépend de la considération de la question de savoir si, oui ou non, les termes de ce traité établissent clairement qu'il doit s'appliquer non seulement à la Grande-Bretagne et à l'Irlande, mais aux colonies anglaises. Si je comprends bien, l'honorable ministre (M. Davies) ne nie pas que la Grande-Bretagne ait le pouvoir de lier l'Empire par un traité de cette nature. Je crois qu'aucun des membres de cette Chambre qui ont étudié ces questions n'osera nier que tant que le gouvernement impérial et le parlement impérial exerceront leur juridictions sur les possessions britanniques dans tout l'univers, le gouvernement impérial, et lui seul, possède le pouvoir de faire un traité liant tout l'Empire.

S'il en est ainsi, examinons un instant le traité et voyons en les dispositions. Il stipule d'abord :—

Que les sujets de Sa Majesté britannique qui habitent temporairement ou permanentement, les Etats du Zollverein, y jouiront, sous le rapport du commerce, des mêmes droits, et ne seront pas soumis à des taxes plus élevées ou autres que celles auxquelles sont soumis les sujets d'une nation tierce, la plus favorisée sous ces rapports.

Cette clause est suivie de dispositions quelque peu analogues au sujet desquelles il ne m'est pas nécessaire de retenir la Chambre.

Je désire mentionner la troisième clause du traité, parce qu'elle est importante en ce qui se rattache à une partie de l'argumentation de l'honorable ministre (M. Davies). La voici :—

Qu'aucun autre droit ou aucun droit plus élevé ne sera imposé dans le Zollverein sur l'exportation de toutes marchandises dans les Etats et possessions de Sa Majesté britannique ni dans les Etats et possessions de Sa Majesté britannique sur l'exportation de toutes marchandises dans le Zollverein, que les droits qui peuvent être prélevés sur l'exportation des marchandises de même nature dans un pays tiers, le plus favorisé sous ce rapport.

La 5e clause du traité stipule :—

Que toute faveur, tout privilège ou réduction du tarif des droits d'importation ou d'exportation que l'une ou l'autre des parties contractantes peut accorder à une puissance tierce, sera étendue immédiatement et sans condition à l'autre.

Et la 7e clause stipule :

Que les stipulations des articles précédents 1 à 6 seront aussi appliquées aux colonies et aux possessions étrangères de Sa Majesté Britannique. Dans ces colonies et ces possessions, les produits des Etats du Zollverein ne seront pas soumis à des droits d'importation plus élevés ou autres que les produits de même nature du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, ou de tout autre pays : les exportations de ces colonies ou possessions du Zollverein ne seront pas non plus soumises à des droits plus élevés ou autres que les exportations au Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

Je ne parlerai pas du traité belge à la Chambre, car, en ce qui concerne mon argumentation, ce traité est exactement dans la même position que le traité allemand. Relativement à ces articles du traité, quelle est notre position au Canada? On nous a admis que le gouvernement impérial a le droit de faire un traité qui engage le Canada, et, dans ce traité, il y a une disposition expresse portant qu'il s'appliquera dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, et qu'il s'appliquera aussi aux colonies et possessions étrangères de Sa Majesté Britannique, et que, dans ces colonies et possessions, les produits des Etats du Zollverein ne seront pas soumis à des droits plus élevés ou autres que ceux dont sont frappés les produits du Royaume-Uni.

Permettez-moi alors de demander : Sur quoi mon honorable ami (M. Davies) base-t-il son argument portant que ce traité n'engage pas le Canada? Je ne sais pas s'il m'a été bien possible de suivre l'argumentation de l'honorable ministre sur ce point, mais si je l'ai bien compris, elle comporte principalement que ce traité n'engage pas le Canada parce qu'aucune législation n'a été adoptée au Canada dans le but de le ratifier ou de l'appliquer. C'est là ce que j'ai compris, et, si je me trompe, je désire qu'il me corrige.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : L'honorable député aura exactement interprété mes idées en insérant le mot " impérial "—ni impérial, ni canadien.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis bien aise que l'honorable ministre n'ait demandé d'insérer ce mot, car il appuie l'argument que j'ai l'intention d'apporter. Je ne comprends pas qu'une législation fût nécessaire dans un cas de ce genre, et je crois qu'il n'y a eu aucune législation impériale relativement à ce traité, en tant qu'il s'applique au Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande. Je crois que mon honorable ami (M. Davies) est d'accord avec moi sur ce point, et si vous poussez son argument jusqu'à sa limite légitime, alors, ce traité non seulement n'engage pas le Canada, mais il n'engage pas le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande. L'honorable ministre dit-il qu'il existe quelque distinction entre les deux?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mon honorable ami (M. Borden) me permettrait-il de lui demander si son argumentation doit avoir trait à une question de droit? Les clauses prohibitives du traité s'appliquent au

Canada seul, et ne sont pas destinées à s'appliquer à la Grande-Bretagne et ne s'y appliquent pas.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (M. Davies) n'interprétera pas la clause de cette façon, car il y a dans la 3e clause du traité une disposition prohibitive qui dit :

Il ne sera pas imposé, dans le Zollverein, de droits plus élevés ni d'autres droits sur les exportations de toutes marchandises dans les domaines et les possessions de Sa Majesté Britannique, ni dans les domaines et les possessions de Sa Majesté Britannique sur les exportations de toutes marchandises dans le Zollverein, que les droits imposés ou qui pourront l'être sur les exportations de marchandises de même nature dans un pays tiers, le plus favorisé sous ce rapport.

Si l'honorable ministre (M. Davies) a raison en ce qui a trait à l'article 7, alors, le même résultat qu'il réclame pour le Canada serait obtenu en ce qui concerne le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, relativement au troisième article. Parce que ce dernier article contient relativement au Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande une disposition prohibitive semblable à celle que renferme l'article 7 au sujet des colonies et des possessions étrangères de Sa Majesté. Partant, l'argument de mon honorable ami l'amène à ce résultat logique : que la troisième clause de ce traité, bien qu'elle ait été en vigueur pendant environ trente-cinq ans n'engage pas maintenant le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande. Cela semble un résultat des plus étonnants de la position de ce gouvernement relativement à l'effet de ce traité. Je suis obligé de dire que si la prétention de l'honorable ministre (M. Davies) était fondée, je ne crois pas que cela aurait échappé aux juriconsultes de la Couronne qui ont ce traité présent à l'esprit depuis les trente-cinq dernières années.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mon honorable ami, j'en suis sûr, désire interpréter fidèlement mes idées sur ce point. S'il examine les archives, il verra que lorsque la question a été soulevée dans le parlement impérial, il y a quelques années, le sous-ministre des Affaires Étrangères,—je crois— a dit qu'une législation impériale n'était pas nécessaire, car le gouvernement impérial n'avait pas de projet qui nécessitait de législation.

M. BORDEN (Halifax) : Et il ne s'est rien passé au Canada qui exige une législation, si ce n'est que le gouvernement dont mon honorable ami fait parti se propose maintenant d'adopter une résolution, et d'y baser une loi, ce qui, d'après l'interprétation des membres du gouvernement qui ont parlé en cette Chambre, serait une violation directe de ce traité, s'il engage le Canada.

Tel est l'état de choses, et c'est le seul, si l'argument de mon honorable ami est poussé à sa conclusion légitime, conclusion qu'il serait le premier à éviter après réflexion.

Mon honorable ami a devant les yeux, depuis les vingt ou vingt-cinq dernières années les assertions des hommes d'Etat d'Angleterre et du Canada relativement à l'effet de ces traités sur le Canada. Durant tout ce temps-là—si je me trompe, mon honorable ami me corrigera—l'on a admis que ces traités engageaient le Canada. Des hommes d'Etat anglais, des hommes d'Etat canadiens et des avocats occupant la plus haute position ont admis la chose. Des membres de la droite, aujourd'hui ministres, ont admis la chose. Elle a été admise en 1891 en

M. DAVIES.

cette Chambre, lorsque l'adresse collective a été adoptée; elle a été admise lorsque le traité français a été adopté en 1894; elle a été admise, et, autant que je sache, il ne s'est pas élevé de voix discordantes lorsque la loi relative aux traités commerciaux a été adoptée en 1895; et, durant toute cette période, personne n'a osé prétendre, jusqu'à ce que mon honorable ami eût parlé hier soir, que ces traités n'engageaient pas le Canada. Et pourquoi ne l'a-t-on pas prétendu? Simplement—c'est là ma prétention—pour les raisons que j'ai signalées à l'attention de la Chambre il y a un instant. Le traité allemand, d'après sa teneur, engage le Canada, et la puissance qui a conclu ce traité avec le Zollverein allemand avait le pouvoir de conclure un traité liant tout l'Empire.

Telles sont les raisons qui, à mon avis, sont suffisantes pour convaincre tout homme qui a réfléchi un peu à ce sujet, que les traités nous lient. Or, mon honorable ami apporte-t-il dans l'étude de cette question d'autres arguments que ceux que j'ai déjà apportés moi-même? D'abord, il cite un article du *Times* de Londres. Je respecte autant que l'honorable ministre les articles de fond de ce journal; mais j'ose croire que mon savant ami produit une très pauvre autorité à l'encontre des énoncés des hommes d'Etat canadiens et anglais, et des juriconsultes de la Couronne d'Angleterre, énoncés comportant ce que j'ai déjà mentionné.

L'honorable député a fait allusion à une dépêche télégraphique donnant l'opinion de sir Charles Kennedy sur cette question. Cette dépêche rapporte d'une façon brève et certainement imparfaite l'opinion de sir Charles Kennedy; mais ainsi exposée, je ne crois pas qu'elle s'impose à l'esprit d'aucun membre de cette Chambre qui raisonne intelligemment :

Sir Charles Kennedy a dit que : bien que, de prime d'abord la nouvelle clause différentielle du tarif canadien paraisse contraire aux traités belge et allemand, les circonstances se sont modifiées sensiblement depuis que ces traités ont été signés.

A quel égard les circonstances se sont-elles modifiées? Je ne le sais, et l'honorable député n'a pas trouvé bon d'en instruire la Chambre. Le seul point de vue sous lequel les circonstances ont changé, autant que je sache, dérive de l'adoption d'une clause de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, dont probablement l'honorable député pensait pouvoir se servir comme argument en sa faveur, mais qu'il n'a pas cru à propos de citer. La clause en question porte le numéro 132 :

Le parlement et le gouvernement du Canada auront tous les pouvoirs nécessaires pour remplir les obligations du Canada ou d'une de ses provinces, comme partie de l'Empire britannique envers les pays étrangers, par suite de traités entre l'Empire et ces pays étrangers.

Maintenant, je prétends, en m'appuyant sur des autorités indiscutables, que cette section ne confère pas au parlement du Canada de pouvoirs étrangers ou supérieurs à ceux que possédaient les législatures des différentes provinces avant la Confédération. A cet égard, je citerai ce qui est dit dans la seconde édition de "Parliamentary Government in the British Colonies," par M. Todd, page 277. Après avoir cité la clause que je viens de lire, il dit :

Cette clause de l'Acte de la Confédération ne contient aucun principe nouveau mais confère simplement au gouvernement fédéral les pouvoirs qu'exerçaient précédemment les diverses provinces du Canada.

Mais mon honorable ami continue à affirmer, et je mentionne ce fait dans la discussion de ce point que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord a effectué certains changements à cet égard. Autant que je comprends l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, aucune de ses clauses n'affecte la question, sauf celle que j'ai indiquée et l'adoption de cette clause ne touche en aucune façon la question dont il est parlé dans cette dépêche télégraphique. Maintenant, la même citation sur laquelle repose jusqu'à un certain point l'argumentation de l'honorable député continue ainsi :

Par exemple, dit sir Charles, le gouvernement autonome a été accordé au Canada, y compris le pouvoir de régler sa propre politique fiscale.

Et les provinces avaient le même pouvoir avant la Confédération et imposaient des droits sur les marchandises venant de la mère-patrie et sur les marchandises venant d'autres pays.

Agissant en vertu de ce pouvoir le Canada a prohibé l'entrée de marchandises fabriquées dans les prisons, une catégorie d'exportations qui est favorisée en Belgique et en Allemagne,

La disposition dont il est question ici ne faisait à cet égard aucune distinction entre l'Allemagne et le reste du monde, y compris la Grande-Bretagne ; tous ces pays sont sur le même pied en vertu de ce statut. Le reste du rapport du discours de sir Charles Kenney ne traite pas de cet aspect de la question et je le laisserai de côté jusqu'à ce que je revienne à une autre partie de l'argumentation de l'honorable député, que je désire discuter dans un moment. Les choses étant ainsi, quelle est la position du Canada à l'égard de ce traité ? Comme je l'ai déjà dit, le gouvernement impérial possède le pouvoir de conclure des traités et ce traité, en termes précis, comprend le Canada. Comment donc cette question de législation au Canada, à laquelle mon honorable ami fait allusion, peut-elle toucher à la question actuelle en aucune façon ? Elle n'y touche pas et elle ne peut pas y toucher, car il n'y a eu besoin d'aucune législation au Canada à cet égard. J'avoue qu'en certains cas, il peut être nécessaire de suppléer aux dispositions d'un traité par une législation impériale ou coloniale. Un traité d'extradition, par exemple, devrait être complété par des dispositions pour permettre aux tribunaux de traiter comme il convient un criminel dont l'extradition est demandée. L'Acte Impérial de 1819, qui a trait aux pêcheries intérieures, était devenu nécessaire parce qu'il fallait que les tribunaux des différentes provinces du Canada pussent être investis du pouvoir de faire respecter le traité de 1818, en saisissant les vaisseaux américains. Dans ces divers cas, il était juste et raisonnable de suppléer par une législation aux dispositions de la loi. Mais cela n'affecte en rien la question de savoir si, de nation à nation, le traité touche ou non à tout l'Empire. Ainsi, entre les gouvernements d'Angleterre et d'Allemagne, ce traité a lié tout l'Empire britannique et toute législation passée par le parlement impérial ou le parlement du Canada, en violation des termes du traité, serait une violation directe de l'entente intervenue entre les parties signataires du traité. Le résultat de toute législation de ce genre que le Zollverein allemand pourrait considérer comme dérogeant aux droits que lui concède le traité, créerait un conflit entre les deux nations, lequel pourrait amener une guerre. Et si le parlement canadien trouvait à propos de

passer un acte qui vint en conflit avec les termes du traité, le gouvernement impérial se verrait sans doute obligé d'user du pouvoir qu'il possède de refuser de sanctionner cette législation.

Une autre considération se présente. Depuis trente ou trente-cinq ans, les sujets britanniques, y compris les citoyens canadiens, ont participé, en ce qui regarde le traité avec le Zollverein, aux dispositions de ce traité. Supposons un instant que mon honorable ami ait raison de conclure que le Canada a la faculté d'être ou de n'être pas lié par ce traité, le Canada pourrait-il en toute équité, après avoir joui tant d'années des avantages que lui laissait le traité, se prévaloir de cette partie du traité qui lui concède des avantages et répudier celle qui accorde des faveurs au Zollverein et impose des obligations au Canada. Une pareille prétention serait monstrueuse et pourtant c'est la seule conclusion légitime à tirer du discours fait par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), la nuit dernière. Cet honorable député veut-il prétendre que les citoyens du Canada, n'ont pas, en Allemagne, les droits que ce traité confère aux sujets britanniques ? Si nous avons joui pendant vingt-cinq ans de ces droits, le parlement du Canada peut-il passer aujourd'hui une loi imposant aux citoyens allemands qui exportent des marchandises au Canada des droits plus élevés qu'ils ne seraient appelés à en payer aux termes du traité ? Cette conclusion serait monstrueuse et pourtant c'est celle où nous amène logiquement l'argumentation de l'honorable député.

Quant aux autorités à l'appui de la proposition que ce traité lie le Canada, je ne fatiguerai pas le comité à les lui citer. L'adresse collective de 1891, les déclarations d'hommes d'Etat canadiens et anglais dont j'ai parlé ; les déclarations d'honorables membres de cette Chambre en 1894, 1895 ; la dépêche de lord Ripon postérieure au rapport de lord Jersey à la Conférence Intercoloniale ; le rapport de lord Jersey qui contient l'opinion des juriconsultes de la Couronne—toutes ces autorités, l'une après l'autre, ont exposé cette proposition et considéré comme admis dans une foule de cas que ce traité lie le Canada. Et tout ce que mon honorable ami a apporté à l'appui de l'opinion que lui seul professe et qui est pour la première fois dans l'histoire de ce pays professée à l'égard de ce traité, c'est un article du *London Times* et le rapport bref et imparfait d'un discours de sir Charles Kennedy. Par conséquent, si le poids seul des autorités devait décider cette question, il n'y aurait aucun doute possible. Mais en dehors de la richesse des opinions d'autrui que j'ai citées, je crois, autant que je comprends la question, avoir abondamment établi que, si l'on concède les propositions que concède et doit concéder l'honorable député, il ne peut y avoir aucun doute en fait que ce traité lie à tous les égards le Canada et les habitants de ce pays.

Maintenant, mon honorable ami a cité une foule d'autres autorités que je ne citerai pas pour le moment. Il a parlé de la dépêche du duc de Newcastle en 1859. A cet égard, je n'ai qu'à le renvoyer à la façon dont cette dépêche est traitée dans la deuxième édition de Todd, pages 229 et 230, que j'ai déjà citée. Sir Alexander Galt avait aussi adopté une certaine attitude à l'égard de la politique fiscale de ce pays. Il prétendait que le peuple de ce pays avait le droit de contrôler sa propre politique fiscale, même si elle différait de

celle de la mère-patrie. C'est un droit qui nous a été concédé depuis longtemps. Mais la dépêche en question ne traitait pas de l'effet actif d'un traité impérial sur le Canada. L'honorable député a parlé aussi dans son discours de la dépêche de lord Kimberley en 1872. Je ne fatiguerai pas la Chambre en y faisant une longue allusion, mais je ferai remarquer qu'elle n'a aucunement traité à la question, sauf dans la portion que l'honorable député n'a pas jugé à propos de lire à la Chambre, mais que je prendrai la liberté de vous lire. La dernière clause de cette dépêche est la suivante :—

Mais, bien que, pour ces motifs le gouvernement de Sa Majesté, puisse ne pas se sentir disposé à refuser aux habitants des colonies la permission d'adopter la politique qu'ils considèrent comme la plus propice à leurs intérêts, il désire faire remarquer que pour répondre aux vues exprimées par les gouvernements coloniaux telles que les exposent les papiers que j'ai devant moi, il serait nécessaire non seulement de rappeler tout ce qui, dans "l'Acte du gouvernement des colonies australasiennes—13 et 14 V. chap. 59", empêche l'imposition de tarifs différentiels mais qu'il faudrait encore exempter les colonies en question des effets de tout traité commercial futur qui pourrait être conclu par ce pays et qui contiendraient des stipulations hostiles à ces droits, laissant les gouvernements coloniaux, en respectant les obligations des traités existants, à même de faire les arrangements qu'ils croiraient bons pour la réciprocité entre eux et avec les nations étrangères, et avant qu'une décision aussi sérieuse ne soit prise, il serait bon de demander aux habitants des colonies d'examiner attentivement les effets probables d'une mesure qui aurait pour effet d'affecter d'une façon sensible les relations des colonies à l'égard de ce pays et du reste de l'Empire.

Ainsi l'avis de lord Kimberley est que si les colonies veulent prétendre que, pour ce qui regarde la conclusion des traités, le pouvoir du gouvernement impérial n'est pas souverain, et mettent en application cette prétention, si elles l'imposent au gouvernement de la métropole, il en résultera des complications sérieuses dans les relations de la colonie et de la métropole. Ce serait le résultat inévitable de la politique prêchée par l'honorable monsieur hier soir. Si, en face de ce traité que le gouvernement de la métropole considère comme liant le Canada, que les hommes d'Etat considèrent comme liant le Canada, le gouvernement croit à propos de pousser ces résolutions et de leur donner l'interprétation que lui donnent ces messieurs, l'un de ces deux résultats s'ensuivra :—le pays devra retirer sa législation et abandonner la position prise par le gouvernement ou venir en conflit direct avec le gouvernement impérial sur ce point.

Je signalerai en outre le passage, très important dans la circonstance, que l'on trouve à la page 272 du livre de Todd :

Finalement, il faut observer que la responsabilité de déterminer quelle est la véritable interprétation d'un traité fait par Sa Majesté avec une puissance étrangère, revient au gouvernement impérial, qui seul décide dans quelle mesure l'Angleterre doit insister sur la stricte application des droits garantis par traité, quelque opinion que puisse entretenir à ce sujet toute colonie spécialement intéressée.

Ainsi, l'honorable député comprendra que c'est de l'opinion du gouvernement impérial qu'il faut tenir compte, et non de l'opinion des avocats dont il a parlé l'autre soir—des membres du gouvernement. J'aurais cru que le gouvernement, avant de soumettre cette résolution, aurait dû juger convenable de consulter le gouvernement impérial, dont l'opinion est essentielle dans la circonstance, qu'il n'aurait osé rien entreprendre qui pût être regardé comme une violation directe des droits

M. BORDEN (Halifax).

garantis par les traités, sans consulter le gouvernement impérial et s'assurer si ce gouvernement jugerait à propos de rejeter l'interprétation que les juristes consultes de la Couronne donnent à ces traités en ce qui concerne le Canada.

Je dois m'excuser de retenir si longtemps la Chambre, mais je désire parler de la deuxième partie de l'argumentation de mon honorable ami. Si je l'ai bien compris, l'honorable député a dit : d'abord, que ce traité ne liait pas le Canada ; deuxièmement, que si ce traité engageait d'abord les provinces, il n'avait pas, par la suite lié le Canada, à cause de certaines dispositions, qu'il n'a pas cru devoir nous citer, de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ; troisièmement, que s'il liait le Canada en dépit de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, il ne nous engage pas, à cause du fait qu'une législation n'a pas été passée ; quatrièmement, si j'ai tort en tout cela, a-t-il dit, je prétends—et ce me semble, pour le gouvernement, une attitude remarquable à prendre, après la déclaration du ministre des Finances en soumettant le tarif—je prétends, dit-je, que ce traité n'établit pas de droits différentiels contre ces pays, et, par conséquent ne viole pas ces traités.

Que cela constitue ou non une distinction contre ces pays, c'est certainement une violation de ces traités. Que dit la résolution ?

16. Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en somme sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être déclarés en douane ou levés d'entrepôt pour la consommation au Canada aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité, à la liste D.

Autant que je puis comprendre, voici à quoi se résume l'argumentation de l'honorable ministre : cette résolution, dit-il, n'est pas une violation du traité ; elle ne crée pas, en tous cas, de droits différentiels contre ces pays, parce qu'elle renferme une condition que ces pays peuvent remplir. Est-ce là le droit que les traités donnent à ces pays ? Les dispositions du traité ne posent pas de condition, mais elles donnent au Zollverein allemand le droit d'introduire ses marchandises dans le pays en payant les mêmes droits que ceux prélevés sur les marchandises de la mère-patrie.

Mon honorable ami dit que cette résolution, telle que interprétée par le contrôleur des Douanes, n'est pas une violation du traité ; que cela ne constitue pas un droit différentiel, parce que Zollverein allemand peut remplir la condition imposée. Je vais poser la question suivante à mon honorable ami : supposons que la résolution soit rédigée comme suit : Les marchandises du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande seront admis au chiffre le plus bas du droit d'après l'annexe "D." et les marchandises de tout autre pays dont le tarif sera conforme au tarif du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande seront admis aux mêmes taux. Mon honorable ami prétendra-t-il que dans ce cas, il n'y a pas de violation des termes du traité ? Et osera-t-il dire qu'une semblable résolution ne repose pas exactement sur le même principe que celle soumise par le gouvernement ? Le gouvernement a soumis une résolution qui d'après ses termes, ne peut s'appliquer aujourd'hui qu'à l'Angleterre, et peut-être à deux ou trois autres pays. On prétend que, par cette résolution, le Zollverein

allemand a tous les droits garanties par ces traités, parce qu'il peut modifier son tarif et le rendre semblable au tarif de l'Angleterre, ou, comme dit la résolution, "en somme, aussi favorable au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici."

Quelle différence y aurait-il entre les deux résolutions? Mais vous pourriez rendre la chose absurde en recommandant d'autres conditions.

Supposons que le gouvernement présente une résolution stipulant que tout pays qui adoptera la constitution de la loi commerciale anglaise, pourra bénéficier des droits spécifiés dans l'annexe "D," l'offre du plus bas tarif deviendrait une condition que tout pays pourrait remplir; mais, ainsi que l'honorable député l'admettra lui-même, il serait absurde de dire qu'une semblable résolution répond aux exigences du traité.

Mon honorable ami hoche la tête, en signe de dissentiment, je suppose. Je vais répéter ce que j'ai dit. Une résolution accordant à la Grande-Bretagne certains avantages, tant que son tarif restera ce qu'il est à présent, et stipulant que tout autre pays ayant un tarif aussi bas que le tarif anglais pourra bénéficier des avantages de l'annexe "D"; ce serait en principe la même chose que cette résolution, telle que interprétée par le gouvernement, et il n'est pas un député qui ait donné quelque considération à la question qui veuille prétendre qu'une semblable résolution ne serait pas une violation directe des droits garantis au Zollverein allemand par le traité.

Maintenant, l'honorable ministre invoque un autre argument qui est encore moins en rapport avec ce que l'on peut attendre d'un gouvernement sérieux. Le gouvernement a jugé à propos d'ouvrir les portes du pays aux marchandises anglaises à un certain taux réduit de droit, et de les fermer à l'Allemagne et à la Belgique. Et mon honorable ami vient dire à la Chambre que si le gouvernement a eu tort en agissant ainsi, il lui reste au moins cette consolation que lord Salisbury viendra probablement à son secours et dénoncera ces traités. Est-il possible que notre gouvernement exerce une semblable pression sur le gouvernement anglais ou le gouvernement allemand? Est-ce un moyen convenable d'obtenir la dénonciation de ces traités, que de passer une résolution qui est une violation directe de ces mêmes traités—car l'honorable député, en ce qui concerne cette partie de son argumentation, doit admettre que l'adoption de cette résolution, telle que interprétée par le gouvernement, sera une violation directe de ces traités? Alors, d'après l'honorable député, la véritable manière de régler une grande question de ce genre, est de présenter un acte violant ces traités solennels faits avec l'Allemagne et la Belgique, et compter sur la mère patrie pour dénoncer ces mêmes traités, parce qu'il a plu au Canada de passer une résolution violant ces droits.

Je dois dire que ce n'est pas une sage manière de régler cette question, mais que, pour agir en homme d'Etat, il aurait fallu s'assurer d'abord de la position du pays par rapport à ces traités, et voir si les vues émises par les hommes d'Etat et les avocats anglais seraient approuvées par le gouvernement britannique, avant de recourir à des moyens qui pourraient avoir, dans notre histoire, d'autres conséquences que celles prévues par les honorables messieurs de la droite.

En ce qui concerne cette partie de la question, je signalerai à l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et des honorables messieurs de la droite, le savant discours prononcé par l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), il y a une semaine ou dix jours, discours qui, à mon avis, renferme un argument irréfutable, établissant que cette résolution, si on l'applique dans le sens que se propose le gouvernement, est une violation directe des droits garantis par le traité.

J'ai été étonné de voir que le ministre de la Marine et des Pêcheries, en traitant cette question, n'osait pas critiquer un seul des arguments présentés à la Chambre par l'honorable député.

Je dis qu'il n'a pas réfuté ces arguments; et j'ajouterais que ni l'honorable ministre, ni tout autre député, ne saurait réfuter, à la satisfaction de tout homme intelligent qui a étudié sérieusement la chose, ces arguments qui expriment, mieux que je ne pourrais le faire moi-même, mes propres idées à ce sujet.

Maintenant, M. l'Orateur, si j'ai eu raison dans ce que j'ai dit jusqu'à présent sur cette question, que devons-nous penser du noble tribut payé par l'honorable ministre des Finances à Sa Majesté, en cette année de son jubilé? Voici ce qui en est? Les honorables messieurs de la droite, sans se donner la peine, dans une question aussi importante, de s'assurer s'ils avaient tort ou raison, ont cru faire une démarche qui, à mon avis, ne peut avoir qu'un des deux résultats suivants: Soit de mettre le pays en conflit direct avec la mère-patrie, ou de mettre la mère-patrie en conflit direct avec l'Allemagne. L'un des deux résultats doit s'en suivre.

M. McGREGOR: Laissons faire alors, et voyons ce qui arrivera.

M. BORDEN (Halifax): Mon honorable ami de la droite dit: Laissons faire. L'honorable député croit, alors, que c'est un noble tribut à payer à Sa Majesté, en cette année de son jubilé, que de nous mettre en conflit avec la mère-patrie, par une législation inutile et vicieuse, ou de forcer la main à la mère-patrie de manière à la mettre en conflit direct avec l'Allemagne. L'honorable député prévoit-il l'une ou l'autre de ces deux alternatives? Est-il sérieux dans la recommandation qu'il fait?

Voudrait-il amener un conflit entre le Canada et la mère-patrie à propos de cette question, ou voudrait-il forcer la main à la mère-patrie de manière à amener un conflit entre elle et l'Allemagne? Tout le raisonnement de mon honorable ami ne peut avoir que l'une ou l'autre de ces deux significations; et je laisse à son bon sens de décider laquelle des deux serait de nature à profiter davantage au Canada et à l'Empire en général.

Je ne le cède à personne dans mon désir d'encourager un commerce différentiel, autant que c'est compatible avec les intérêts du Canada; mais je considère que la ligne de conduite adoptée par le gouvernement n'est pas de nature à produire ce résultat. Dans cette année jubilaire, il aurait été à souhaiter que le Canada eut apporté une contribution de ce genre, mais je ne crois pas que la politique suivie par les honorables députés de la droite ait d'aussi heureux effets. La politique que le gouvernement a jugé à propos d'adopter est de nature à produire un des deux résultats que j'ai indiqués, et je ne crois pas qu'il y ait lieu de l'en féliciter.

Mon plus vif désir est de voir le commerce du Canada se développer dans la direction de la mère-patrie et des autres colonies anglaises, et je partage l'opinion souvent émise par mon honorable ami (M. McNeill), qu'il serait peut-être bon, dans l'intérêt du Canada, de s'imposer quelques sacrifices pour commencer, afin d'en arriver à cela ; mais, cependant, je ne serais pas disposé à aller aussi loin que lui ; je ne voudrais pas voir une seule de nos grandes industries languir ou tomber en ruine, je ne voudrais pas qu'on enlevât le pain de la bouche de nos ouvriers.

Nous pourrions bien faire quelque sacrifice pour atteindre un but qui serait avantageux au pays et à l'Empire et qui nous dédommagerait plus tard des sacrifices faits ; mais la politique adoptée par le gouvernement, je le répète, n'est pas de nature à nous faire atteindre ce but.

On aurait peut-être pu y arriver en entamant de nouvelles négociations avec le gouvernement impérial pour tâcher d'obtenir une dénonciation de ces traités, soit en tout, soit en partie, des négociations destinées à amener le gouvernement anglais à traiter toute la question comme une question d'Etat, des négociations qui n'auraient peut-être pas abouti cette année ni l'année prochaine, mais qui auraient infailliblement fini par nous donner ce pourquoi l'honorable chef de l'opposition a si longtemps travaillé et combattu, un commerce sur des bases différencielles entre le Canada et l'Angleterre, entre l'Angleterre et tout l'Empire britannique.

M. FOSTER : Je n'aurais jamais supposé que sur une question d'une aussi grande importance, le gouvernement aurait laissé sans réponse le discours si logique, si précis, si concluant de mon honorable ami (M. Borden). Ou les honorables membres de la droite ne saisissent pas la gravité de la question qui nous occupent en ce moment où ils sont réduits en silence et incapables de trouver un seul argument en faveur de la politique qu'ils proposent.

On fouillerait en vain toutes les archives depuis 1867 jusqu'à nos jours pour trouver un seul cas où le gouvernement, après avoir proposé, sur une question importante des changements radicaux dans l'administration des affaires du pays, n'ait pas eu le courage ou la capacité, lorsque ce projet était combattu par l'opposition, de le défendre devant la Chambre et devant le pays.

Si le gouvernement croit échapper à des arguments comme ceux-ci en se réfugiant dans un lâche silence, s'il s' imagine remporter les honneurs de la journée, grâce à la force numérique de sa majorité, qu'il n'oublie pas que le raisonnement a plus de puissance aujourd'hui dans ce pays que la force brutale et que les arguments valent plus qu'un vote compact de ce parlement.

Je demande à nos honorables adversaires qui se prétendent libéraux, de répondre à cette seule question : Pour des libéraux qui proclament par la bouche de leur chef appartenir à l'ancienne école libérale anglaise, est-ce une chose secondaire et peu importante de demander à ce parlement, en cet an de grâce 1897, de renoncer à l'un de ses plus grands et de ses plus beaux droits, à son droit de décider quelles taxes seront imposées sur la population et quels seront les revenus qui serviront à défrayer les dépenses des administrations publiques ?

Cependant, nous voyons aujourd'hui ces libéraux de l'ancienne école, nous proposer de priver le gouvernement de son droit de décider d'année en année,

M. BORDEN (Halifax).

ou de temps à autres, quelles seront les conditions fiscales de ce pays avec tous les autres pays du monde. Si cette résolution est adoptée, si ce pouvoir est donné au gouvernement, il pourra, par le simple volonte du contrôleur des Douanes et en tout temps, conclure un traité de commerce avec n'importe quel pays et le parlement n'aura rien à dire.

A titre de membre de ce parlement, je refuse de rester muet sur cette question ; je ne veux pas laisser adopter une semblable résolution sans faire une protestation énergique et je n'hésite pas à dire que si un gouvernement conservateur avait émis une semblable proposition, les libéraux auraient soulevé le pays ; leurs journaux, leurs orateurs, d'un bout du Canada à l'autre, seraient partis en guerre et auraient combattu jusqu'à la dernière extrémité contre cet abandon des droits du parlement. J'insiste fortement sur ce point.

L'opposition a exposé avec force et logique sa manière de voir sur cette question des traités et la droite n'a pas réfuté ces arguments, je dirai même qu'elle est incapable de les réfuter. Les honorables ministres ont eux-mêmes donné le signal de la déroute. Lorsqu'ils nous ont soumis leur tarif, il y a un mois, leur brave chef qui n'est pas à son siège en ce moment, a déclaré à la face du parlement et du pays, que le gouvernement n'était pas tenu et n'avait pas l'intention d'accorder une réduction de droit d'un huitième ou d'un quart à l'Allemagne, ni à la Belgique, ni à aucun pays ayant avec l'Angleterre un traité contenant la clause de la nation la plus favorisée. Cette déclaration était aussi contenue dans les termes mêmes de la résolution. Cependant un mois de réflexion a amené un changement. Ils viennent maintenant devant la Chambre avec un autre tarif, qui fait disparaître tout ce qu'il y avait de défini et de positif dans les premières résolutions, et ils demandent que le gouvernement soit autorisé à faire participer aux réductions fiscales, l'Allemagne, la Belgique et tous les pays ayant avec l'Angleterre un traité renfermant la clause de la nation la plus favorisée. Pourquoi ce changement ? Parce que l'élément de force que le gouvernement croyait posséder il y a un mois lui fait aujourd'hui défaut. En songeant à l'avenir il n'ose pas faire un pas de plus à cette législation, sans se réserver une porte pour sortir de la position dans laquelle il s'est mis l'égard des traités impériaux.

Si les honorables ministres avaient le courage de leurs opinions, ils auraient mis dans le tarif une clause exprimant exactement l'opinion du gouvernement, mais du moment qu'ils se réservent ainsi le pouvoir d'ouvrir la porte au moyen d'un arrêté du conseil, à tous les pays jouissant avec l'Angleterre de la clause de la nation la plus favorisée, ils abandonnent leur position et admettent la faiblesse de leur attitude. Ainsi sur ce point les partisans du gouvernement ont le dessous, et leur position est encore rendue plus défavorable par l'introduction de cette clause. Cependant, ils se retranchent derrière cet aveu et disent : Il est vrai que nous avons dit cela, mais nous ne le croyons pas ; il est vrai que nous nous sommes réservé une porte de sortie, mais nous ne croyons pas jamais être dans la nécessité de nous en servir ; il est vrai que nous reconnaissons que ces traités peuvent concerner le Canada, car nous les voyons se dresser devant nous, et nous nous ménageons un moyen de retraite, mais en même temps, nous ne croyons pas devoir retraire, ni qu'il y ait nécessité de retraire.

Par le tarif que le gouvernement nous soumet aujourd'hui, il étend cette réduction de 25 pour 100 aux neuf dixièmes des grands pays industriels du monde : et cependant, comme des enfants d'écoles, les ministres s'obstinent à dire que l'Angleterre sera seule à bénéficier de ce tarif différentiel. Ils prétendent ne favoriser que l'Angleterre et cependant la Belgique et l'Allemagne frappent à nos portes, et ils ont eux-mêmes mis la clef dans la serrure, par le paragraphe B du tarif qu'ils nous soumettent aujourd'hui après un mois de délibérations.

Sur ce point l'opposition n'a rien à ajouter, mais il en est un autre sur lequel il est bon d'insister. A titre de libéral-conservateur, désireux d'accorder une protection raisonnable à toutes les industries canadiennes, je ne puis pas accepter sans protester une réduction générale de 25 pour 100 accordée à des pays rivaux, à la Belgique, à l'Allemagne à la France et 20 ou 30 autres pays, en même temps qu'à la mère-patrie.

Comme protectionniste conséquent, je ne puis pas permettre cela, je m'oppose à ce que cela soit, je ne veux pas que nos adversaires aient se pavaner dans le pays drapé dans un tarif qu'ils prétendent être d'une couleur uniforme, tandis que ce n'est qu'un manteau bigarré contenant 21 couleurs et plus, et dont pourront se couvrir tous les pays ayant avec l'Angleterre un traité comportant la clause de la nation la plus favorisée, et tous les autres pays dont le tarif remplira les conditions voulues.

M. le président, vous avez entendu la discussion sur cette résolution ; il s'agit d'une chose nouvelle que propose un gouvernement nouveau, et je vous demande si le gouvernement a consacré une seule minute à expliquer ce que signifie cette chose, comment elle va être mise à exécution. Quels sont ceux d'entre nous qui le savent ? Je doute fort que les ministres eux-mêmes le sachent ; mais en tant qu'il faut s'en rapporter aux explications données, personne dans cette Chambre, et personne dans le pays, ne sait aujourd'hui ce que signifie cette résolution. Avant qu'elle soit adoptée, je demande au contrôleur des Douanes d'en expliquer l'application au parlement. C'est lui qui sera l'arbitre suprême. Les traités impériaux ne comptent pour rien. Ce qui a été convenu et réglé définitivement entre la mère-patrie et l'Allemagne au moyen d'un traité formel, ne compte pas ; une nouvelle condition est introduite dans l'arrangement par une colonie et cette condition devra être interprétée par un membre du gouvernement canadien qui n'est même pas membre du cabinet.

Avant que le vote soit pris sur cette résolution, je demande à l'honorable contrôleur des Douanes (M. Paterson) de nous expliquer de quelle manière il entend mettre cette résolution à effet.

Il y a au delà des mers un pays qui s'appelle la Chine ; un vaste empire dont la population dépasse 400,000,000, et sait-il, ou ne sait-il pas, que dans son ensemble le tarif de la Chine est aujourd'hui moins élevé que le tarif différentiel qu'il propose ? Pour que le parlement puisse se prononcer en toute connaissance de cause sur cette question, va-t-il nous déclarer qu'au moyen d'une réduction d'un huitième d'abord et d'un quart ensuite dans le tarif, il se propose d'ouvrir toutes grandes les portes du Canada à tout ce qu'il plaira à la Chine de nous envoyer et que nous voudrions acheter ? La condition contenue dans cette résolution doit-elle être déterminée par la moyenne générale du tarif pris

dans son ensemble et comparé à la moyenne générale du tarif canadien, aussi pris dans son ensemble, ou sera-t-elle déterminée par la moyenne du tarif sur un certain nombre d'articles spécifiés ? D'après quel principe se fera l'interprétation ? Ou, sera-t-elle simplement subordonnée au caprice ou à la volonté du contrôleur des Douanes actuel ? Je n'ai jamais encore vu une proposition aussi importante que celle-là soumise à un parlement d'hommes d'affaires avec un si grand manque de précision et de connaissances sur le fait de savoir comment l'appliquer. Y a-t-il dans le gouvernement un ministre capable de l'expliquer ? Y a-t-il un homme parmi ces hommes d'affaires qui est en mesure de nous dire ce qu'elle signifie ? Sont-ils donc tous frappés de mutisme, ou l'incapacité s'est-elle développée chez eux au point de les réduire à cet état de silence lâche et obstiné sur cette question ? N'ont-ils pas un mot d'information à dire à un parlement intelligent ? S'imaginent-ils que nous allons voter sans connaître le droit que nous leur conférons ?

Je demande de nouveau au contrôleur des Douanes si dans chaque cas, il décidera à son gré et suivant son caprice, ou si sa décision sera appuyée sur une méthode définie ? S'il y a une méthode définie, au nom de tout ce qu'il y a de parlementaire, qu'il nous la fasse connaître avant de nous demander de voter. Ma demande est-elle exorbitante ? Je ne demande rien d'insolite. Je demande si les honorables ministres ignorent ce parlement et font adopter leurs mesures au moyen seul de leur majorité—je demande qu'elle sera leur plus sévère condamnation parmi les hommes d'affaires intelligents du pays.

Je vais maintenant aborder un autre point. Il n'y a pas seulement manque de précision dans cette proposition, et non seulement l'incertitude sur la nature de ces conditions, mais il y a ce point essentiel : Comment cette résolution va-t-elle affecter les industries du pays ? En admettant que toutes les nations qui jouissent de la clause de la nation la plus favorisée peuvent participer aux avantages du tarif, en admettant que les pays qui ne sont pas sous l'empire de ces traités mais qui remplissent la condition d'avoir un tarif égal en moyenne, sous le rapport des avantages, à cette annexe de réciprocité, en admettant qu'ils peuvent être acceptés, en comprenant la Chine, le Japon, et plusieurs autres pays dans cette condition, en admettant tout cela, je demande aux honorables députés de la droite et de la gauche qui sont protectionnistes au fond de leur cœur, qui sont protectionnistes à cause de leurs relations de parti et de leurs principes en ce qui concerne les conservateurs qu'ont été protectionnistes durant la campagne électorale du mois de juin 1896, et qui dans chaque comté s'adressaient aux manufacturiers libéraux et leur disaient : "Votez pour nous, nous ne ruinerons pas les industries du pays"; c'est à ces hommes que j'en appelle.

Il y a aujourd'hui dans cette Chambre, des hommes qui sont intéressés dans des industries de notre pays, qui ont des libéraux et conservateurs comme promoteurs de ces industries, et en ce qui concerne ces industries les chefs libéraux ont promis aux promoteurs libéraux de ces industries que s'ils votaient pour eux et appuyaient le parti libéral, leurs industries ne seraient pas mises en danger. Depuis le chef du gouvernement jusqu'à son plus humble partisan personne ne peut nier cela. J'en appelle à ceux qui veulent conserver les industries

du pays pour les Canadiens, au moyen d'une protection juste et équitable: j'en appelle à eux, et je leur demande s'ils veulent permettre aux pays qui ont la main-d'œuvre la moins coûteuse de tout l'univers de venir ici profiter d'une réduction de 25 pour 100 sur les droits imposés en faveur des articles manufacturés au Canada, et d'avoir libre accès à nos marchés, pour faire concurrence à la main-d'œuvre canadienne et aux capitaux canadiens tenant compte du fait que nos capitaux et notre main-d'œuvre coûtent plus cher.

Mais je passe de ce motif qui est pourtant bien important à une autre considération d'une nature bien supérieure, et je dis qu'on nous demande par cette législation de faire de nous, non pas un parlement, mais une pantomime. Je dis que durant cinq années, si ce gouvernement reste au pouvoir, et pendant vingt-cinq ans si le même gouvernement se maintient au pouvoir et si les mêmes conditions existent, on pourra conclure des traités de commerce avec tous les pays de l'univers, tantôt avec l'un tantôt avec l'autre, comportant les plus grands changements dans les conditions du commerce et de l'industrie du pays, et on ne consultera pas le parlement, et le parlement n'aura pas le droit de dire un mot à ce sujet. Le parlement va-t-il ainsi renoncer à ses prérogatives? Sommes-nous arrivés en l'an de grâce 1897 à une apathie telle que nous allons conférer à treize grits le pouvoir de conclure des traités de commerce en notre nom et pour nous et de déterminer nos tarifs dans l'avenir?

Ce qu'il y a de plus étonnant en cela c'est de voir treize grits avoir assez de toupet pour demander une pareille chose. Si les honorables députés songent un instant à l'histoire du développement du gouvernement responsable, ne savent-ils pas que l'un des pouvoirs fondamentaux du parlement, obtenu au prix des plus grandes luttes connues dans le pays, était de déterminer les tarifs et de fixer le revenu du gouvernement. C'est le devoir de la Chambre des Communes. C'est une si grande prérogative parlementaire, que les pouvoirs des lords en Angleterre et du Sénat en ce pays sont excessivement restreints à cet égard. C'est une prérogative prédominante des Communes, tant en Angleterre qu'au Canada et dans tout pays britannique constitutionnellement gouverné.

Cependant, on nous demande de conférer à un cabinet quelconque le droit de décider si nous aurons un traité de commerce avec tel et tel pays, et à quelles conditions: et de substituer absolument ce cabinet à la voix du parlement. Pouvons-nous nous fier à ces hommes? Remontons à 1891. Y a-t-il parmi eux un homme qui, en 1891, n'a pas pactisé avec les États-Unis et travaillé contre les intérêts du Canada?

Non, et leur chef, qui ne siège pas présentement à la place qu'occupe dans le moment le maître du chef—leur chef a déclaré que non seulement pendant une année, mais durant plusieurs années, ils allaient suivre cette ligne de conduite jusqu'au moment où ils obtiendraient ce qu'ils cherchaient. Sont-ils plus sages aujourd'hui qu'ils ne l'étaient à cette époque? Ils sont plus puissants, ils ne sont pas plus sages depuis; cette époque, 1891, jusqu'à ce jour, ils n'ont pas appris à apprécier le pays. Je vais vous dire ce qu'ils ont fait; ils ont obtenu le pouvoir sous de faux prétextes. Ils se sont montrés, depuis le plus petit jusqu'au plus grand, capables de se déjuger chaque fois que les intérêts du parti l'ont exigé. Ces mêmes hommes-camé-

M. FOSTER.

léons, qui peuvent changer de couleur à toute heure du jour, et qui se déjugent à volonté, sont encore capables de se déjuger dans la présente occasion et à faire une autre volte-face.

Il y a du côté de la droite des hommes qui aimeraient sincèrement faire un traité de commerce avec les États-Unis, d'après le principe qu'ils suivaient en 1891. Donnez-leur ce pouvoir, privez la Chambre de ses prérogatives, allez vaquer à vos occupations ordinaires, et quand les membres de la Chambre reviendront à la prochaine session, ils constateront que la réciprocité avec les États-Unis a été établie par le contrôleur des Douanes (M. Paterson), appuyé par les treize ministres, qui se seront guidés sur son opinion.

Il n'y a pas un seul pays dont les produits ne pourront arriver au Canada aux conditions que ces messieurs croiront raisonnables, car rien ne les engage à imposer une condition définie. Si le contrôleur des Douanes pouvaient dire demain, "si les États-Unis veulent nous donner en franchise le poisson et la pêche, ou faire deux ou trois autres concessions, nous déciderons que cela leur donne droit aux avantages que nous offrons, ce qui rendra avantageux pour le Canada de les faire participer aux bénéfices de cette clause"; et ces honorables ministres pourraient agir ainsi d'une manière légale. Rien ne les lie. Aucun programme, aucun principe ne sont énoncés. C'est une résolution en blanc, ce qui leur permet de la remplir à leur goût et de lui donner une forme officielle et exécutoire, en déterminant quel pays jouira de ces avantages.

Je vais signaler une considération d'une nature encore plus élevée. Les honorables chefs de la droite ont, durant les douze dernières années, réclamé pour le Canada le pouvoir de conclure ses propres traités de commerce, indépendamment de la mère-patrie. Depuis le temps de M. Blake ils ont présenté résolution sur résolution, ils ont plaidé, ils ont déclaré que le Canada devrait avoir ce droit: La prétention des membres de la gauche a été que tant que le Canada ferait partie de l'Empire britannique, l'autorité impériale devait seule avoir le pouvoir absolu de conclure des traités. Mais ce droit absolu n'est pas exercé d'une manière arbitraire, car aujourd'hui la Grande-Bretagne ne négocie pas et ne conclut pas de traités relatifs au Canada sans inviter le Canada à prendre part aux négociations, ou sans demander le consentement du Canada au traité, une fois les négociations terminées. C'est une mère sage et prudente, mais c'est encore la mère du pays; et aussi longtemps que nous serons enfants, elle sera la mère et nous lui devons obéissance à cet égard.

Ces honorables ministres se sont déclarés en faveur du droit de conclure des traités de commerce sans consulter la Grande-Bretagne. Ils ont été battus chaque fois. Ces braves lutteurs; quand ils ne peuvent pas faire réussir leurs idées en les exposant carrément devant le parlement et le pays, cherchent à les faire adopter subrepticement au moyen d'une clause du tarif—endroit où un gouvernement soucieux de sa dignité ne devrait pas insérer une mesure d'une si grande importance:—et ils la dissimulent au milieu des résolutions relatives au tarif, ce qui constitue une certaine incapacité en ce qui concerne la prérogative de l'approbation parlementaire.

Pourquoi ces honorables ministres ne se sont-ils pas présentés sous leurs vraies couleurs; et s'ils voulaient avoir le pouvoir absolu et indépendant

de conclure des traités, ce qui signifie pouvoirs indépendants comme pays et comme gouvernement à l'avenir, pourquoi ne nous l'ont-ils pas dit ouvertement ? Pourquoi ont-ils dissimulé ce pouvoir important entre deux clauses du tarif et l'ont-ils inséré dans les conditions générales de notre tarif, de manière à empêcher l'intervention des deux législatures du pays ?

Mais plus que cela ; la Grande-Bretagne n'a-t-elle pas des obligations impériales ? N'a-t-elle pas de traités aujourd'hui ?

Si une colonie devait avoir le pouvoir de conclure des traités sans le couvert d'un tarif, et si elle exerçait ce pouvoir, qu'arriverait-il s'il surgissait une complication entre la Grande-Bretagne et les Etats souverains avec lesquelles elle a des traités ? Elle est un pouvoir souverain ou elle ne l'est pas. Si elle est avec l'Allemagne, l'Allemagne ne voit pas le Canada ni l'Australie, ni la Colonie du Cap ni les Indes. Ce que l'Allemagne voit et ce dont elle s'occupe, c'est la Reine et le parlement et le gouvernement de la Grande-Bretagne, et eux seuls ; et si la Reine et le parlement et le gouvernement de la Grande-Bretagne concluent un traité solennel avec l'Allemagne, ils doivent le faire observer à la lettre, loyalement, ou perdre leur prestige de grande nation, ou, ce qui est pire, se trouver dans des complications qui peuvent avoir les conséquences les plus graves et les plus directes, non seulement en fait de commerce, mais encore en fait d'existence nationale.

Je dis donc, donnez ce pouvoir au gouvernement et il pourra conclure un traité de commerce avec n'importe quel pays de l'univers sans s'occuper des obligations que peut de son côté avoir contracté l'Angleterre par suite d'autres traités. Voilà ce qu'il y a de plus grave au sujet de cette question. Je termine, M. l'Orateur. Je m'étais levé simplement pour appeler l'attention du pays, sur le fait que les honorables membres du gouvernement veulent révolutionner complètement les méthodes parlementaires, et qu'ils ne peuvent expliquer et défendre leur résolution avec de bonnes et valables raisons ; qu'ils demandent, sous le couvert de ce qu'ils appellent faussement un privilège en faveur de l'Angleterre, le pouvoir de livrer le marché du Canada à la concurrence de presque tous les pays de l'univers ; qu'ils agissent ainsi non pas d'après une ligne de conduite bien définie ou une méthode de procédure quelconque, mais simplement d'après la volonté d'hommes qui forment actuellement partie du gouvernement du Canada ; que suivant ces résolutions, ils ont l'intention d'obtenir le droit virtuel et certain de pouvoir conclure un traité de commerce avec n'importe quel pays étranger, aussi bien qu'avec toute colonie de l'Angleterre et de conclure ce traité sans le concours et l'influence protectrice des traités impériaux qui existent aujourd'hui en Angleterre.

Ils demandent au parlement de consentir à cela, lui faisant par le fait même renoncer à ses droits et à ses privilèges les plus chers et les plus importants. Nous en appelons, M. l'Orateur, d'abord au jugement des honorables députés de la droite, à celui de cette Chambre, et au peuple de ce pays, nous sommes convaincus que nous avons le bon côté de la question. Nous croyons défendre les privilèges du parlement, l'inviolabilité des traités impériaux, et les meilleurs intérêts industriels de ce pays, en nous opposant à une résolution qui se sert d'un moyen aussi violent pour enlever au parlement ses

droits, et s'avancer dans une voie où aucun citoyen véritablement anglais et canadien ne voudra s'aventurer dans cette année jubilaire.

M. ROSS-ROBERTSON : J'aurais préféré ne pas adresser la parole à la Chambre, mais je ne dirai que quelques mots, parce que je crois que l'application d'un droit différentiel sur les marchandises anglaises est une violation directe du principe de la protection. Je ne voudrais pas donner, à moins de recevoir en retour une considération valable, aucun avantage aux ouvriers ou fabricants de l'Angleterre ou de tout autre pays de l'univers. Toutefois le fait d'accorder ce privilège, n'aura guère d'influence sur le gouvernement, qui considère la protection comme un expédient et non comme un principe. Je m'oppose de toutes mes forces à ce que cet argent dont les fabricants canadiens ont tant besoin, aille dans la poche des manufacturiers anglais. Or, comme je suis venu ici en prenant l'engagement solennel d'appuyer la politique commerciale du parti conservateur, et que je ne vois rien dans cette résolution qui ressemble à cela, de deux maux je choisirai le moindre et je voterai en faveur de l'amendement maintenant devant le comité.

Je crois que les honorables membres de l'opposition se trompent lorsqu'ils prétendent que le Canada doit accorder aux fabricants allemands et belges le privilège que ce gouvernement se propose d'offrir aux fabricants de l'Angleterre.

Comme question de droit, on prétend que l'Allemagne et la Belgique peuvent réclamer ce privilège ; mais j'espère et je crois que comme question de principe, ni l'Allemagne ni la Belgique n'obtiendront ce privilège. C'est très beau de dire que la loi leur permet de se prévaloir de ce droit, mais pratiquement parlant il ne peuvent réclamer plus que ce que le gouvernement voudra leur accorder. Il y a quelque chose de plus important et de plus sacré que le principe même de la protection, contenu dans les prétentions de l'Allemagne et de la Belgique à un traitement privilégié ; et en matière de Canadien j'espère que le gouvernement va défendre ses droits. Si l'Allemagne et la Belgique se plaignent de ce traitement par l'entremise du gouvernement anglais, j'ai confiance que le gouvernement canadien, répondra par la même voie, que le Canada entend administrer son tarif douanier sans recevoir d'avis de Berlin, de Bruxelles et même de Downing-Street sur cette question.

M. CRAIG : Il est facile de se convaincre par le désir évident et non dissimulé des honorables membres de la droite de terminer ce débat et d'empêcher, si possible, la discussion sur cette clause différentielle par leur politique du silence, il est facile, dis-je, de se convaincre qu'ils considèrent cette proposition comme incapable de supporter la lumière. Je me suis aperçu moi-même, que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) semblait hier vouloir réclamer l'indulgence de la Chambre dans ses remarques au sujet de cette clause différentielle ; et je suis persuadé qu'après avoir lu le discours prononcé hier soir par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, les honorables députés de la droite en sont venus à la conclusion que le moins ils parleraient sur cette question le mieux ce serait pour eux. Dans tous les cas ils s'efforcent de mettre en pratique leur politique du silence. Cela ressemble

à une conspiration du silence. Je suis persuadé que quelques-uns des honorables membres de la droite aimeraient à parler sur cette question, j'en ai vu un ou deux, en particulier, prendre des notes et se préparer à la discussion, mais l'ordre semble avoir été donné de ne rien dire de plus, sur le sujet, et le gouvernement semble vouloir faire adopter cette question à la hâte et ne donner que le moins d'informations possibles au pays sur cette question.

Bien que ce ne soit pas mon intention de retenir la Chambre trop longtemps, il me semble, M. l'Orateur, que cette résolution, qui est une des plus importantes questions qui ait occupé l'attention de la Chambre depuis nombre d'années, et à laquelle des intérêts considérables sont attachés, devrait être discuté avec plus de soin qu'une résolution ordinaire ou d'une importance moindre, c'est pourquoi je ferai connaître à la Chambre quelques-unes des raisons qui me portent à voter contre cette résolution et en faveur de l'amendement.

D'abord, je lui suis opposé parce qu'elle est conçue en termes très vagues. Que l'on me permette d'en donner lecture pour l'information de la Chambre :

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en somme sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer.

Rien suivant moi ne peut être plus vague. Aucun montant n'est déterminé, nul pourcentage n'est pris, mais il y est dit : "dans des conditions qui en somme sont aussi favorables" — il est impossible que quelque chose soit plus vague. On pourrait se figurer une résolution qui déclarerait que lorsque le tarif d'autres pays ne serait pas plus élevé que 15, 20 ou même 10 par 100 sur les marchandises canadiennes, nous consentirions à leur permettre de profiter de ce tarif préférentiel, mais au lieu de cela nous avons l'arrangement le plus vague qu'il soit possible d'imaginer. Cette clause l'était pourtant déjà sans les mots "en somme." Les mots "dans des conditions qui sont aussi favorables au Canada" qui peut interpréter cela ? sont suffisamment vagues, mais si vous y ajoutez les mots "en somme", il n'y a plus moyen de rien comprendre.

Je suis opposé à cette résolution, non seulement parce qu'elle est conçue dans des termes très vagues, mais aussi parce qu'elle est des plus arbitraires. En traitant cette question, il me semble que je m'adresse aux honorables membres de la droite avec l'espoir de pouvoir convertir quelques-uns d'entre eux à mes idées. J'ignore si je serai déçu ou non dans mes espérances. Mais j'espère qu'ils ne se sont pas formés une opinion sur cette question avant d'avoir entendu la discussion. J'ai l'espoir qu'ils ne passeront pas l'esprit de parti jusqu'à refuser d'entendre les arguments qui pourront être offerts sur cette question. Je m'adresse aux membres de la droite, et en particulier à ceux qui sont venus ici en prenant le titre d'indépendants. J'espère qu'ils sont réellement indépendants et vont écouter les arguments sans esprit de parti : et je me flatte de pouvoir leur donner des raisons capables de les convaincre de voter contre la résolution et en faveur de l'amendement.

Je m'oppose à cette résolution, non seulement parce qu'elle est conçue dans des termes très vagues, mais aussi à cause de son caractère arbitraire. Comme je l'ai dit, cette résolution ne contient au-

cun principe défini ; toute la question est laissée à la discrétion du contrôleur des Douanes. Une des remarques faites hier soir par le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) m'a bien amusé. Il a dit que l'Allemagne et la Belgique pouvaient profiter de cette clause en se conformant aux conditions qui y sont contenues. Mais quelles sont ces conditions ? Et comment seront-elles portées à la connaissance de ces pays ? Ils ne demandent pas à les connaître parce qu'ils prétendent posséder ces privilèges grâce aux traités existants. Mais supposons qu'ils n'aient pas ce droit et demandent à quelles conditions ils pourraient l'obtenir, quelle sera la réponse ? On leur dira : allez trouver le contrôleur des Douanes, s'il vous dit que vous pouvez profiter de ce privilège, alors tout est parfait, mais ce sera tout le contraire s'il juge à propos de vous refuser ce privilège.

Lorsque pour la première fois l'on demanda si la Belgique et l'Allemagne allaient profiter de la clause différentielle, les honorables membres de la droite répondirent que le contrôleur des Douanes avait décidé que ces pays n'en pouvaient profiter. Sur quelles raisons se basa-t-il pour prendre cette décision ?

Je ne crois pas qu'il ait étudié leurs tarifs. Je doute que l'on ait jamais placé dans les statuts une clause plus arbitraire que celle en vertu de laquelle on se propose de laisser entre les mains du contrôleur des Douanes le pouvoir de conclure les traités et modifications à faire au tarif douanier de ce pays. Sur quoi va-t-il se guider ? Je crois qu'il va être lui-même bien embarrassé de savoir si le Japon ne pourra pas profiter de ce privilège. Ce pays possède un tarif très peu élevé. Il n'y a aucun moyen de juger s'il a le droit ou non de jouir des privilèges contenues dans la clause différentielle, mais il résout la difficulté en disant simplement : Voici ce que j'ai décidé. Les termes de la résolution sont si peu définis que sa décision est simplement arbitraire. Je m'oppose à une résolution qui laisse dans les mains du contrôleur des Douanes le pouvoir de dire à un pays : Venez et profitez du tarif peu élevé, et à un autre vous ne profiterez pas de ces avantages.

Mais, j'ai encore une autre raison de m'opposer à cette résolution, et c'est parce qu'elle est dangereuse. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) a clairement élucidé ce point. Il a fait voir tout le danger qu'il y a d'enlever au parlement le pouvoir de faire les traités, car c'est bien là le principe reconnu dans cette résolution, et de confier ce pouvoir au contrôleur des Douanes. Jamais proposition plus dangereuse ne fut soumise au parlement. Peut-on supposer que ce parlement consentira à adopter une semblable résolution, accordant au gouvernement le droit de faire des traités avec l'Allemagne, le Japon, la Chine ou n'importe quel autre pays ? Ils pourraient conclure un traité avec les États-Unis, et nous n'aurions rien à dire, car nous aurions transféré tous nos pouvoirs à ce sujet. Les États-Unis pourraient faire une offre au contrôleur des Douanes. Est-il obligé de porter ces faits à la connaissance du parlement avant qu'ils soient adoptés ? Pas du tout.

Le gouvernement peut dire : nous croyons que ceci est conforme aux termes de la résolution, et il peut par conséquent permettre aux États-Unis de profiter du privilège qui y est contenu.

Les membres du cabinet eux-mêmes pourraient différer d'opinions entre eux, et dans ce cas, je sup-

pose que le contrôleur des Douanes agirait comme arbitre. Je suis surpris que le gouvernement puisse présenter à la Chambre une résolution ayant pour but d'enlever au contrôle du parlement le pouvoir de faire des traités pour le confier au contrôleur des Douanes et aux membres du gouvernement. Je crois que c'est là rétrograder. Nous nous appelons un peuple libre. Nous vantons l'indépendance de ce parlement. Mais si nous sommes prêts à accepter une résolution comme celle-ci, nous méritons d'avoir un gouvernement qui nous demandera de lui accorder de nouveaux pouvoirs. Si nous sommes prêts à renoncer à notre indépendance et à laisser au gouvernement le pouvoir de conclure des traités suivant sa propre volonté, il pourra envoyer des délégués à Washington, comme cela est déjà arrivé, pour y négocier un traité sans qu'il ait besoin de le soumettre à la sanction du parlement.

Supposons que des délégués iraient à Washington, et qu'on leur demanderait en quoi consistent leurs pouvoirs. Ils répondraient : nous avons des pouvoirs absolus, voici la résolution adoptée par la Chambre des Communes. Il me semble voir l'étonnement des représentants des Etats-Unis en apprenant cela. Ils trouveraient étrange qu'un parlement conférât à ses représentants de tels pouvoirs de conclure un traité. Si ce parlement vote, ainsi que je le crains fort, de manière à donner au gouvernement des pouvoirs comme celui-là, je ne sais pas ce qu'on pensera de nous.

J'ai une autre objection à cette résolution. Non seulement elle est arbitraire, vague et dangereuse, mais elle est en même temps fallacieuse. Quand le gouvernement l'a présentée au parlement, on nous a dit qu'il s'agissait d'accorder un commerce privilégié à la Grande-Bretagne. Et je dois avouer que cela a paru de sage politique dans le temps et qu'un grand nombre de citoyens ont été enchantés de l'idée. Dans cette année jubilaire, on a cru qu'il seyait au Canada de dire à la mère-patrie : nous vous offrons un commerce privilégié. Plusieurs personnes ont paru surprises quand je leur ai dit que la Grande-Bretagne n'était pas du tout mentionnée dans cette résolution. Mais c'est bien le cas, bien qu'on nous dise que c'est une offre de commerce privilégié faite à l'Angleterre. C'est pour cette raison que je dis que c'est une résolution fallacieuse.

Au début, le ministre des Finances a paru très positif quand il a déclaré que l'Allemagne et la Belgique n'étaient pas comprises dans cette résolution et que l'arrangement ne leur serait pas appliqué. Mais que dit-il maintenant ? Il dit : Eh bien ! il est possible que l'Allemagne et la Belgique se fassent inclure dans cet arrangement ; nous ne prétendons pas tout savoir à ce sujet, bien que nous ayons eu cette prétention il y a quelque temps, mais nous ne l'avons plus, et il se peut que l'Allemagne et la Belgique soient comprises dans l'arrangement, ainsi nous allons ajouter cette disposition : " b " :

Que le gouverneur en conseil pourra accorder le bénéfice de ce tarif de réciprocité à tout pays qui pourra y avoir droit en vertu d'un traité conclu avec Sa Majesté.

Voici ce que je veux faire observer—bien que le ministre des Finances fut en commençant, très positif que l'Allemagne et la Belgique ne seraient pas parties à cet arrangement, il ne l'est plus aujourd'hui. Je conclus que si le ministre des Finances

entrevoit cette éventualité, c'est qu'il en a constaté la possibilité. Le gouvernement cède petit à petit. Bientôt il reconnaîtra que ces deux pays doivent être compris dans l'arrangement. La petite disposition " b " est insérée pour permettre au gouvernement d'appliquer les avantages de cet arrangement à l'Allemagne, à la Belgique et à d'autres pays. Je suis porté à croire que cette résolution a été préparée pour tromper le peuple du pays.

Le gouvernement s'est trouvé dans une position embarrassante. D'un côté il lui fallait plaire aux industriels, et de l'autre aux cultivateurs, surtout à ceux qui sont libre-échangistes. Il n'a pas changé notablement le tarif principal, mais il l'a laissé tel qu'il était sous le régime de la politique nationale. Dans les changements qu'il vient de faire il a fixé les droits presque au même chiffre qu'ils étaient dans le tarif de l'ex-gouvernement. Dans grand nombre de cas il a rétabli la protection absolue. Or, cela ne plaît pas à ses partisans libre-échangistes, et il dit aux manufacturiers : Regardez notre tarif, il est avantageux pour vous. Le premier ministre, quand il a parcouru le pays leur a dit : Nous ne voulons pas vous nuire, nous ne causerons pas de tort aux fabricants du pays. Et nous avons bien ri une fois en entendant le ministre des Travaux publics dire en cette Chambre : Après tout, nous ne sommes pas fou à propos de ce tarif. Il voulait dire : Nous ne détruirons pas les industries du pays, on a dit que nous serions logiques et que nous remplirions les promesses faites, mais nous n'en tiendrons pas du tout. Je suppose que l'homme qui tient sa promesse est un fou, et nous ne le serons pas, nous ne remplirons pas la promesse que nous avons faite aux cultivateurs dans le but d'arriver au pouvoir, nous ne supprimerons pas le droit sur les instruments aratoires, ni le réduirons sur les articles manufacturés, si ce n'est très légèrement.

C'est ce que les honorables ministres ont dit aux industriels et aux ouvriers. Mais qu'ont-ils dit aux cultivateurs qui attendaient le libre-échange ? Ils leur ont dit : C'est très bien, mais par cette clause différentielle les droits vont être réduits immédiatement d'un huitième sur les marchandises venant de la Grande-Bretagne, et de 25 pour 100 ou d'un quart dans le cours d'une année, et non seulement sur les marchandises, venant de la Grande-Bretagne, mais nous pouvons stipuler que si n'importe quel pays de l'univers, si les Etats-Unis le désirent, la résolution leur sera appliquée.

Le *Witness*, de Montréal, a publié un article très remarquable sur ce point au cours duquel il s'exprime ainsi : jamais nous ne verrons avec plaisir accorder ces privilèges à des étrangers comme les Allemands et les Belges et les refuser aux Etats-Unis ; et le *Witness* exprimait l'espoir de les voir bientôt en jouir. Et c'est ainsi que ces messieurs ont pu dire aux libre-échangistes dans cette Chambre—et par là j'entends ceux qui veulent que le tarif soit réduit—et ils ont pu leur dire : Il nous a fallu rendre le tarif protecteur pour remplir nos promesses envers les manufacturiers, promesses que nous leur avons faites de bon gré, mais vous verrez que, après tout, nous remplirons celles que nous vous avons faites au moyen de ce tarif différentiel, avant longtemps le tarif sera réduit de 25 pour 100, et si vous voulez patienter un peu vous le constatarez, ainsi que l'ont dit quelques-uns des députés de l'ouest dans cette Chambre, nous allons réduire

le tarif petit à petit jusqu'à ce qu'il soit au goût des libre-échangistes. Ainsi, je dis que cette résolution est fallacieuse, elle a l'air d'accorder des privilèges à l'Angleterre, tandis qu'elle ne confère réellement pas.

Je vais plus loin. J'objecte à cette résolution non seulement pour les raisons que je viens de mentionner, mais parce qu'elle est nuisible aux intérêts du pays, et de nature à nuire aux industries manufacturières. Je prétends, de plus, que tout ce qui fait du tort aux intérêts des manufacturiers du pays, nuit en même temps aux ouvriers, et non seulement aux ouvriers, mais aux cultivateurs également.

C'est une excellente chose de voter des fonds pour établir des compartiments frigorifiques destinés à transporter nos produits en Angleterre; mais est-il logique, en même temps que nous faisons ces dépenses pour expédier nos produits aux pays étrangers, de ruiner les industries qui emploient les ouvriers qui sont le marché indigène pour les cultivateurs? Quoi qu'on puisse dire, je maintiens que le marché indigène est le plus avantageux. Le cultivateur n'a pas besoin de compartiments frigorifiques pour vendre son beurre, ses œufs, son fromage aux ouvriers de notre pays, il les met à leurs portes sans aucune peine, et il en obtient un meilleur prix. Ses produits ne passent pas par deux ou trois mains. De sorte que je prétends que cette résolution est nuisible parce qu'elle est préjudiciable à nos industries manufacturières, et par là même à nos ouvriers. Je partage l'opinion de l'honorable député de Toronto-est (M. Ross-Robertson), je ne suis pas favorable à la réduction du tarif en faveur d'un pays quelconque au détriment de nos propres ouvriers.

M. l'Orateur, on parle de loyauté. Je suis loyal au Canada, et en étant loyal au Canada je le suis à l'Empire. Le Canada n'est-il pas une partie de l'Empire? Nos ouvriers ne font-ils pas partie de l'Empire? Allons-nous nous considérer comme étant des étrangers? Plusieurs parmi nous sont Anglais, Ecossais ou Irlandais, nous faisons partie de l'Empire. Plusieurs de nos ancêtres et quelques-uns d'entre nous, ont quitté l'Angleterre pour s'établir dans ce pays—non pas pour fonder un pays étranger, mais pour développer, agrandir davantage l'Angleterre dans ce pays. Nous formons partie de l'Empire, et je prétends qu'il est déraisonnable de vouloir faire du tort à une partie de l'Empire, même aux ouvriers d'une partie de l'Empire pour favoriser les ouvriers d'une autre partie de l'Empire.

Avec nos lignes de steamers et nos lignes télégraphiques, les distances se rapprochent graduellement. Autrefois nous pouvions croire que l'Angleterre était très éloignée de nous; aujourd'hui, les différentes parties de l'Empire sont reliées au moyen du service transatlantique rapide, des câbles qui traversent l'Océan, et nous devenons non seulement une nation de nom, mais une nation en réalité.

Je prétends donc qu'en étant loyal au Canada je le suis à l'Empire, je prétends que le Canada n'est pas la moins importante partie de l'Empire. Il est absurde de parler de loyauté et en même temps de causer du tort aux ouvriers du pays, afin de favoriser les ouvriers de l'Angleterre. Je suis loyal à l'Angleterre, j'en suis fier, comme nous le sommes tous. Je suis fier de son histoire et de ce qu'elle a fait dans le passé. Je suis fier d'elle aujourd'hui. Aujourd'hui sa politique est le libre-échange, parce

M. CRAIG.

qu'il lui convient le mieux; la nôtre est une protection modérée, parce qu'elle nous est plus avantageuse, et je prétends que si les hommes d'Etat qui gouvernent l'Angleterre étaient au Canada aujourd'hui, ils se rangeraient du côté du parti conservateur, en demandant une protection modérée pour un pays situé comme nous le sommes. Je ne suis pas partisan des théories, ni en protection ni en libre-échange. Je considère ces questions au point de vue du bon sens et des affaires. Je veux faire ce qu'il y a de plus avantageux pour développer le pays, et je prétends que cette résolution est préjudiciable à nos industries, et je la combats pour cette raison.

Mais, M. l'Orateur, si je suis porté à refuser ces privilèges à l'Angleterre parce que nous formons partie de l'Empire, que dois-je faire de la proposition tendant à accorder cette réduction à l'Allemagne, à la Belgique et à vingt autres pays de l'Europe? Il me semble que c'est une idée absurde. Et que recevrons-nous en échange? Que pourrais-je répondre, en supposant que je voterais en faveur de la résolution, aux ouvriers qui seraient privés de travail par l'entrée des produits allemands et qui me demanderaient: Pourquoi avez-vous agi de la sorte? Je pourrais peut-être être excusé en leur disant que j'ai agi pour l'avantage de l'Angleterre, bien que je pense qu'ils pourraient dire qu'il n'y avait pas là beaucoup de loyauté. Ils diraient que je n'avais pas besoin d'être loyal à leurs dépens; et je crois que le gouvernement n'a pas besoin de faire parade de loyauté aux dépens des ouvriers du pays. Les ouvriers me diraient que si je voulais être loyal j'aurais dû l'être à mes dépens. Mais quelle excuse pourrais-je alléguer pour justifier mon vote en faveur de la résolution, que je crois préjudiciable aux ouvriers du pays si les marchandises nous arrivent de l'Allemagne, de la Belgique ou d'autres pays? Je ne pourrais pas donner d'excuse, j'aurais honte devant ces hommes d'avoir voté pour une résolution de cette nature. Et qu'allons-nous avoir en échange? Que recevrons-nous de l'Allemagne? Rien du tout. Personne ne nous a demandé cette résolution, nous agissons de notre propre mouvement. Nous disons: Nous voulons bien faire cela pour vous, nous voulons bien vous faire cette offre, mais vous n'avez pas besoin de nous donner quelque chose en échange.

Eh bien! M. l'Orateur, cela me rappelle les tentatives que faisaient les honorables membres de la droite lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Ils parlaient de négocier des traités de réciprocité et mirent les Américains sous l'impression que le parti libéral accorderait des conditions bien plus avantageuses que le parti conservateur. Ils sont bien anxieux de sacrifier les fruits de notre tarif de protection. Il est possible qu'ils considèrent ceci comme le plus sûr moyen de faire disparaître la protection. S'il en est ainsi, laissons-les dire. Mais ce n'est pas cela qu'ils font, ils dissimulent leur conduite sous de faux prétextes de loyauté. Je le répète donc, M. l'Orateur, je vais voter contre cette résolution parce qu'elle est injurieuse en sa teneur.

Maintenant, laissons cette résolution que j'ai condamnée pour les raisons que j'ai mentionnées, et étudions durant quelques minutes l'amendement qui a été proposé. J'appuierai cet amendement parce qu'il est d'accord avec mes sentiments. L'honorable ministre (M. Mulock) rit. Il est peut-être porté à croire que je lui suis favorable simplement

parce que je siège de ce côté-ci de la Chambre, mais ce n'est pas là du tout la raison. S'il avait écouté ce que j'ai dit, je suis persuadé qu'il ne penserait pas cela de moi. J'essaie de me rendre compte de cette question. Or, aucunes raisons n'ont été données par les honorables membres de la droite pour appuyer cette résolution. Ils sont prêts à marcher en aveugles, ils sont prêts à suivre leur chef sans vouloir entendre aucune raison. J'aime à connaître les raisons qui me font agir, et à expliquer ce que je fais.

Que renferme cet amendement? Je crains bien que quelques-uns des honorables membres de la droite ne l'aient pas même lu, et qu'ils ne soient convaincus qu'il ne mérite pas même cet égard de leur part, simplement parce qu'il a été proposé par le chef de l'opposition. Je vais en donner lecture pour votre propre bénéfice. Il se lit comme suit :

Que dans l'opinion de cette Chambre, la réduction des droits à 25 par 100 sur toutes les marchandises importées, à l'exception des vins, liqueurs de malt, les spiritueux, les liqueurs alcooliques, les préparations médicinales liquides, et autres articles contenant de l'alcool; le sucre, les mélasses, et sirops de tous genres, le produit de la canne à sucre, ou de la betterave, le tabac, les cigares, les cigarettes, en faveur de tout pays dont le tarif est ou peut être modifié dans son entier de manière à être aussi bas que celui de l'annexe D, est de nature à mettre en danger les intérêts industriels du Canada, et est dans son principe opposé à tout commerce privilégié d'aucune nature avec la mère-patrie.

Cet amendement me convient, car il est conforme à ce que je viens de dire. J'ai soutenu que ce paragraphe met en péril les intérêts industriels du Canada. Je ne crois pas que cette proposition ait besoin d'être appuyée par aucun argument. A quel spectacle avons-nous assisté depuis les deux ou trois dernières semaines? Le tarif fut présenté. Pourquoi ne l'a-t-on pas discuté? Parce que le ministre des Finances et le ministre du Commerce recevaient des délégations qui déclaraient que le nouveau tarif mettrait leurs intérêts industriels en danger. Ces honorables ministres refusèrent-ils de les écouter! non; ils écoutèrent leurs plaintes, et durant ce temps la Chambre était obligée d'attendre pour discuter le tarif. Ces députations exposèrent que le tarif mettrait leurs intérêts en danger. Que les honorables membres de la droite suivent donc l'exemple du gouvernement et qu'ils ne fassent pas la sourde oreille lorsque nous déclarons que cette résolution est de nature à mettre en péril les intérêts industriels du Canada. On a aussi prétendu que cette résolution est opposée à tout commerce privilégié de quelque nature qu'il soit avec la mère-patrie. J'aimerais savoir si les honorables membres de la droite partagent réellement cette opinion. Je vais la lire de nouveau.

Quelques VOIX : Six heures.

M. CRAIG : Il est de mon devoir d'instruire les honorables membres de la droite; s'ils votent contre les intérêts du pays, je ne serai pas à blâmer. Je ne veux pas qu'ils puissent dire à la fin du débat qu'ils ne comprennent pas la résolution. Elle est en principe opposée à un commerce privilégié avec l'Angleterre. Il y a quelque chose que les honorables membres de la droite semblent ignorer en apparence, bien qu'ils doivent la connaître, car cela a paru dans le *Globe* et je vais les informer de ce fait. Ce journal dit que si l'Allemagne et la Belgique pouvaient se prévaloir de ce traité, cela

mettrait fin à la clause différentielle et lui porterait un coup mortel. L'honorable député de Halifax (M. Borden) a prouvé d'une manière irréfutable que l'Allemagne et la Belgique profiteraient de la clause de la nation la plus favorisée; et dans ce cas la résolution est opposée à tout arrangement différentiel avec l'Angleterre.

Le gouvernement a d'abord déclaré que la résolution ne s'appliquait pas à l'Allemagne et à la Belgique. Mais le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit hier soir qu'il n'était pas positif sur ce point, qu'il ne pouvait se prononcer d'une manière définitive, et qu'une autorité supérieure pourrait bien décider que l'Allemagne et la Belgique profiteront des avantages de cette clause. Or, quelles sont nos prétentions de ce côté-ci de la Chambre? Nous prétendons qu'avant qu'aucune mesure de ce genre puisse être adoptée, le gouvernement impérial devra faire disparaître les obstacles existants, et préparer les voies pour un arrangement différentiel avec l'Angleterre. J'en arrive maintenant à une partie de l'amendement que tous les honorables députés peuvent appuyer, savoir :

Qu'il existe un désir général dans tout le Canada que des relations commerciales privilégiées soient établies avec l'Angleterre.

Inutile pour moi de discuter ce point. Les professions de loyauté des honorables membres de la droite ont été trop nombreuses pour qu'ils osent contester cette dernière partie de l'amendement, et le même sentiment de loyauté existe de ce côté-ci de la Chambre. Tous les députés sont d'accord sur ce point, et si le paragraphe de l'amendement existait seul, ils seraient tous prêts à l'appuyer de leurs votes. Je suis heureux de constater qu'il n'est pas nécessaire d'instruire les honorables membres de la droite au sujet de cette dernière partie de l'amendement, et que l'Empire peut accepter comme l'expression du sentiment de cette Chambre, cette déclaration qu'il existe dans tout le Canada un désir général de voir des relations commerciales privilégiées s'établir avec l'Angleterre. L'amendement contient de plus le paragraphe suivant :

Que cette Chambre est d'avis que le gouvernement du Canada devrait informer le gouvernement de Sa Majesté qu'aussitôt que les difficultés qui obstruent la voie auront disparues, le parlement du Canada sera prêt à conclure un traité de commerce différentiel avec la Grande-Bretagne et l'Irlande.

Nous sommes tous d'accord sur ce dernier point. Je suis en faveur d'un arrangement différentiel ayant quelque valeur; mais je suis opposé à tout prétendu arrangement différentiel, et à tout ce qui ressemble à de la supercherie. Que veut dire une véritable convention différentielle? Cela veut dire réciprocité—nous obtenons quelque chose en retour de ce que nous donnons. Il y a des gens qui portent la loyauté jusqu'à reprocher aux honorables membres de la gauche de dire que nous voulons obtenir quelque chose en retour de ce que nous accordons. Si nous agissions en notre qualité de citoyens nous pourrions pousser la générosité jusqu'à donner tout ce que nous possédons, mais nous agissons au nom du peuple du Canada, et ce dernier n'est pas du tout disposé à accorder à tout le monde des concessions pour lesquelles il ne recevra rien en retour, qui ne sont pas demandées, et qui ne rapporteront de bénéfices qu'aux ouvriers anglais. Je ne crois pas que l'on puisse demander à notre

peuple au nom de la loyauté, de sacrifier ses avantages au profit des ouvriers de l'Angleterre. De plus, ces concessions ne profiteront peut être pas même à ces ouvriers, car cette augmentation dans les profits sera empêchée par ceux qui serviront d'intermédiaires, de fait, je suis convaincu que les consommateurs ne retireront aucun bénéfice de cette réduction de 25 par 100 dans les droits.

L'effet de ces concessions sera assez considérable pour ruiner quelques-uns de nos manufacturiers, mais ne sera pas suffisant pour nous rapporter un bénéfice appréciable. J'approuve cette partie de l'amendement et je l'appuierai de mon vote. Les honorables membres de la droite sont de la même opinion et cependant ils voteront contre. La résolution telle que soumise aura pour effet, en voulant accorder un tarif privilégié à l'Angleterre, d'ouvrir nos marchés à tous les pays du monde et de réduire les droits de douane. Je m'oppose aussi à ce que l'on enlève au parlement le pouvoir de faire son tarif. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) devrait s'opposer à ce que ce pouvoir soit remis entre les mains du gouvernement, et je suis persuadé que si cette résolution avait été proposée par un gouvernement conservateur, personne ne l'aurait discutée plus longuement et avec plus de vigueur que lui. Alors il aurait été considéré comme le véritable défenseur des droits du parlement, et si ce dernier ne l'avait pas adoptée, il n'aurait pas eu un mot à dire de sa conduite.

Toutefois, l'honorable député, n'a aucune objection aujourd'hui à enlever ce droit de faire les traités au parlement, et de le mettre entre les mains du gouvernement. Il est étrange de constater le changement qui s'opère chez les honorables députés quand ils passent d'un côté de la Chambre à l'autre.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CRAIG : Je suppose que les honorables membres de la droite m'adressent ces mots ironiques, "écoutez, écoutez," comme un reproche, mais je puis leur dire que mes opinions sont les mêmes dans l'opposition que lorsque mon parti était au pouvoir. J'ai, durant la présente session, fait ce qu'aucun député du côté du gouvernement n'a eu le courage de faire, j'ai voté contre mon parti lorsque j'ai cru qu'ils avaient tort.

M. GIBSON : Ecoutez ! écoutez !

M. CRAIG : J'aimerais voir l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) ou l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) en faire autant. Ce serait un vrai plaisir pour nous de voir ces honorables députés en agir ainsi, mais j'ai bien peur que nous n'ayions à attendre encore bien longtemps avant de les voir donner un pareil exemple d'indépendance.

M. GIBSON : Vous n'ignorez pourtant pas que notre gouvernement a toujours raison.

M. CRAIG : Maintenant, M. l'Orateur, comme je désire terminer mon discours avant six heures....

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CRAIG : Eh bien ! M. l'Orateur, si c'est le désir des honorables membres de la droite que je
M. CRAIG.

ne termine pas aussi promptement, je devrai me conformer à leur désir.

A six heures le comité suspend sa séance.

Séance du soir.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE CALGARY À EDMONTON.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 33) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton. (M. Osler.)

(En comité.)

M. OLIVER : Je propose que le paragraphe suivant soit ajouté au bill :

Le levé et les plans pourvoient à l'établissement d'une station pour recevoir et délivrer les marchandises et voyageurs dans les limites actuelles de la ville de Macleod.

M. TISDALE : Lors de la discussion de ce bill, l'autre soir, j'ai dit que dans sa forme actuelle, il démontrait que l'on en était venu unanimement à un compromis devant le comité des chemins de fer. Les promoteurs du bill prétendaient avoir droit à la prolongation ordinaire des délais, sans aucune condition, mais l'honorable député (M. Oliver) soutint l'amendement tel que rédigé, et pour en venir à un compromis, il fut convenu par le comité des chemins de fer de laisser au gouvernement le choix du tracé lorsque la compagnie fera le prolongement.

En conséquence, en objectant à cet amendement, je ne fais que demander à la Chambre d'adopter le bill tel qu'il l'a été par le comité des chemins de fer à l'unanimité. D'après ce que l'honorable député (M. Oliver) a dit l'autre jour, il a paru croire que j'avais mal compris ce qui avait eu lieu au comité, et je prierais le président de ce comité (M. Sutherland), de dire si, oui ou non, je fais erreur. Je serai très étonné si l'honorable député ne dit pas que j'ai bien compris.

M. OLIVER : L'honorable député (M. Tisdale) comprend d'une façon et moi de l'autre ce qui s'est passé devant le comité des chemins de fer, et il est inutile de nous contredire l'un l'autre. Je vais relire en peu de mots les circonstances de cette affaire pour l'information des députés qui ne font pas partie du comité des chemins de fer.

La Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton devait construire son chemin à partir de Calgary, au sud de la frontière internationale. Cent milles de ce chemin ont été construits jusqu'à la rive nord de la rivière du Vieillard, à deux milles environ de la ville de Macleod. Cette ville existe depuis que le gouvernement du Canada a les Territoires du Nord-Ouest sous sa juridiction ; elle a été fondée par la police à cheval dès son arrivée dans le pays, et elle a toujours existé depuis. L'emplacement de la ville est sur la propriété du gouvernement et les propriétés qui appartiennent aux particuliers leur ont été vendues avec l'intention que ce devait être un emplacement de ville. Aujourd'hui, le gouvernement est propriétaire des édifices occupés dans la ville par la police à cheval, lesquels ont coûté plusieurs milliers de dollars.

Cette compagnie avait une charte l'obligeant de construire sa ligne jusqu'à la frontière, mais, arrivée à la rivière du Vieillard, elle discontinua ses travaux, et son droit de construire depuis cet endroit jusqu'à la frontière est périmé par l'expiration du délai. Elle a demandé que son privilège de construire jusqu'à la frontière fût renouvelé. On posa comme condition qu'elle établirait une station dans la présente ville de Macleod. Elle refusa de se soumettre à cette condition, et elle déclara qu'elle ne voulait pas construire sa ligne jusqu'à la frontière, mais seulement pour faire raccorder au chemin de fer projeté de la Passe du Nid-de-Corbeau. Pour cela il lui fallait traverser la rivière du Vieillard et traverser la ville de Macleod ou passer bien près de cette ville.

Au nom des propriétaires de la ville dont le plus important et le plus intéressé est le gouvernement du Canada, je demande que cette compagnie soit requise, quand elle construira son prolongement, d'établir une station dans les limites de la ville de Macleod. C'est tout ce que les habitants de cette ville demandent, et la Chambre doit maintenant déclarer si, oui ou non, cette demande est raisonnable. N'est-il pas juste, que lorsqu'un chemin de fer doit nécessairement être construit à une très courte distance d'une ville, la compagnie soit requise d'établir une station dans les limites de cette ville pour la commodité de ses habitants et des gens qui y font affaires. On a prétendu qu'il n'est pas nécessaire d'insérer cette disposition dans le bill, mais je crois le contraire, parce que sans cette disposition, les habitants de Macleod n'auront aucune garantie qu'une station y sera établie.

J'avoue que le bill stipule que le chemin de fer passera soit dans la ville ou dans le voisinage de cette ville, mais cela ne sera d'aucun avantage pour les affaires qui s'y font. La station doit être établie dans les limites de la ville, sans quoi il n'en résultera aucun avantage, et si le parlement ne décrète pas qu'une station y sera établie, les gens qui ont placé des capitaux dans les immeubles à Macleod, n'auront aucune garantie pour les encourager à faire des améliorations, en attendant l'établissement d'une station de chemin de fer.

Si cette ville était nouvelle on aurait peut-être raison de ne pas s'occuper de cette demande, mais Macleod est la ville la plus ancienne de cette partie du pays, et je prétends que dans les intérêts de ses sept ou huit cents habitants, qui ont placé dans la construction un demi-million ou trois quarts de million de dollars, il n'est que juste de leur donner l'assurance que la compagnie du chemin de fer construira une gare dans la ville. Il n'en coûtera pas un centin au pays pour assurer l'établissement et la prospérité de Macleod. Quant à la prétention qu'il serait onéreux pour la compagnie du chemin de fer d'établir une station—non pas en s'écartant de sa ligne—mais à un endroit de sa ligne où elle serait avantageuse pour les habitants d'une ville importante, je vais citer à la Chambre quelques faits relatifs aux rapports de cette compagnie avec le pays, et aux obligations et avantages mutuels qui existent et qui ont été accordés.

Le chemin de fer a 295 milles de longueur. Il a été construit, je crois, à la demande du gouvernement du Canada, avec l'autorisation du parlement, à titre de chemin de colonisation, dans le but spécial de coloniser et développer le pays, de lui donner des avantages et des facilités de transport

par chemin de fer; et dans ce but, il a obtenu des subventions considérables. Il a reçu sous la forme de subventions en terres, 1,888,000 acres pour 295 milles, et en argent \$80,000 par année pendant vingt ans, ce qui représente \$1,190,198 de valeurs courantes à 3 pour 100. Si les terres valent \$1 l'acre, et si la compagnie a le droit de les choisir, sa subvention en argent et en terres s'élève à \$3,078,198 pour la construction de 295 milles de chemin, qui ne coûteraient pas plus de \$10,000 par mille. En d'autres termes, elle a reçu du pays \$3,078,195 pour lui permettre de construire un chemin qui, d'après une estimation approximative, ne coûterait pas plus, et qui n'a pas coûté plus de \$2,950,000, laissant en sa faveur un solde de \$128,000. Chaque pelletée de terre, chaque livre de fer, a été payée et surpayée en argent et en terres par le peuple du pays. De sorte que, si l'on prétend que des obligations onéreuses sont imposées à la compagnie en lui demandant d'établir une simple station à un certain point de sa ligne, le pays lui a donné pleine et entière compensation pour cette petite faveur qu'on lui demande aujourd'hui.

Mais plus que cela, en consultant la statistique des chemins de fer publiée l'année dernière, je vois que la compagnie elle-même évalue le coût du chemin à \$3,717,882, et elle a émis des obligations pour une somme de \$5,458,940, une différence entre sa propre estimation du coût du chemin, et la somme d'argent qu'elle a empruntée sur ses terres, \$1,741,068, l'intérêt sur le chiffre des obligations, étant fixé à 6 pour 100, soit \$327,536 par année. Cette somme doit être payée à même les recettes du chemin, et si elle ne l'est pas, le crédit du pays en souffrira d'autant. Je ne veux pas rétenir le comité longtemps sur ce point. Je ferai seulement observer que la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton en construisant son chemin, le construit à même les fonds fournis par le peuple du Canada, et l'ayant construit, elle a prélevé sur ce chemin \$1,741,000 de plus que son coût total estimé, et sur cette somme, nous devons payer les intérêts ou voir notre crédit en souffrir dans une bien plus grande mesure que la valeur réelle de l'argent. Ce projet a fait baisser la valeur des obligations de chemin de fer dans le Nord-Ouest du Canada, en raison des intérêts élevés qu'il faut payer. C'est à la Chambre de dire jusqu'à quel point cette compagnie a le droit de se mettre au-dessus des intérêts des colons et des propriétaires de la ville qui appartiennent réellement au pays. S'il faut tenir compte d'un intérêt plus que d'un autre, c'est certainement l'intérêt du peuple et l'intérêt du gouvernement en protégeant autant que possible la bonne foi du pays.

Tout ce que nous demandons c'est que lorsque la compagnie construira ce prolongement, elle soit obligée, non pas dans un délai particulier, mais simplement d'établir une station de chemin de fer dans la ville de Macleod, afin que les intérêts de la ville et les intérêts que ce gouvernement a dans la ville, ne soient pas sacrifiés. Il est malheureusement d'usage pour chaque compagnie de chemin de fer dans le Nord-Ouest de sacrifier les intérêts des emplacements de ville qui existaient avant l'exécution de ses travaux. Au lieu d'employer les privilèges qu'elles ont pour développer le pays, ces compagnies ont joué le rôle de dépréciateurs, se servant des pouvoirs à elles conférées par cette Chambre pour faire baisser la valeur réelle qui existait avant leur arrivée dans le pays.

M. DAVIS (Saskatchewan) : A mon avis, l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a parfaitement raison de dire que la compagnie qui veut obtenir ces pouvoirs doit être forcée de faire passer son chemin dans les limites de Macleod. Je connais cette compagnie, parce qu'elle a un chemin de fer qui est construit jusqu'à la ville où je réside, savoir, le chemin de fer de Régina au lac Long et Saskatchewan. Il y a un vieux proverbe qui dit que chat échaudé craint l'eau froide, et nous savons, d'après ce qu'elle a fait dans le passé, que nous n'avons rien à attendre d'elle, à moins qu'elle ne soit contrainte de faire quelque chose dans l'intérêt des colons. Quand elle a construit le chemin de fer de Prince-Albert, en passant par Saskatoon ; elle a passé par cette ville et a fondé une ville à elle, ruinant virtuellement Saskatoon ; et arrivée au lac au Canard elle s'est écartée de la ville d'un mille et elle a forcé les habitants du Lac-au-Canard de s'établir sur ses propres terrains.

En arrivant à Prince-Albert, une grande et florissante ville qui existe depuis dix-huit ans, elle ne voulut pas se rendre jusqu'à la ville et elle y établit une station que lorsque les propriétaires eurent consenti à lui céder la moitié de leurs propriétés. Il est notoire que dans un nouveau pays les colons doivent précéder les chemins de fer, et s'il n'y a pas de protection pour les villes et villages, les capitalistes n'y feront pas de placements. Quand les gens vont dans un pays nouveau avec des capitaux, ils veulent les placer dans des villes où passera probablement un chemin de fer, et s'ils savent qu'il sera loisible aux compagnies de s'écartier des villes qui ont été fondées et de les ruiner par cela même, ils ne feront pas de placements dans le pays.

C'est une question que le gouvernement doit étudier avec la plus grande attention, parce que s'il est permis aux compagnies de chemins de fer de s'éloigner des villes, vous ne verrez jamais fonder une ville dans les Territoires avant que les compagnies en aient désigné l'emplacement. Cette compagnie n'a aucun droit de demander ces privilèges au gouvernement. L'attitude prise par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) est parfaitement justifiable, et les observations faites au sujet du chemin de fer de Calgary à Edmonton s'appliquent au chemin de fer qui traverse Prince-Albert, et qui a été construit en même temps par cette compagnie. Ce chemin lui coûte, d'après ses propres chiffres \$2,539,600, et elle a vendu des obligations jusqu'à concurrence de \$3,109,840, laissant un solde net de \$1,269,000, en sus d'une énorme subvention en terres qu'elle a obtenue du pays. Elle exploite ce chemin de fer depuis cinq ans, et j'ai en l'autre jour l'occasion de signaler à l'attention de la Chambre et du gouvernement, la manière dont elle en fait l'exploitation.

Ils ne gardent pas de cantonniers sur le chemin, et les mauvaises herbes seulement couvrent la voie durant l'été. La compagnie n'y dépensera pas un cent. L'autre jour, au comité des chemins de fer, l'honorable député de Toronto (M. Osler) a exprimé beaucoup de sympathie pour les porteurs d'obligations. C'est bel et bon, mais s'il avait exprimé un peu de sympathie pour eux lorsque les compagnies émettaient les obligations, cela aurait mieux valu pour tous les intéressés. Je dirai, en ce qui se rattache à ces chemins, qu'il a été publié, il y a quelque temps, dans le *Globe* de Toronto, une lettre écrite par M. Hugh Sutherland, de Winnipeg, qui

M. OLIVER.

s'intéresse au chemin de fer de la Baie d'Hudson, laquelle exposait toute les opérations de cette compagnie ; et l'on n'a jamais répondu à cette lettre. S'il a été écrit une lettre de cette nature relativement à un membre de cette Chambre, il devrait rétablir les faits ou donner une réponse quelconque, mais jusqu'ici, la compagnie a gardé le silence. Dans les circonstances, mon honorable ami, le député d'Alberta (M. Oliver) ne remplit que son devoir envers ses commettants, en tâchant de les protéger, car si on laisse une échappatoire à cette compagnie, elle en profitera. C'est ce que nous avons vu dans le passé, et nous n'avons aucune raison d'espérer qu'il y aura amélioration dans l'avenir.

L'amendement est adopté.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

CHEMIN DE FER GRAND CENTRAL DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour examiner le bill (n° 70) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest. (M. Richardson.)

(En comité.)

M. MACDONELL (Selkirk) : Je propose que l'article suivant soit ajouté au bill :—

La compagnie demandera sans retard au comité des chemins de fer du Conseil privé des droits de circulation pour son chemin de fer sur le chemin de fer Canadien du Pacifique entre Chater et Brandon, et de bonne foi et sans retard, pressera les demandes nécessaires pour obtenir une décision, puis, après avoir obtenu ces droits de circulation, elle effectuera immédiatement et de bonne foi, si c'est possible, un arrangement avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et du Manitoba pour un raccordement à Brandon avec ce chemin de fer, afin que les trains de la compagnie puissent, lorsqu'on l'exigera, circuler sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et sur le chemin de fer du Pacifique-Nord et du Manitoba à Brandon ainsi qu'il est dit plus haut, et, à cette fin coopérer avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et du Manitoba à construire des voies permanentes et des voies d'évitement, et à faire toute autre construction nécessaire, et paiera sa part des dépenses arrêtées suivant convention entre elle et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et du Manitoba, ou, dans le cas où elle ne s'accorderait pas avec la compagnie en dernier lieu mentionnée, telle proportion que le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra déterminer ; la compagnie sera liée par toutes conditions que le comité des chemins de fer du Conseil privé lui imposera en lui accordant ces droits de circulation sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et en lui permettant de se raccorder au chemin de fer du Pacifique-Nord et du Manitoba comme il est dit plus haut.

M. HAGGART : Je désire appeler l'attention du comité sur l'article extraordinaire que l'on demande d'ajouter à ce bill. Il est destiné à obliger un chemin de donner à une autre ligne le droit de passage ; de fait, c'est un ordre pour obliger une compagnie à s'adresser au comité des chemins de fer. Je vous demande de décider, M. le président, si cet amendement peut s'appliquer au bill.

M. L'ORATEUR-SUPLÉANT : D'après nos règlements, je crois que l'amendement proposé peut s'appliquer au bill. Il est possible que cet article soit extraordinaire, mais c'est une chose que le comité doit décider.

M. MACDONELL (Selkirk) : Je dirai que le principe de cet amendement a été virtuellement adopté en comité, et l'article en question a été

rédigé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, ou par le secrétaire des titres et contrats de son ministère.

M. TISDALE: Cet article a-t-il été soumis aux promoteurs?

M. MACDONELL (Selkirk): Pas à ma connaissance. Ils étaient au comité des chemins de fer.

M. LISTER: C'est virtuellement une entente. Je crois que le ministre des chemins de fer et Canaux devrait être ici pour donner des explications.

M. RICHARDSON: L'honorable député se rappellera, lorsque la question a été soulevée au comité des chemins de fer, que le ministre a donné à entendre qu'il se proposait de rédiger un article tout à fait analogue, et qu'il le ferait au comité. Je ne doute pas que ce que dit mon honorable ami, le député de Selkirk (M. Macdonell), ne soit absolument exact, et que ce ne soit là l'article que le ministre avait l'intention de rédiger. Il n'a pas d'autre but que d'obliger la Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest à se relier au chemin de fer Canadien du Pacifique et au "Manitoba et au Northern Pacific" et à faire le commerce avec ces chemins de fer.

M. LISTER: Ces compagnies ont-elles été averties?

M. RICHARDSON: Il se fait ordinairement un échange de trafic entre ces compagnies. Il est possible qu'il y ait collusion, et que la compagnie refuse de demander ce raccordement au comité des chemins de fer du Conseil privé, et cet article est destiné à obliger la compagnie à faire au moins une demande à cet effet, afin que les intérêts de la population de cette partie du pays puisse être protégée en assurant un échange de trafic.

M. MACDONELL (Selkirk): Je crois qu'il est destiné à surmonter une difficulté qui se trouve dans l'acte relatif aux chemins de fer. Si je comprends bien, l'acte stipule que l'initiative dans un cas de ce genre pour amener échange de trafic doit être prise par l'un des chemins de fer intéressés. Le but de cet article est d'obliger un des chemins de fer intéressés à agir en vertu de ses stipulations.

M. LISTER: Je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès, et demande qu'il lui soit permis de siéger de nouveau.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie chartée du Yukon Britannique. (Titre changé en celui de "Compagnie de mines, de traite et de transport du Yukon Britannique"). (M. Fraser-Guysborough.)

Bill (n° 72) concernant la Compagnie de chemin de fer et de canal du lac Manitoba. (M. Richardson.)

Bill (n° 82) constituant légalement la Corporation de mines, et de consultation de l'Amérique Britannique. (M. Maxwell.)

Bill (n° 40) constituant en corporation la Compagnie Meunière Maritime, (à responsabilité limitée). (M. Fraser-Guysborough.)

Bill (n° 102) concernant la Compagnie de gaz d'Ottawa.—(M. Belcourt.)

Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du pont de la rivière Colombie. (M. Bostock.)

Bill (n° 109) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau. (M. Champagne.)

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

M. CRAIG: Lorsque la séance a été suspendue à six heures, M. le président, j'avais presque terminé mes observations, et je les aurais terminées en quelques minutes. Je parlais de l'amendement proposé par le chef de la gauche, et je disais que j'objectais à la résolution proposée par le ministre des Finances, parce qu'il voulait enlever au parlement le pouvoir relatif à la préparation du tarif et relatif au tarif lui-même. J'envisage cette question absolument au point de vue des affaires. Je ne prétends pas discuter la question de droit; je ne prétends pas discuter la question de savoir si cette résolution s'applique, ou non à l'Angleterre et à la Belgique. La chose a été suffisamment débattue, je crois, et, à mon avis, il a été prouvé d'une manière concluante que cette résolution s'applique à ces pays. Mais je constate qu'il nous faut choisir entre deux résolutions; les honorables membres de la droite ont à choisir tout comme moi, et je voudrais qu'ils choisissent d'une manière intelligente et sans esprit de parti.

Je suppose que j'exprime là un désir inutile. Une forte raison sur laquelle on a insisté pour faire adopter cette résolution par la Chambre, c'est que le *Times* de Londres et quelques autres journaux anglais l'ont approuvée de grand cœur. Je ne suis pas du tout surpris que le *Times* de Londres et d'autres journaux anglais aient applaudi à cet acte du gouvernement. Quel est le résultat de cette mesure, que signifie-t-elle? Elle signifie qu'une concession considérable est faite aux fabricants anglais, elle signifie que l'on retranche une grande partie des droits dont sont frappés les produits anglais. Il serait très étrange que les journaux anglais n'applaudissent pas à cette résolution. Je suppose que tous les journaux du Canada, quelles que soient leurs opinions politiques, applaudiraient à l'acte du gouvernement américain s'il réduisait d'une manière importante les droits imposés sur toutes les marchandises exportées du Canada aux Etats-Unis. Est-ce que cela prouverait que cette politique serait avantageuse aux Etats-Unis? Non, pas plus que l'acte du *Times* de Londres ne démontre que la résolution aujourd'hui proposée est destinée à favoriser les plus grands intérêts du Canada.

Ces journaux ne songent pas au Canada, mais à l'Angleterre; ils n'expriment pas l'opinion des Canadiens, mais celle des Anglais. Leur attitude ne me surprend pas du tout, et, au lieu d'être un argument en faveur de l'acte du gouvernement, cette attitude est tout le contraire à mes yeux.

Mais il nous faut choisir entre deux systèmes soumis à la Chambre. Je les ai discutés tous les deux. J'ai constaté que l'un était vague dans sa teneur, arbitraire dans son application, dangereux pour la liberté parlementaire, fallacieuses dans ses dispositions, préjudiciable aux industries canadiennes. Cette attaque semble très forte, et l'on pourrait croire qu'en employant quelques-uns de ces termes, j'ai emprunté le langage énergique et parfois éloquent de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), mais je prétends avoir absolument prouvé—et je fais cet énoncé sans craindre la contradiction des honorables membres de la droite—que ces termes peuvent s'appliquer sans exagération aucune à la résolution soumise à la Chambre par le gouvernement. Je n'ai pas l'intention de répéter mon argumentation ; il me suffit de dire en quoi consiste ce système.

L'autre projet que l'on nous offre est simple et pratique. La teneur n'en est pas ambiguë ; tous ceux qui le lisent peuvent le comprendre, et je serais heureux que les honorables membres de la droite en fissent la lecture pour le comprendre.

De plus, on a prétendu que la politique du gouvernement et cette résolution constituent une preuve de la loyauté des honorables membres de la droite. Je suis heureux de dire que le parti conservateur n'a pas besoin de preuve de sa loyauté. Cela est démontré, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire que le parti ministériel prouve sa loyauté.

Tous les Canadiens sont loyaux, quel que soit leur nationalité. Nous avons deux grandes nationalités, l'une de langue anglaise et l'autre de langue française, et c'est pour moi un grand orgueil de constater que nous sommes tous loyaux, et personne ne peut reprocher à un autre d'être déloyal. Aucun parti qui s'est formé ici n'a été déloyal. Parfois, dans les débats, pour des fins politiques, un adversaire a été accusé de déloyauté ; cependant, lorsque nous examinons la question, nous sommes prêts à déclarer que tous les partis sont également loyaux envers l'Empire et envers notre pays. La politique que comporte l'amendement proposé par le chef de la gauche est loyal et envers l'Empire et envers le Canada. Elle tendrait à édifier l'Empire et tendrait aussi à édifier le Canada. J'avais espéré vivre assez longtemps pour voir le jour où cette politique serait une réalité. Je crains que la politique qui serait adoptée par les honorables membres de la droite, la politique proposée par le gouvernement, ne tende à retarder tellement ce jour, qu'il ne me sera pas donné de le voir. Cependant, c'est une politique dont l'effet serait de peupler notre Nord-Ouest. Il a été admis souvent, non seulement par ce côté-ci de la Chambre, mais par la droite, que si nous établissions un commerce vraiment privilégié avec la Grande-Bretagne, lui faisant des concessions que nous croirions opportunes, et en recevant d'autres en retour, ce serait la meilleure politique d'immigration que nous pourrions adopter. Alors, il ne serait pas nécessaire d'envoyer des agents en Grande-Bretagne et en Irlande pour induire les cultivateurs à venir dans notre grand Nord-Ouest, mais la prospérité qui découlerait d'une politique de cette nature les porterait à s'y rendre et à récolter des produits qui auraient la préférence sur les marchés de la mère-patrie.

Cette politique peuplerait non seulement notre Nord-Ouest, mais elle peuplerait aussi nos villes. Nos fabricants trouveraient un marché dans le grand Nord-Ouest, et tout en important nos mar-

M. CRAIG.

chandises d'Angleterre en payant des droits réduits, nous aurions au Nord-Ouest un marché considérable pour nos produits manufacturés, et, ainsi nous pourrions fournir à nos ouvriers du travail en quantité suffisante, et de cette façon, cette politique tendrait à développer tout le pays. Cette politique ferait de fait prospérer l'Angleterre.

Quant à moi, je n'hésite pas à déclarer quelle est la politique que je préfère, et j'ai donné mes raisons.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. CRAIG : J'entends rire des députés, comme si je disais là une chose étrange. Mais j'ai exposé mes raisons, et ce sont des raisons concluantes, et j'aimerais beaucoup voir des membres de la droite critiquer les arguments que j'ai fait valoir, et, à leur tour, en apporter pour démontrer que leur conduite est sage. J'ai entendu, hier soir, des arguments basés sur le droit. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a cherché à démontrer que l'Angleterre et la Belgique n'étaient pas comprise dans cet arrangement. Mais aucun argument n'a encore été apporté en cette Chambre pour démontrer que la politique projetée du gouvernement tendra à développer le pays. Au contraire, je crois avoir prouvé que c'est un système qui sera nuisible au Canada. Je plains les honorables membres de la droite qui se sont mis dans des positions difficiles, et je crois que si le gouvernement pouvait revenir sur sa décision en cette affaire, il en serait bien aise. Il est vrai qu'ils ont en quelques applaudissements dans le pays ; il est vrai qu'ils ont reçu les éloges du *Times* de Londres et d'autres journaux anglais. C'est là, sans aucun doute, un grand bonheur pour eux, mais quand la population canadienne comprendra parfaitement cette question, le gouvernement constatera qu'au lieu de leur être avantageux, ce système sera pour eux une source de grands embarras.

Je félicite le parti conservateur de ce qu'il reste fidèle à ses principes relativement au commerce privilégié. Il garde aujourd'hui la position qu'il défendait il y a des années, et, jusqu'au moment actuel, il a continué de combattre en faveur du commerce privilégié. J'espère que lorsque le peuple canadien comprendra l'attitude prise par le parti conservateur sur cette question, il l'appuiera fortement et cordialement.

M. BELL (Pictou) : Il est possible, je suppose, aujourd'hui, d'examiner plus particulièrement quelques-unes des dispositions du nouveau tarif dont l'étude a été abrégée jusqu'à un certain point durant le débat qui a précédé la formation du comité. L'examen de cette résolution et l'amendement proposé par le chef de la gauche semblent fournir une excellente occasion d'étudier le tarif dans son ensemble. On se souviendra que le ministre des Finances, en faisant son exposé budgétaire, a sans cesse rappelé aux honorables députés qu'ils ne devaient pas arriver d'avance à une conclusion quelconque sur le tarif général, mais qu'ils devaient attendre que l'on eût atteint les clauses relatives au commerce privilégié pour se former une idée juste de son caractère. Son tarif justifie l'appel qu'il a fait ; il prouve qu'il était très à propos que la Chambre et le pays comprissent les effets de cette clause de préférence pour décider si le gouvernement avait rempli les promesses qu'il avait faites de légiférer dans le sens du libre-échange et

d'un tarif de revenu. En soi, le projet de tarif du gouvernement actuel ne semble pas du tout sujet à objection au point de vue de la protection. En somme, ce tarif paraît avoir été préparé par un gouvernement qui mettait au-dessus des autres l'idée de la protection.

Par ses taux, par sa disposition et ses caractères protecteurs, il est presque identique au tarif de l'ancien gouvernement libéral-conservateur. On voudra bien se rappeler que la population de ce pays désirait des plus ardemment savoir si, oui ou non, ce gouvernement ferait un pas important dans la voie d'une liberté de commerce plus grande, s'il tâcherait de remplir ses promesses au sujet d'un tarif de revenu seulement, ou s'il déciderait de conserver les industries qui ont prospéré au Canada sous le système protecteur inauguré par le parti conservateur. En ce qui a trait à l'annexe principale du tarif, bien qu'elle soit dans une certaine mesure sujette à objection aux yeux de ceux qui la considèrent au point de vue de la protection, cependant, en somme, je ne crois pas être injuste en disant qu'elle a le caractère protecteur dans un grand nombre de ses dispositions. Un député de ce côté-ci de la Chambre pourrait se permettre de reprocher au gouvernement de ne pas avoir appliqué la politique anti-protectionniste qu'il a adoptée à Ottawa en 1893. Le parti libéral décrivait alors les maux nombreux dont à son avis, la protection était la source pour le pays, et l'on pourrait condamner le gouvernement parce qu'il n'a pas rempli les promesses qu'il a faites au pays. C'est ce que je ne ferai pas.

En examinant le tarif en général, la population de ce pays serait peut-être disposée à croire que de très légers changements ont été faits, et que le gouvernement actuel va continuer le système fiscal protecteur de l'ex-gouvernement, que l'ancienne opposition condamnait avec tant d'énergie. Dans ce nouveau tarif, se trouve presque tout ce qui caractérisait l'ancien tarif. Nous savons très bien que ceux qui sont en faveur d'un commerce plus libre ou d'un tarif de revenu croient que le système des droits spécifiques est le principe le plus vicieux de la protection. Mais nous voyons que le gouvernement actuel, dans le tarif qu'il a soumis, a conservé ce caractère de la protection. Nous voyons que tandis que l'ancien tarif renfermait environ 192 cas de droits spécifiques, afin d'accorder une protection réelle au pays, ce tarif du gouvernement libéral en renferme 122. C'est là une réduction, mais quand vous songez qu'il y a dans le tarif 428 articles, et que 122, soit plus que le quart des articles du tarif présenté par un gouvernement libéral qui s'était engagé à abolir toute trace de protection, et qui conserve les droits spécifiques, ne trouvez-vous pas que cela tend à démontrer que le gouvernement actuel a été très fortement influencé par l'esprit de l'ancien gouvernement ou par l'esprit de la protection, qui est si vivace dans le pays, qu'une pression suffisante a été exercée sur le présent gouvernement pour l'obliger virtuellement à continuer sous ce rapport le système de l'administration libérale-conservatrice ?

Mais ce n'est pas là le seul principe de protection qui caractérise ce tarif. Il conserve dans une grande mesure le système protecteur, et les modifications de ce projet présentées hier à la Chambre par le ministre des Finances ont démontré très clairement que dans presque tous les cas où une industrie protégée avait été attaquée, les intéressés à

la conservation de cette dernière ont pu, en faisant valoir leurs droits auprès du gouvernement, pénétrer ce dernier de leurs idées de façon à le porter à revenir sur ses pas et à éliminer ces parties du premier projet qui était de nature à nuire à cette industrie ; et il protège aujourd'hui certaines industries spéciales aussi fortement qu'il ose le faire, pourrais-je dire—et, virtuellement, il renie les promesses qu'il a faites et établit et maintient un système de protection dans ce pays. Il ne m'appartient peut-être pas, à moi, membre de la droite, de condamner le gouvernement à ce sujet, bien qu'il ait fait une très forte attaque contre le système protecteur. L'honorable ministre des Finances en exposant sa législation douanière, après avoir parlé longtemps sur la protection et le libre-échange, a finalement adopté, comme le principe sur lequel il se guidait en présentant ce tarif au pays, la résolution adoptée par le parti libéral réuni en convention à Ottawa en 1893. Cette résolution, faisant allusion au tarif alors en vigueur, disait :

Que le tarif douanier du Dominion devrait être réglé non sur l'idée protectionniste comme il l'est maintenant, mais sur les seuls besoins du service public.

Que le tarif existant, fondé sur un faux principe et utilisé par le gouvernement comme facteur de la corruption à seul fin de se maintenir en office, a été oppré des monopoles, des syndicats et des coalitions.

A amoindrir la valeur des terres, et de toute autre propriété foncière ;

Opprime les masses pour l'enrichissement du petit nombre ;

Cause l'immigration ;

Repusse une véritable déperdition de la population ;

Entrave le commerce ;

Produit des distinctions au détriment de la Grande-Bretagne.

Enfin, de bien d'autres manières, occasionne de grands désastres publics et individuels, tous maux qui ne peuvent qu'accroître en intensité tant que le présent tarif restera en vigueur.

C'est là le langage dont s'est servi l'honorable ministre des Finances en présentant ses résolutions relatives au tarif et, naturellement, après avoir entendu ces paroles qui servaient d'introduction, l'on serait porté à conclure qu'il a eu le soin de se conformer à ce passage. Parlant au nom du parti libéral, il dit :

Nous dénonçons le principe de la protection comme radicalement mauvais et injuste pour la masse de la population, et nous déclarons que nous sommes convaincus que tous changements de tarif basés sur ce principe ne doit apporter aucun soulagement important du fardeau qui pèse sur le peuple.

Il était tout naturel de supposer qu'après avoir présenté sous cette forme à la Chambre ses résolutions douanières, le gouvernement allait éliminer du tarif tout ce qu'il avait d'inacceptable. Était-il croyable qu'un gouvernement, arrivé au pouvoir avec l'appui d'un parti professant la doctrine que je viens de rappeler à la Chambre, allait maintenir un régime, à son avis, préjudiciable à tous les intérêts canadiens, devenu un fardeau intolérable pour les masses, hostile au développement du commerce, et établissant des droits différentiels contre la Grande-Bretagne ? Pouvions-nous supposer qu'un gouvernement allait perpétuer ce régime, après avoir tant de fois proclamé que le protectionnisme créait des entraves à nos relations commerciales avec la Grande-Bretagne ? Oui, en relisant ces résolutions douanières, il nous est impossible de nous défendre d'un sentiment d'étonnement, en songeant que les ministres ont saisi la Chambre d'une loi fiscale, qui, dans toutes se

dispositions essentielles, est virtuellement une réédition de l'ancien tarif, et l'on se demande avec stupéfaction si ce sont bien là les mêmes hommes qui jadis, se réunirent en convention à Ottawa pour protester contre ce tarif ? Leur tarif maintient le principe de la protection et l'applique dans tous les sens. En effet, que veulent dire ces importantes modifications apportées à l'ancien tarif, et visant à la sauvegarde des intérêts agricoles du Nord-Ouest, au moyen de l'abolition de l'impôt sur le fil d'engrègement et sur fil de fer barbelé ? Est-ce que ces modifications ne sont pas dans le sens protecteur, bien que ne répondant pas tout à fait aux vœux des députés de l'Ouest ? Elles contiennent toutes les dispositions essentielles au régime protecteur, régime qui, à mes yeux, tend à la protection de certaines industries aux dépens de la masse de la nation.

Dès que les industriels canadiens s'aperçurent du coup que le nouveau tarif allait porter à leurs industries, qu'est-il arrivé ? Nous les avons vus accourir à Ottawa, et pendant cinq semaines, la conséquence naturelle a été que le gouvernement s'est vu forcé de suspendre l'étude de sa loi douanière, car, si je ne me trompe, voilà bien cinq semaines que le ministre des Finances a suivi la Chambre de ses résolutions. Or, qu'est-il arrivé ? Sont-ce les masses populaires qui se sont fait représenter dans toutes ces délégations accourues auprès des ministres ? Sont-ce les cultivateurs canadiens ceux qu'on nous a tant de fois montrés écrasés sous le poids du régime protecteur ? Non ; dans toutes ces nombreuses délégations, nous n'avons vu que ceux-là mêmes qui avaient déjà fait connaître leurs opinions aux ministres, dans tous les grands centres du pays ; ces industriels, dis-je, représentant des industries que le régime protecteur avait fait surgir au pays.

Et dans quel but sont-ils venus ici ? Non pas pour reprocher au gouvernement de n'être pas allés assez loin dans la voie du libre-échange ou dans le sens du tarif de revenu ; mais tout simplement pour demander aux ministres de corriger certains erreurs, certaines déficiences de leur loi douanière, et ils ont réussi. Tous les amendements apportés hier au tarif par le ministre des Finances, démontrent qu'il n'a visé qu'à alléger le fardeau qui menaçait d'écraser les industries canadiennes soumises au régime protecteur. S'il était possible d'avoir certains doutes sur le caractère essentiellement protecteur de la première ébauche du tarif, les résolutions présentées hier à la Chambre dissipaient complètement ces doutes et prouvent que les influences qui ont déterminé le cabinet à reconsidérer sa loi et à la modifier dans le sens protecteur, sont bien celles des industriels plaidant pour la protection de leurs industries.

Quant à nous, députés de la gauche, nous ne saurions imputer à crime au cabinet son changement d'attitude. Nous abandonnons cette tâche aux partisans des ministres, à ceux qui les ont placés au pouvoir, si, toutefois, ils jugent à propos de leur faire un crime de n'avoir pas extirpé le régime protecteur pour lui substituer un régime fondé sur le tarif de revenu. Pour notre compte, députés de la gauche, nous ne sommes que trop heureux de cette soudaine conversion du cabinet ; car, bien que nous ayions à cœur le succès de l'opposition, nous aspirons avant tout au progrès du pays, au développement des industries nationales enfantées par le régime protecteur ; et bien loin d'imputer à M. BELL (Pictou).

crime au gouvernement cette conversion au protectionnisme, nous l'en félicitons au contraire, du fond du cœur.

Si le gouvernement est convaincu, après mûre réflexion, de l'importance de maintenir ces industries nationales créées sous le souffle du protectionnisme, il est convaincu, dis-je, que la prospérité commune de notre patrie est intimement liée à la multiplication de ces industries, et s'il est décidé de marcher de l'avant dans le sens protecteur, et d'accorder à ces industries une protection encore plus complète, au lieu d'inaugurer, comme il en avait fait la menace, un tarif de revenu ! eh bien ! dans ce cas, nous n'avons qu'à le féliciter de cette nouvelle attitude et à lui prêter main-forte.

Je dois, toutefois, formuler, au nom de la gauche, une objection contre les modifications apportées au tarif. Le gouvernement, il est vrai, a corrigé dans une certaine mesure, les erreurs de sa première ébauche du tarif ; mais à titre de représentant de la Nouvelle-Ecosse, et au point de vue surtout de cette partie de ma province où les grandes industries de la houille et du fer jouent un rôle si important, je dois protester contre la façon dont le cabinet a jugé à propos d'entraver ces industries dans le but de protéger quelques industries de l'Ontario. Au lieu de sauvegarder, comme je l'espérais, les industries en péril de l'Ontario, en relevant les droits et en les mettant ainsi en mesure de concurrencer le marché étranger, le gouvernement a pris une toute autre voie et il est venu en aide à ces industries en faisant tort aux nôtres. Le gouvernement a, dans une certaine mesure, rempli la promesse du premier ministre qui a déclaré qu'à ses yeux le fer et ses produits étant matières premières, il voulait les dégrever ; le gouvernement, dis-je, est venu au secours des fabricants de voitures de Ganaoqué, et des fabricants de fil de fer et d'autres produits métalliques de l'Ontario, et cela en supprimant dans une large mesure, la protection dont l'industrie du fer de la Nouvelle-Ecosse avait jouie jusqu'ici. Il est déplorable que le gouvernement ne soit pas venu au secours des industries de l'Ontario, de façon à ne pas mettre en péril des intérêts d'une plus haute importance pour le pays dans son ensemble, ce qui lui eût été facile, en relevant les droits sur les importations.

Jusqu'ici, l'ensemble du tarif, sous sa forme actuelle, ne prêterait guère à la censure, n'était la clause relative au tarif différentiel qui change tout à fait la face des choses et nous remet en mémoire la parole du ministre des Finances, qui nous a averti d'attendre, avant de nous prononcer, que nous fusions bien au fait de la nature de cette clause. Voici, en effet, la situation en face de laquelle nous met cette clause, nous qui avons à cœur de perpétuer le régime protecteur ; c'est que si ce tarif différentiel est sincèrement et loyalement appliqué, ce dont nous ne doutons nullement, et que les produits des grands pays industriels du monde entier ayant droit, sous l'empire des conventions, au traitement de la nation la plus favorisée, soient admis à profiter des droits différentiels, alors il se produira infailliblement un énorme abaissement dans les droits établis pour protéger nos industries nationales. Cette réduction de 12½ pour 100, la première année, atteindra 25 pour 100 la seconde. Et la conséquence sera qu'une réduction de 25 pour 100 se sera effectuée dans le système protecteur dont nous avons joui jusqu'ici, et qui, d'après l'expérience des cinq années écoulées, est à peine suffi-

sant pour permettre à nos industries manufacturières de maintenir la situation qu'elles ont atteinte sous le régime protecteur. Donc, en présence du fait que le tableau principal annexé à la loi douanière est sujet à une réduction de 25 pour 100, force est aux partisans du système protecteur de se déclarer hostiles au tarif actuel dans son ensemble, car avec une semblable réduction le tarif serait un véritable fiasco au point de vue de la protection de nos industries nationales. Certains aspects de cette offre de droits différentiels ont provoqué une vive discussion et en souleveront probablement encore davantage.

Cette clause est fort singulière de sa nature et non moins singulière est la façon dont elle a été présentée à la Chambre. Il n'y est nullement fait allusion à la Grande-Bretagne, et cependant aux yeux de la nation anglaise et du peuple canadien, après les explications embrouillées du ministre des Finances, c'est réellement une offre de tarif différentiels en faveur du commerce de la Grande-Bretagne. Réellement la clause ne comporte rien de semblable, tant s'en faut, autant que j'en puis juger après une étude attentive du tarif principal. Toutefois, l'impression n'en est pas moins créée, et nombre de députés de la gauche qui, s'il s'agissait simplement d'une question de protection ou de liberté commerciale, n'hésiteraient pas un seul instant à combattre une réduction de 25 pour 100, se trouvent dans une telle perplexité au sujet de cette idée de préférence accordée au commerce de la Grande-Bretagne, idée que le ministre des Finances a su si habilement rattacher à cette clause, qu'il leur répugne absolument de se montrer hostiles à cette idée de traitement privilégié offert à nos co-sujets de l'Empire britannique. Mais ce n'est pas là ce que j'appelle une façon de présenter cette clause. Il ne s'agit pas ici d'une offre de préférence ou de privilèges commerciaux offert à la Grande-Bretagne, puisque d'après l'obscur phraséologie de la clause en question, cette offre peut s'appliquer à tous les pays du monde. A mon avis, le gouvernement n'a donc pas agi loyalement à cet égard. Plusieurs membres de la droite ont dit à la Chambre et au pays que l'intention du gouvernement n'était pas d'appliquer cette clause à d'autres pays que la Grande-Bretagne. Si tel est le cas, alors j'affirme que cette clause est un trompe-l'œil et un leurre. Si telle est l'intention du cabinet, pourquoi a-t-il rédigé la clause de façon à ce que l'offre de privilèges semble s'appliquer au monde entier au lieu de déclarer ouvertement, franchement et clairement qu'elle ne s'applique réellement qu'à la Grande-Bretagne? Le cabinet aurait dû dire ceci : nous faisons une offre de préférence commerciale à la Grande-Bretagne, et cette offre comporte l'admission des fabrications et des produits de la mère-patrie à un taux abaissé de 25 pour 100 et de 25 pour 100 sur les articles inscrits aux tableaux principaux annexés au tarif.

Mais le gouvernement n'a nullement agi de la sorte. Si c'était l'intention du cabinet de limiter son offre à la Grande-Bretagne, il a pris un chemin fort détourné, pour arriver à un but qu'il eût été possible d'atteindre directement sans exposer les industries canadiennes à concurrencer les produits des pays où l'organisation ouvrière et le système protecteur ont atteint leur apogée. Il est évident, d'après la clause insérée par le ministre des Finances dans ses résolutions amendées que c'est là aussi l'avis du gouvernement impérial. Il est évi-

dent d'après la teneur de la clause "B" que le gouvernement estime qu'en toute probabilité, l'interprétation que les autorités impériales donneront à cette clause sera telle que le gouvernement fédéral recevra instruction d'accorder les mêmes privilèges aux autres pays qui rentrent sous l'empire des traités, dans la catégorie de la nation la plus favorisée.

Dans ces circonstances, le gouvernement comme le prouve l'introduction de la clause B s'étant trouvé en cette conjoncture, il me semble que le pays peut facilement prévoir ce qui va advenir et comprendre qu'au lieu d'avoir à lutter contre les industries de la Grande-Bretagne seulement, il aura à lutter aussi avec celles d'Allemagne, de Belgique, de France et de vingt autres nations qui ont des traités de ce genre. En examinant les choses à ce point de vue, et je crois que c'est juste, puisque le gouvernement a fait l'aveu de son erreur en introduisant la clause B, le devoir s'impose à ceux qui combattent tout relâchement dans le système de protection et qui ne veulent pas voir nos industries exposées à une redoutable comparaison, qui sont adverses à la destruction de nos industries, de s'opposer carrément au tarif ; parce que s'il est mis en vigueur, bien que l'annexe principale soit en général favorable aux industries du pays, la clause différentielle aura certainement pour effet d'anéantir toutes les industries créées au Canada par la politique nationale. Si tel est le résultat, ce ne sera certainement pas un progrès. Si le gouvernement détruit ces industries, que nous donnera-t-il à la place? Le gouvernement détruira l'intégrité de la protection.

Le système protecteur ne sera plus que nominal, on conservera seulement la forme de la protection de l'ancien tarif ; mais il ne restera plus aucune vie et la protection n'existera plus que de nom et en apparence. Si le gouvernement anéantit au moyen de ce tarif des industries édifiées sous l'ancien tarif, que nous donnera-t-il en échange? Rien. Il est inutile de nier que ce pays va à reculer et même si les élections qui surviendront dans cinq ans amènent un changement de gouvernement, cette période aura son histoire qui sera celle d'une déplorable stagnation ou plutôt d'une lamentable reculade. Cette perspective n'est pas souriante, j'espère que le second mouvement du gouvernement, quand nous nous réunirons de nouveau, sera de renverser cette politique et de revenir à l'annexe générale en abondant la clause différentielle.

Il y a dans cette annexe de préférence ou de réciprocité un caractère spécial qu'on a déjà signalé et qui rend difficile de s'en occuper. Ceux qui désirent voir maintenir le système protecteur trouvent vite un terrain pour l'attaquer courageusement et justement. Cependant il est certain que le gouvernement a reçu certaines félicitations qu'il a acquies une certaine renommée pour avoir, par un artifice adroit, introduit dans le tarif quelque chose qui n'y est pas du tout, mais qui leur permet de poser en amis sincères de la Grande-Bretagne, désireux de développer un commerce de préférence. En cela, comme en beaucoup d'autres choses, ils ont occupé une position qui depuis longtemps, et aujourd'hui encore, est occupée par le parti conservateur. Ils sont maintenant des partisans de la politique britannique. Il n'en a pas toujours été ainsi. Leur visage n'a pas toujours été tourné vers Londres et vers Downing Street, mais leur visage comme leurs pas se dirigeaient

vers Washington. On les a vus à Washington, on les recevait avec joie là-bas, ils se frottaient aux plus importants personnages. De fait il y en avait un qu'on appelait déjà l'honorable sénateur de l'Ontario. Maintenant, il paraît qu'on leur bat froid à Washington et leur cœur se prononce pour un resserrement des liens qui nous unissent à nos cousins britanniques. Apparemment le changement est d'un bon effet, mais je redoute ces variations abruptes. En examinant bien le tarif qu'ils proclament dans le monde entier comme destiné à donner la préférence à la Grande-Bretagne, on voit qu'il ne va pas aussi loin dans ce sens que voudraient le faire croire ces messieurs et pourtant, à les entendre ils ont pris cette initiative sans attendre la Grande-Bretagne, ils vont apprendre à la métropole son devoir et on leur accorde des louanges nécessaires pour cette attitude.

Un des députés qui ont parlé sur cette question a fait remarquer à la Chambre, à l'égard de beaucoup des articles pour lesquels notre principal commerce est avec l'Angleterre et pour lesquels nous pourrions prévoir une extension du commerce, en vertu de la clause de préférence que, en prévision de la réduction de 12½ pour 100 ces messieurs ont relevé les droits de 16½ pour 100. Ils ont relevé les droits de 25 pour 100 à 30 pour 100 et de 30 pour 100 à 35 pour 100 sur les principaux articles que nous fournit l'Angleterre. De cette façon, les droits contre les manufacturiers anglais restent supérieurs à l'ancien tarif. Si bien que dans ce cas la faveur de l'annexe de réciprocité qui prétend s'appliquer à la mère-patrie seule est fallacieuse.

Mais il y a une autre question à l'égard de laquelle on verra bien que la Grande-Bretagne n'est pas le pays qui profitera le plus des changements faits. Il y a certaines marchandises que l'Angleterre peut nous fournir avec avantage, mais il y en a d'autres pour lesquelles les Etats-Unis contrôlent virtuellement le marché et pour lesquels ils le contrôleront de plus en plus à l'avenir. Et par dessus tout ce que contient le tarif primitif et tel que réformé, il y a l'offre constante de réciprocité aux Etats-Unis qui est destinée à faire comprendre à nos cousins américains que l'on ne ressent pas d'hostilité à leur égard, que les vieilles sympathies pour Washington et les gens qui y sont représentés sont toujours vivaces et brûlantes dans le cœur de ces messieurs.

Nous allons maintenant prendre une industrie en particulier et c'est peut-être la plus importante de toutes les grandes industries qui ont grandi ici au soleil bienfaisant de la protection. Je parle de l'industrie par excellence, de la production du fer et de l'acier. On a constaté à première vue, lorsque le tarif a été annoncé, que la protection du fer et de l'acier était profondément atteinte et qu'un coup fatal peut-être, avait été porté à l'industrie métallurgique du fer en Nouvelle-Ecosse. Mais que voyons-nous en étudiant les résolutions amendées que nous a soumises hier le ministre des Finances? Quelles industries a-t-il choisies pour diriger ses coups? Eh bien! M. le Président, toutes les fois qu'une industrie de l'Ontario avait besoin de quelques renforts, on a frappé fort sur l'industrie du fer en Nouvelle-Ecosse.

Sur les massets d'acier, le droit ancien était de \$5, on l'a d'abord réduit à \$4, et maintenant pour venir en aide à certaines industries de l'Ontario, le droit a été coupé en deux et une réduction de \$4 à \$2 a été opérée; 60 pour 100 ont été enlevés sur la

M. BELL (Pictou).

protection dont jouissait autrefois ce pays. Et maintenant que le gouvernement a tout fait pour détruire au Canada la grande industrie du fer et de l'acier, quel est le pays qui va en profiter? Est-ce la Grande-Bretagne, ce pays pour lequel ces messieurs, dit-on, ont autant de sollicitude que pour la prunelle de leurs yeux? Non, ce n'est pas là le pays qui va profiter. Le pays qui recueillera l'avantage de ces réductions, c'est celui qui a déjà virtuellement chassé la Grande-Bretagne des marchés du monde, qui a réussi à concentrer entre ses mains son propre marché, et qui a pris, virtuellement à sa charge le marché du Canada. Maintenant que l'industrie du fer est affaiblie au Canada, il n'y a pas de doute que le profit de ce changement passera aux mains des Américains. Je vais vous citer quelques articles des rapports de l'application du tarif en 1896, pour vous indiquer comment a fonctionné dans le passé le commerce des métaux et de la métallurgie. La Grande-Bretagne nous a envoyé, en chiffres ronds, pour \$52,000 de fer en barre, mais les Etats-Unis en ont envoyé pour \$66,000. Comme pièces de locomotives ou de machines à vapeur pour la Grande-Bretagne ne nous en a pas envoyé pour un sou; les Etats-Unis nous en ont envoyé pour \$80,000. Pour les produits du fer la Grande-Bretagne nous a expédié pour \$1,758, et les Etats-Unis pour \$66,000. Pour la quincaillerie, Angleterre, pour \$23,000, Etats-Unis, pour \$261,000. Pour le fer en gueuse, Angleterre, pour \$74,000, Etats-Unis, pour \$332,000. Je dois dire que cette liste, qui est pas mal longue, présente du commencement à la fin exactement le même caractère et indique que les Etats-Unis se sont déjà virtuellement emparé du marché du Canada pour ces produits et que tout avantage qui pourrait résulter pour un autre pays des dommages que subira cette industrie au Canada, devra forcément revenir aux Etats-Unis. Il y a encore certaines considérations qui se rapportent à cette clause, mais elles ont été si pleinement exposées que je ne crois pas nécessaire de m'y arrêter de nouveau. On s'est particulièrement attaché à un point de cette annexe.

Le gouvernement enlève virtuellement au parlement le pouvoir de contrôler ses propres traités et confie ce qui est réellement le pouvoir de conclure des traités à un membre du gouvernement, pas même à un membre du gouvernement, car j'ai le regret de dire que notre honorable ami le contrôleur des Douanes n'a pas encore atteint la position que j'espérais lui voir occuper depuis longtemps; mais un homme qui n'est pas même membre du gouvernement se voit revêtu du pouvoir de faire des traités. Plusieurs orateurs ont déjà fait remarquer que ce n'est pas là un pas dans la bonne voie. Ordinairement le pouvoir de conclure des traités est l'un des plus solennels et des plus graves qui soit dévolu au gouvernement; ce pouvoir ne s'applique qu'avec la plus grande solennité et est entouré des plus sérieuses sauvegardes. Nous voyons maintenant le Canada confier pareille autorité à un seul individu qui dans ce cas est un homme en qui nous avons le plaisir d'avoir confiance, mais peut-être le caractère que celui qui prendra un jour sa place ne nous inspirera pas la même confiance. Mais le principe est le même et vous constatez que le parlement du Canada renonce au pouvoir de contrôler ce qui virtuellement constitue des traités et le confie à un homme qui, dans le long espace de temps qui s'écoule entre deux sessions de parlement, est virtuellement en état d'agir

à sa guise dans cette importante matière. Ceci est certainement inacceptable pour toute personne qui a à cœur les intérêts du pays et qui sent toute l'importance attachée aux fonctions du parlement d'un peuple libre. Si le parlement a un devoir à remplir, c'est celui de contrôler et de garder à sa portée le contrôle de tous les modes de production de revenu du pays. C'est autour de ces mêmes questions financières, de ces questions de finance et de revenu que s'est livré la farouche bataille des temps passés qui nous a valu le gouvernement responsable. C'est uniquement par notre contrôle des finances du pays que nous finissons par contrôler l'exécutif et l'obliger à s'incliner devant la volonté populaire.

Et si ceux qui représentent le peuple ici en parlement se dépoillent de ce pouvoir pour en revêtir avec cette générosité et cette libéralité un seul membre du gouvernement, afin qu'il s'en serve comme il lui plaît durant une grande partie de l'année, cela me semblerait dénoter de leur part un défaut d'appréciation de leurs droits et de leurs privilèges, constituant un symptôme dangereux quand on le constate parmi des représentants du peuple.

Mais je crois qu'il est un autre point de vue auquel nous devons nous opposer à cette clause de réciprocité. Comme je l'ai déjà dit, on a beaucoup doré la pilule; on l'a dorée extrêmement, puis-je dire, en disant que cette clause est une concession accordée à l'Angleterre, que par elle nous arrivons à manifester de la manière la plus pratique notre amour et notre gratitude pour l'Empire, ainsi que notre bon vouloir. Mais, M. le président, lorsque le peuple viendra à comprendre cette matière, je ne crois pas qu'il soit absolument enchanté de la manière par trop généreuse dont le gouvernement canadien en vérité dépense son argent et compromet son bien-être.

On peut prétendre peut-être, et en réalité on l'a dit, que s'opposer à cette clause de réciprocité, c'est de la part d'un membre de l'opposition, faire acte de déloyauté. Je ne crois nullement qu'il en soit ainsi, je ne crois pas que cela comporte pour l'opposition le moindre de changement de front ni le moindre changement de projet. Toujours depuis l'établissement de la politique nationale par le gouvernement canadien, on a accusé celui-ci d'attaquer les intérêts de la mère-patrie. Cette question a été débattue et réglée il y a longtemps. Mais virtuellement le droit que nous possédons de faire nos propres arrangements fiscaux, de pourvoir à nos propres besoins, de régler nos propres affaires, a été affirmé de nouveau hier soir, non de ce côté-ci de la Chambre, mais par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, qui, en discutant cette matière et l'interprétation d'un traité, a prétendu que le pouvoir de s'occuper de ces questions fiscales était entièrement du ressort de cette Chambre.

Dès le moment même que le gouvernement conservateur canadien s'est engagé dans la voie de fonder nos industries, où il a inauguré le système protecteur; de ce moment, nous avons été exposés à l'accusation qu'on a portée contre nous, d'attaquer les intérêts anglais. Tout le monde sait comme son commerce est cher au citoyen anglais, comme celui-ci est fier de voir ce commerce s'étendre, comme il salue toute concession tendant à développer encore ce commerce considérable, qui constitue le trait le plus distinctif du plus grand de tous les Empires. Mais le peuple canadien n'a

jamais admis un instant que pour plaire au public ou au gouvernement anglais, ou pour satisfaire le désir qu'éprouve le peuple anglais de voir son commerce prendre de plus grandes proportions encore, il fut prêt à trouver opportun que le gouvernement canadien adopte une mesure de nature à nuire au Canada. Nous ne pouvons aller jusque-là. Nous prétendons mieux affermir l'Empire et la puissance de la mère-patrie en édifiant notre Confédération et en fortifiant le gouvernement canadien.

On doit se rappeler que, bien qu'il y ait une certaine dose de générosité à faire cette importante concession, elle est réellement faite par le peuple qui n'a pas les moyens de se la payer. Ne semble-t-il pas des plus insensés qu'un peuple aussi petit et aussi obéré, qu'une population relativement restreinte dans cette énorme étendue de territoire, chargée de la responsabilité de gouverner un pays constituant en étendue le quart de tout l'Empire, atténué ses moyens d'action et compromette ce qu'il possède pour ajouter à la richesse déjà énorme du grand peuple anglais? Je soutiens que ceux sur qui retombera le poids de cette concession, savoir: les pauvres gens, les ouvriers de nos manufactures, les cultivateurs de nos campagnes, dont un grand nombre trouvent à peine leur subsistance, diraient, si on leur demandait ce qu'ils en pensent,—tout en pouvant être excessivement heureux de faire tout ce qui est possible pour ajouter à l'affermissement et à la grandeur de l'Empire anglais, qu'ils ne sont pas en état, vu la pénurie de leurs ressources, d'assumer de plus lourds fardeaux que ceux qu'ils supportent actuellement, pour accroître dans une certaine mesure les affaires des manufacturiers de l'Angleterre, pour donner le bénéfice de quelques jours d'ouvrage de plus aux employés de ses fabriques, et pour augmenter d'une fraction infinitésimale la proportion du revenu de ses ouvriers. Ces classes sont celles qui souffriront de ce changement, parce que son application dans toute son étendue aurait l'effet de nuire au système protecteur, et les ouvriers ni les cultivateurs ne consentiraient un instant à un arrangement comme celui actuellement proposé par le gouvernement, si on leur soumet la chose.

Une remarque encore et j'ai fini.

La discussion de la presse offre un caractère fort significatif, surtout celle causée par le discours du ministre des Finances. Il ne me semble pas que la résolution comporte nécessairement une préférence en faveur du commerce anglais; le discours de l'honorable ministre, je crois, a produit cette impression.

Sans aucun doute la proposition a été acueillie par une grande manifestation de loyauté de l'autre côté de la Chambre. Comme il était agréable d'entendre la droite entonner avec transport les accents inspirateurs du *God save the Queen*. Nous avons été enchantés d'entendre cela. S'il y avait quelque chose de désagréable et de pénible pour le peuple canadien et pour les conservateurs, c'était de voir surgir ou venir au jour à tout moment un incident de nature à faire douter si les libéraux avaient pour les institutions anglaises l'amour fort et profond éprouvé par le parti conservateur. Il était toujours pénible, par tout bon citoyen, de penser qu'une partie, une grande partie du peuple n'était pas aussi vivement dévouée que les conservateurs aux institutions anglaises et à la Couronne.

J'ai toujours cru que les libéraux étaient tout aussi loyaux que les conservateurs, et qu'il fallait

seulement pour le constater leur fournir l'occasion de le prouver.

Comme l'histoire s'est répétée dans un temps relativement court ! Je me rappelle qu'en 1867, après que la confédération fût devenue un fait accompli, il y avait à la Nouvelle-Ecosse un grand nombre de gens hostiles à cet état politique. Se trouvant dans l'opposition, ces gens n'étaient pas aussi loyaux en apparence qu'on aurait pu le désirer, mais au fond ils l'étaient, je crois.

Dans la ville où je demeure, l'un des spectacles les plus désagréables qu'il nous fût donné de voir les jours de fête était de voir les citoyens persistant à arborer, non l'*Union Jack*, non le drapeau anglais, mais le drapeau étoilé. Six ou sept de ces drapeaux décoraient invariablement la ville en ces occasions. Lors du passage du gouverneur général à travers New-Glasgow, à cette époque, il était salué par un déploiement un peu exagéré de drapeaux étoilés.

Ce fait ferait croire que la population de cette région ancienne n'est pas loyale ; mais tout ce qui était nécessaire pour les rendre aussi loyaux que quiconque pourrait le désirer, c'était de les placer au pouvoir, car du moment que le gouvernement de sir John-A. Macdonald eut été défait pour faire place à celui de l'honorable Alexander Mackenzie, on n'eut jamais plus la mortification ni le regret de voir un drapeau ni un lambeau de cette étoffe arboré dans ce bon vieux comté de Picton. Nos amis les libéraux étaient devenus aussi loyaux qu'on pouvait le désirer, et aussi loyaux qu'ils le sont maintenant, bien que parfois, dans l'opposition, ils se soient laissés emporter par leur propre éloquence, et qu'ils aient laissé échapper des paroles quelque peu déloyales. Mais à peine sont-ils arrivés au pouvoir l'an dernier, sous la conduite du premier ministre libéral actuel, qu'ils sont devenus loyaux avec effusion, au point de nous charmer à cet égard.

Cela signifie simplement qu'aussitôt que l'occasion s'en présente, ils se hâtent de démontrer qu'ils sont fortement et ardemment attachés aux institutions anglaises.

Félicitons les de ce changement de dispositions ; j'espère que ces dispositions se perpétueront, non seulement grâce aux temps heureux, alors qu'ils se délecteront aux rayons du soleil de la prospérité et du pouvoir, mais encore malgré les revers, quand le temps les conduira dans les froides ombres de l'opposition ; j'espère que désormais ils apporteront partout avec eux les principes d'attachement à la Couronne et aux institutions anglaises, et que leur cœur restera aussi loyal qu'il l'est aujourd'hui.

Un petit incident est arrivé, non pas en cette Chambre, mais dans la presse, qui a attiré mon attention, et puis-je dire, augmenter mon regret, c'est la manière dont le plus grand des organes de l'opinion publique en Angleterre a reçu la nouvelle de cette faveur relative aux matières commerciales dont doit être gratifiée la mère-patrie. Je n'ai pas été surpris que ce journal ait bien accueilli les concessions du ministre des Finances, mais j'ai été surpris, désappointé et peiné de constater que le *Times* de Londres ne s'était pas contenté de louer ceux qui semblaient agir dans les intérêts anglais, mais qu'il était allé jusqu'à condamner, même en le nommant, l'ex-ministre des Finances, parce que celui-ci avait contesté l'opportunité et la sagesse du changement proposé par le ministre des Finances actuel. Le *Times* en cette

M. BELL (Picton).

occasion, a parlé avec trop de hâte et sans être suffisamment au fait. Est-il possible qu'un aussi grand organe de l'opinion publique puisse condamner, sans l'avoir virtuellement entendu et sans être suffisamment informé, un membre éminent du gouvernement qui, durant dix-huit ans et à travers toutes les difficultés, a constamment travaillé à maintenir et à affermir encore davantage le lien rattachant le Canada à la mère-patrie, dans le but de développer leur commerce réciproque.

Aussitôt que le temps aura permis à ces organes de l'opinion publique de s'assurer avec plus d'exactitude du véritable état de choses au Canada, ils ne se sentiront pas disposés, j'en suis sûr, quels que soient les louanges et les mérites qu'ils puissent décerner aux membres du gouvernement, à condamner sans raison ni considération légitimes un corps d'hommes loyaux qui, dans tous ces derniers temps, virtuellement depuis la longue période de la Confédération, ont été les piliers du parti qui a soutenu le lien britannique au Canada.

M. ROGERS : M. le président, j'avais quelques remarques à faire sur le sujet, mais comme la Chambre semble désireuse de voter, je les remettrai à une autre fois. Je désire dire, relativement à la clause différentielle du tarif, que s'il n'y a rien dans cette clause, il existe alors bien peu de choses, vraiment, dans les changements proposés par le gouvernement actuel, qui soit avantageux aux cultivateurs. Mais, M. l'Orateur, j'espère beaucoup qu'il résultera du bien pour nous de cette clause différentielle, et par suite j'approuve la proposition du gouvernement à cet égard, et entends voter en sa faveur.

M. McNEILL : Je désire faire une seule remarque sur cette question. Comme les honorables messieurs semblent désirer que le vote soit pris maintenant, je n'occuperai point le temps du comité pour faire un discours. Je désire simplement dire que, entre la résolution et l'amendement proposé par le chef de l'opposition, je n'ai pas la moindre hésitation à appuyer l'amendement. Mais comme l'amendement ne rend pas exactement mes vues sur le sujet, je saisirai l'occasion plus tard d'exprimer ma pensée à cet égard.

Et le vote étant pris sur l'amendement, 42 voix sont pour l'affirmative, et 76 pour la négative.

M. TAYLOR : Je vous signale, M. le président, le fait que l'honorable député de Hants (M. Haley) et l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) n'étaient pas dans la Chambre lors du vote, et que néanmoins ils ont voté.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député de Lisgar était-il dans la Chambre quand la motion a été lue ?

M. RICHARDSON : Je n'y étais pas quand la motion a été lue, mais je l'ai parfaitement comprise.

Quelques VOIX : Oh !

M. RICHARDSON : Je l'ai entendu lire la première fois.

M. BERGERON : Cela n'est pas suffisant.

M. FOSTER : La mémoire doit vous avoir fait défaut depuis.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député de Hants (M. Haley) était-il dans la Chambre quand la question a été mise aux voix ?

M. HALEY : Non, M. le président.

Amendement rejeté : Oui, 42 ; non, 74.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : La résolution 16 sera-t-elle adoptée ?

M. FOSTER : Depuis cinq semaines, marchant à tâtons dans l'obscurité, demandant de la lumière et des renseignements, et ne pouvant rien obtenir, avant de voter sur cette résolution, je veux prier le contrôleur des Douanes (M. Paterson) de nous expliquer la clause 16. Quant à moi, je ne sais pas ce qu'elle signifie ; elle est indéfinie et incertaine et ne repose sur aucune base. Je ne voterai assurément pas une chose que je ne comprends pas parfaitement. Je ne suis pas dans l'heureuse position de l'honorable député de Lisgar qui nous dit qu'il sait tout et comprend tout.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : Cette résolution sera-t-elle adoptée ?

M. FOSTER : Non, M. le président, j'ai posé une question et j'attends une réponse.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : Que ceux qui sont en faveur de la résolution disent "oui."

M. FOSTER : Assurément nous n'en sommes pas rendus, en cette Chambre, au point que lorsqu'un membre de l'opposition, le représentant d'un comté, et qui a été envoyé ici pour surveiller les intérêts de ce comté et non pour voter à tâtons, pose une question raisonnable au ministre chargé de la mesure, assurément nous n'en sommes pas rendus au point de ne pas avoir de réponse. S'il en est ainsi, j'avertis, en toute franchise, mon honorable ami, qu'il n'obtiendra pas un vote maintenant.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : Il me ferait peine de voir mon honorable ami prendre les choses de cette manière. Je croyais réellement qu'il posait cette question dans le but seul de faire ressortir plus énergiquement la position qu'il avait prise auparavant. Je ne croyais pas qu'il était réellement sérieux.

M. FOSTER : Je dois vous dire que je suis des plus sérieux. Je ne trouvais de mots assez énergiques pour vous dépendre mon ignorance absolue de la signification de cette clause.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : C'est précisément parce que l'honorable député se déclarait incapable de comprendre la clause, que j'ai cru qu'il n'était pas sérieux ; je ne puis croire encore qu'il le soit, car la clause est bien simple. Voici ce que déclare la partie de la clause que mentionne spécialement l'honorable député :

Que toute question qui pourra survenir au sujet des pays qui auront droit aux bénéfices du tarif de réciprocité, sera décidée par le contrôleur des Douanes, sauf la sanction du gouverneur en conseil.

J'ai remarqué, quand l'honorable député a parlé, qu'il a insisté fortement, — mais il lui est arrivé d'en agir ainsi à maintes reprises, — sur un point, savoir : que ce pouvoir se trouvait entièrement entre les mains d'un membre du gouvernement qui n'était

pas un membre du cabinet. Je suppose que si le contrôleur des Douanes était un membre du cabinet, l'objection de l'honorable député disparaîtrait en grande partie. Mais il n'a pas besoin de tant s'effrayer, car la décision du contrôleur des Douanes est sujette à l'autorité de l'Exécutif. L'honorable député comprendra que la question doit d'abord se soulever, et alors en vertu de la loi, il sera de mon devoir d'étudier le sujet, de m'enquérir et de m'assurer des faits que le gouvernement doit connaître avant de donner ordre d'admettre en franchise les articles de provenance et de fabrique du pays en question. Je n'ai jamais eu aucune difficulté pour déterminer, d'après ce que je connaissais, d'après ce que connaissait l'honorable député et d'après ce que tout le monde connaissait, quels étaient, en vertu de cette clause, les articles de provenance et de fabrique du Royaume-Uni qui seraient admis en franchise, et j'ai décidé la question, et aujourd'hui les marchandises de la Grande-Bretagne sont admises avec une réduction d'un huitième. On m'a demandé si les autres pays auraient droit à cette réduction, en vertu des traités de commerce qu'ils ont avec le Royaume-Uni. Je ne crois pas et le gouvernement ne croit pas que ces traités aient quelque chose à faire à ce sujet et les parties intéressées ont reçu avis à cet effet. Si le gouvernement d'un pays fait des représentations et prétend que ce pays peut se prévaloir de cette clause, ce sera alors mon devoir, tel que je le comprends, d'étudier parfaitement le tarif de ce pays et le fonctionnement de ce tarif et de décider, au meilleur de ma connaissance si, en somme, le tarif de ce pays est aussi favorable au Canada que le seraient les conditions du tarif de réciprocité.

Je ne discute pas la question au point de vue des traités ; c'est là une question légale et elle a déjà fait l'objet d'un débat. Je puis dire seulement que, tandis que l'honorable député (M. Foster) s'est constitué, comme il l'a fait cette après-midi, si j'ai bien compris son discours, presque agent spécial, afin de plaider, autant qu'il était en son pouvoir, pour l'admission des marchandises d'Allemagne et de Belgique, en vertu de la clause de réciprocité, je n'ai pas décidé que ces pays avaient droit à ce privilège. Je n'ai pas décidé que les tarifs de ces pays soient tels qu'il m'autorisent à leur appliquer la clause 16.

L'honorable député (M. Foster) est allé encore plus loin. Il a décidé, si je l'ai bien compris cette après-midi, que la Chine par son tarif — je ne me rappelle pas s'il a aussi mentionné le Japon — avait le droit de se prévaloir de la clause en question. Et cependant l'honorable député dit qu'il ne comprend pas la signification de la clause, qu'il est dans une ignorance absolue à ce sujet ; et en même temps il affirme que, par cette clause de réciprocité, nous détruisons nos industries nationales, parce qu'à la faveur de cette clause nous attirons ici les produits de la Belgique et de l'Allemagne et de vingt autres pays. Le gouvernement nie cette assertion et déclare que ces pays ne seront pas admis au bénéfice de la clause 16 ; il peut y avoir doute à ce sujet, et le gouvernement a prévu le cas. Si l'argument à l'effet que ces pays peuvent se prévaloir de cette clause vaut quelque chose, l'honorable député s'est servi de tout son pouvoir et de toute son influence en faveur de l'admission des marchandises belges et allemandes. Mais ce n'est pas la position prise par le gouverne-

ment ; et ce sera mon devoir — et je m'efforcerai de le remplir honnêtement — de m'assurer si, sur demande de ces pays, leur tarif nous autorise à admettre leurs produits à la faveur de cette clause, et alors l'Exécutif prendra leur demande en considération de la manière que je viens d'indiquer. Si j'ai pu contribuer à dissiper l'épais nuage qui, suivant l'honorable député, couvre son cerveau, bien que je ne le croie pas sérieux, lorsqu'il fait cette assertion, je serai enchanté de constater qu'il est capable, sur cette question comme sur tant d'autres, de se former une opinion juste et précise.

M. FOSTER : L'honorable contrôleur des Douanes a réussi à établir un point. Pendant plusieurs heures, cette après-midi, je me suis creusé la tête dans le but de m'expliquer pour quelle raison des membres respectables, intelligents et instruits de l'autre côté de cette Chambre, ne trouvaient à donner aucune réponse à l'argumentation convainquante et irrésistible de l'honorable député de Halifax (M. Borden).

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. FOSTER : Il y a, parmi les membres de la droite, des avocats qui sont partisans avant tout ; il y a aussi des hommes qui ne sont pas avocats et qui ne connaissent rien en fait de loi ; mais il y a aussi de l'autre côté de la Chambre des députés qui ont de l'expérience et des connaissances légales, et je ne crains pas d'affirmer que ceux-là ne se sont pas moqués, mais qu'au contraire, ils partagent mon opinion sur l'argumentation que nous a faite cette après-midi l'honorable député de Halifax (M. Borden). Je suis surpris que l'on n'ait donné aucune réponse. Dans certaines occasions, le silence est d'or. J'ai dit que mon honorable ami avait réussi à établir un point. Il a démontré clairement, tant à moi qu'aux honorables membres de la gauche, que la discrétion est la principale qualité des honorables membres de la droite.

Lorsque le contrôleur des Douanes, aiguillonné par quelques-unes de mes observations, est sorti de la discrétion qu'il s'était imposée, la discrétion du silence, il nous a donné la meilleure preuve de cet adage "le silence est d'or" s'applique tout particulièrement aux membres de la droite qui préconisent cette mesure. L'honorable député a-t-il même essayé de nous donner quelques renseignements ? Non, il a plutôt tenté de démontrer que j'avais répondu moi-même, en déclarant cette après-midi, ce que cette clause comportait ; mais il a ajouté, je n'en ai pas ainsi décidé. Cela me prouve clairement que le grand "moi" qui se trouvait autrefois à la gauche de l'Orateur, a aujourd'hui, sur la portée du tarif, des vues différentes des miennes, mais comme mes opinions ne sont pas dans la balance du gouvernement actuel, j'aimerais savoir quelle est exactement la manière de voir de mon honorable ami. Je voudrais savoir ce que lui, l'interprète de la politique ministérielle, a à dire au sujet de cette clause. Le fait seul que j'ai été aussi exagéré dans mes déclarations, le fait que j'ai donné à entendre que la Chine, le Japon, la Belgique et l'Allemagne pourraient se prévaloir de cette clause devrait engager mon honorable ami à nous fournir une explication plus définie que son "non, j'ai décidé ainsi." L'honorable contrôleur des Douanes a prononcé un "non" énergique, mais en entendant son cornet, je ne sais vraiment pas comment diriger mon vaisseau.

M. PATERSON.

Une VOIX : C'est un cornet de brume.

M. FOSTER : Nous naviguons encore en pleine brume. Mon honorable ami a glissé de l'article principal au paragraphe "A" pour expliquer ce qu'il devait faire, mais c'était une explication de la clause principale que je désirais. S'il y a quelque chose au monde pour nous dissuader d'adopter cette clause, c'est la prétention de mon honorable ami, répétée à mainte reprise, que l'application de cette clause est entièrement entre ses mains, j'ai décidé, nous dit-il que l'Australie, l'Allemagne et aucun autre pays ne peuvent se prévaloir de cet article, mais la Nouvelle-Galles du Sud peut s'en prévaloir. Mais mon honorable ami est obligé de décider, non suivant ses vues et ses préférences, mais en s'appuyant sur une base invariable, et cette Chambre a droit de savoir quelle est cette base. L'honorable contrôleur des Douanes est dans la même position qu'un juge qui monte sur le banc pour entendre une cause, mais qui déclare à l'avance qu'il n'y a aucun précédent, aucun principe, aucune base légale, et qui juge ni d'après les arguments qu'on lui présente, ni d'après la preuve, ou d'après la loi, mais suivant ses propres préférences.

Aucun principe de droit, aucun précédent, aucune des méthodes d'après lesquelles la justice est ordinairement administrée, ne doivent être suivis par l'honorable contrôleur, mais il décide simplement la question à son gré, et il dit : Je vais rendre ma décision. Mon honorable ami ne trouvera pas dans les plus humbles conditions de la vie, et encore beaucoup moins parmi les membres du parlement ou des professions libérales, quelqu'un qui voudra duper les gens comme il cherche à le faire. Il doit nous dévoiler le principe qu'il applique. Il est facile de voir que, sous l'empire d'une clause aussi vague et aussi embrouillée, le libre-échange peut devenir un peu plus difficile. Quel pays doit jouir de cet avantage ? D'après quel principe a-t-il décidé que la Grande-Bretagne devait y participer ? Est-ce sur le principe que le tarif de la Grande-Bretagne, est, en moyenne, moins élevé que le tarif du Canada, en ce qui concerne cette annexe relative à la réciprocité ? Mon honorable ami veut-il répondre ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : (M. Paterson) : Quand vous aurez fini de parler.

M. FOSTER : J'aimerais avoir la réponse maintenant. La question est bien simple. Mon honorable ami n'a pas besoin de craindre d'en parler. Il doit avoir appuyé sa décision sur certains motifs, et je répète ma question.

Quelques VOIX : Moi, moi.

M. FOSTER : Oui, mais moi, je ne décide pas la question, il y a "moi" et "moi." Mais l'honorable contrôleur a décidé la question, et je lui demande sur quoi il s'est appuyé. Il doit avoir jugé d'après certains principes, ou, il n'est pas digne d'occuper la position qu'il occupe et de rendre une décision. A-t-il décidé la question sur le principe que le tarif de la Grande-Bretagne, était, en somme, favorable au Canada, parce que la moyenne de ce tarif, applicable aux produits du Canada expédiés en Angleterre, était moins élevée que celle du tarif canadien le serait en ce qui concerne les produits de l'Angleterre exportés au Canada en vertu de cette annexe. Est-ce le prin-

cipe qu'il a suivi? Mon honorable ami ne peut-il pas répondre oui ou non? L'honorable contrôleur ne peut pas répondre, parce qu'il en connaît la conséquence logique. Je dois croire que c'est cela, parce qu'il ne faut argumenter, puisque l'honorable contrôleur ne veut pas répondre, d'après ce que je crois être reconnu.

Je ne peux pas trouver un seul ministre qui répondra à une simple question. Les ministres le savent-ils eux-mêmes? Non: Quel est le premier devoir d'un membre du Conseil privé et d'un ministre, si ce n'est de faire part de ce qu'il sait à ceux qui ne sent pas à même, comme lui, de connaître les faits? L'honorable contrôleur a-t-il donc décidé d'après le principe que le tarif de l'Angleterre était moins élevé que celui du Canada sur les marchandises couvertes par la résolution relative à la réciprocité? Dans ce cas, quel principe découle de cette décision? Il doit s'en suivre que tout pays dont le tarif sur les marchandises qui y sont expédiées de notre pays est en moyenne moins élevé que le nôtre sur les produits exportés de ce pays au Canada, d'après cette clause de réciprocité, a le droit de nous envoyer ses produits soumis à la réduction d'un huitième et d'un quart.

Mon honorable ami sait que ce serait la conséquence logique de sa réponse, s'il avait répondu à ma question, et il se drape dans un silence qui est indigne d'un ministre, indigne de la position que son chef lui a confiée, à la demande du peuple, dans laquelle il est censé diriger la législation du parlement et éclairer les membres du parlement qui sont plongés dans l'obscurité.

Cependant, bien qu'occupant cette position, il n'a pas le courage de se lever et de répondre à la question que je lui ai posé. S'il est courageux, qu'il réponde donc à cette question. Est-ce, oui ou non, le principe sur lequel il s'est appuyé? Supposons pour faciliter la discussion, qu'il se soit guidé sur ce principe, veut-il répondre à une autre question? Aujourd'hui, le tarif de la Belgique est-il, en moyenne, moins élevé que celui du Canada, tenant compte des produits que le Canada doit expédier en Belgique et de ceux que la Belgique expédiera au Canada, sous l'empire de cette annexe? Mon honorable ami doit le savoir. Qu'a-t-il donc fait dans l'exercice de sa charge, s'il l'ignore? A-t-il inséré dans le tarif un article qui doit affecter la loi de notre pays sans s'occuper du tarif des pays qui seront probablement appelés à profiter des avantages que nous offrons? A-t-il lancé des invitations avant de savoir si, oui ou non, ses hôtes peuvent être invités? Veut-il me dire si le tarif de la Belgique est moins élevé que celui du Canada? Accordet-il l'entrée aux produits anglais parce que le tarif de l'Angleterre est moins élevé que celui du Canada?

Est-ce le principe qu'il a établi? Dans ce cas il doit laisser entrer les produits de la Belgique. Le tarif de la Belgique est-il moins élevé que le nôtre — est-ce son opinion — veut-il nous le dire?

Veut-il nous dire si le tarif du Japon est moins élevé que le nôtre en ce qui concerne ces produits? S'il l'est, et s'il se base sur un principe quelconque, et si ce principe est celui que j'ai indiqué, et s'il reçoit les produits de l'Angleterre, ne devra-t-il pas l'appliquer aux marchandises du Japon et les laisser entrer avec la réduction d'un huitième et d'un quart? Ne devra-t-il pas laisser la main-d'œuvre qui vit à bon marché, avec deux ou trois cents par jour, faire la concurrence à la main-d'œuvre,

d'un pays dont les habitants, dont les ouvriers sont instruits, et doivent vivre suivant le degré de civilisation qu'ils possèdent, qui ont des familles chrétiennes à entretenir, et qui ne peuvent pas vivre avec deux cents par jour.

Mon honorable ami veut-il répondre à une autre question? Le tarif de l'Allemagne est-il moins élevé que celui du Canada, en moyenne? Si c'est le principe qu'il a adopté, va-t-il l'appliquer aux produits allemands, qu'il existe ou non des traités tels que son tarif en mentionne? Les Chinois ont-ils aujourd'hui un tarif moins élevé que celui du Canada, et va-t-il permettre l'entrée à leurs produits, et ces 400,000,000 d'habitants qui vivent de peu, dont le degré de civilisation et les frais de subsistance ne sont rien comparativement aux nôtres, est-ce que cette masse de Chinois vont s'introduire dans le Canada avec leur main-d'œuvre efficace, leurs aptitudes à s'initier aux méthodes industrielles, qui feraient réussir leur concurrence dans les industries.

L'entrée du pays leur sera-t-elle accordée? Elle le sera, si c'est le principe qui fait agir mon honorable ami (M. Paterson). Mais il se dit tout bas: Je siège ici en grande pompe et je ne bougerai pas avant que quelqu'un soulève la question. Qui va soulever la question? Et mon honorable ami a, d'une façon indigne, cherché à faire croire que j'étais ici l'agent spécial de la Belgique ou de l'Allemagne. Il peut se permettre ce plaisir tant qu'il voudra. C'est indigne de la discussion que nous faisons aujourd'hui. Je suis ici, M. l'Orateur, pour remplir mon devoir de législateur, et je le remplirai et rien ne m'en empêchera. Je suis ici dans l'intérêt de l'ouvrier canadien.

Quelques VOIX: Oh!

M. FOSTER: Je suis heureux d'avoir au moins une fois provoqué l'approbation de mon honorable ami de Wellington-nord (M. McMullen). J'aime le voir approuver. J'aime voir sa figure éclairée par un doux sourire et s'épanouissant petit à petit jusqu'à un moment où il se livre en entier à toute sa joie. Si je peux dire quelque chose de plus pour faire plaisir à mon honorable ami (M. McMullen) je suis prêt à le dire.

Mais, je suis ici aujourd'hui dans l'intérêt des ouvriers canadiens, et je veux savoir, en leur nom, si la main-d'œuvre de l'Allemagne, de la Belgique, de l'Amérique du Sud, de la Chine et du Japon, va venir leur faire concurrence au moyen de cette réduction d'un quart. C'est ce que je veux savoir et c'est dans l'intérêt des ouvriers que j'attends une réponse à ma question. Quel soin prennent des pauvres ouvriers du Canada ces honorables ministres qui sont assis dans leurs fauteuils de velours et qui brillent dans leurs parures officielles, nouvelles pour eux, et que leur nouveauté rend encore plus belles.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. FOSTER: Et maintenant je fais rire le ministre des Travaux publics (M. Tarte), et il m'approuve.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Comme vous voilà en colère!

M. FOSTER: Le ministre des Travaux publics a beaucoup de sympathie pour l'ouvrier. Que lui

importe l'ouvrier quand, dans son wagon officiel avec son facteur nègre, il traverse le continent, mange comme un oiseau. Quel souci a-t-il des ouvriers ? Et le gouvernement siège à huit clos, et il prépare un tarif politique pour dépêcher ses adversaires et favoriser ses amis.

Quelques VOIX : Oh !

M. FOSTER : Le n'iet-on ? Nous réglerons ce point lorsque nous discuterons les item. Et qu'importe à ces messieurs que les établissements industriels ferment leurs portes et que les ouvriers soient sans ouvrage ! Que leur importe que le produit du travail à bon marché de la Belgique et de l'Allemagne vienne faire concurrence au produit du travail des ouvriers canadiens ! Ces messieurs oublient cela, ils ne savent pas que cela va arriver, que c'est imminent. Les députations qui, depuis trois semaines sont venues troubler presque les heures de sommeil du ministre des Finances. . . .

M. GIBSON : Vous en savez long sur ce point.

M. FOSTER : Vraiment ? Les députations qui depuis trois semaines harcèlent le ministre des Finances, faisant évanouir ses songes les plus chers, ayant d'un côté les fatigues de la journée écoulée et en perspective les traces du lendemain, ne lui ont-elles pas parlé des industries qui étaient menacées de la ruine, et des ouvriers qui devaient se contenter de salaires moins élevés ou ne pas en avoir ? Le gouvernement a examiné son tarif, et dans une certaine mesure, les représentations ont été si instantes qu'il a imposé un droit spécifique au lieu d'un droit *ad valorem*, et un droit *ad valorem* plus élevé à la place d'un droit moins élevé. Ces ouvriers du Canada sont, après tout, les hommes dont la cause a été plaidée ici, dont la cause a été discutée ici, et je suis ici, non pas en qualité d'agent de l'Allemagne et de la Belgique, mais à titre d'agent des industries et des ouvriers du Canada.

Je demanderai maintenant à mon honorable ami (M. Paterson) si, oui ou non, il va répondre à la question lui demandant de définir sa politique, mais il peut me dire que j'ai fait des conjectures à ce sujet. Que puis-je faire de plus ? Je ne peux pas lui faire dire en quoi consiste sa politique, et je suis bien obligé de conjecturer, et je dois supposer que c'est probablement le principe sur lequel il s'appuie, et que ça doit être ce principe. Mais supposons que ce n'est pas cela, quel est l'autre principe ? Est-ce l'opinion que "l'avantage en somme" doit être quelque autre chose que la moyenne du tarif ? Quelle autre chose cela peut-il bien être ?

Assurément ce n'est pas du pur sentiment, ça ne peut pas être aucune relation d'amitié ni aucune prédilection. Quel peut donc être le principe si ce n'est l'unique fait relatif aux droits, et aux droits correspondants et quelle est la proportion des uns et des autres ?

Je n'insulterai pas mon honorable ami (M. Paterson) en essayant de prouver, que l'on ne peut établir autrement un point de comparaison qu'en prenant le taux des droits, les tarifs de deux pays, et en les comparant pour accorder le bénéfice de cette clause au pays qui peut démontrer que la moyenne de son tarif est moins élevée que la moyenne du tarif canadien ou l'égal. Si mon honorable ami (M. Paterson) veut me dire quelle base de proportion il adopte pour faire ce calcul, je

M. FOSTER.

vais reprendre mon siège, et l'écouter ; oui je vais l'écouter, avec tout le recueillement avec lequel les prophètes et les sages de jadis étaient écoutés par leurs auditeurs assis à leurs pieds et bivant les paroles inspirées qui tombaient de leurs lèvres.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : J'ai dit que je répondrai à la question de l'honorable député (M. Foster). Si je n'avais pris cet engagement, je crois que la Chambre serait d'accord avec moi, pour reconnaître que vu le langage dont il s'est servi, et les paroles qu'il a employées, je serais justifiable de ne pas m'occuper de ses remarques. Si j'ai employé le mot "moi" —

M. LISTER : C'est un insolent et un impertinent.

M. FOSTER : L'honorable député dit que je suis un impertinent.

M. LISTER : Un insolent.

M. FOSTER : Je demande votre protection, M. l'Orateur-suppléant. C'est une chose inouïe en cette Chambre qu'un député assis à son siège, le chapeau sur la tête, appelle un collègue insolent et impertinent. Vais-je être insulté ainsi ?

M. LISTER : J'ôte mon chapeau et je me lève et je vous appelle insolent et impertinent.

M. FOSTER : Je demande que ces mots soient retirés.

M. TAYLOR : M. le Président. . . .

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. TAYLOR : Si les honorables membres de la droite tiennent cette conduite ils peuvent être convaincus que cela n'avancera pas la besogne de la Chambre. Je demande que vous appliquiez la règle, M. le Président.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je décide que les mots soient retirés.

M. FOSTER : Maintenant je demande que vous appliquiez l'autre règle constitutionnelle.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Quels sont ces mots ?

M. FOSTER : L'honorable député a dit, son chapeau sur la tête, et il la répété après avoir ôté son chapeau, que j'étais un insolent et un impertinent.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je trouve que d'après les règlements des délibérations, lorsqu'un ordre a été donné de retirer les paroles d'un député, comme dans ce cas-ci, le député qui s'est servi de ces expressions a le droit de les retirer avant d'en appeler à la Chambre.

M. LISTER : Conformément aux règles de la Chambre, je retire l'expression. Si j'étais dehors, je ne le ferais pas.

M. FOSTER : Etant fragilement bâti et de poids léger, je me lève pour demander encore une fois la protection de la Chambre. Quand un homme de la taille et du poids du député de Lambton, M. Lister, se lève les yeux en feu, me regarde fixement et déclare que s'il était dehors, il ne retirerait pas ces paroles, mais qu'il continuerait à m'appeler

insolent et impertinent, je désirerais savoir si je puis vous demander d'étendre votre protection sur moi, en dehors de la Chambre.

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : Je crois que lorsqu'un député retire des expressions dont on se plaint, il doit le faire sans réserve.

M. LISTER : Je vous promets, M. l'Orateur, que je ne dirai rien à l'honorable député au dehors. Si petit qu'il soit, petit à tous les points de vue, il n'a pas besoin d'avoir peur.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : J'ai dit et je répète de nouveau, que je vais essayer de répondre à son discours ; mais si je n'avais pas dit cela j'aurais pu me croire justifiable, d'après le ton du débat, les expressions dont il s'est servi, de garder le silence sans vouloir être impoli en agissant ainsi. Mais je veux qu'il soit bien compris de l'honorable député, que tout en reconnaissant la position qu'il occupe dans la Chambre, et bien qu'il prétende et déclare que j'appuie trop sur le mot "moi" et que je veux me donner trop d'importance, les députés avec qui je siège dans cette Chambre depuis plusieurs années, ne m'accuseront pas, je l'espère, de ce défaut. Je lui dirai cependant que j'ai suffisamment de respect et d'estime de moi-même pour me permettre, autant que je me conformerai aux règlements de la Chambre, pour ne pas permettre, dis-je, à un député, même s'il occupe la position de l'honorable député, de se servir à mon égard de paroles d'une nature insultante.

Qu'a fait l'honorable député ? Il a simplement répété sa question plusieurs fois. Il a été blessé de voir que je lui répondais toujours la même chose, et si je me suis servi du mot "moi" j'ai été pour ainsi dire forcé d'en agir ainsi étant interpellé personnellement, et en tout cas, je ne l'ai pas employé pour me donner de l'importance, car je ne croyais pas me trouver dans une position bien enviable, et cela grâce à cette résolution. Je comprends que, à titre de membre du gouvernement, la loi, si elle devient en vigueur, m'impose ce devoir, et j'en ai parlé, ayant en vue l'accomplissement de mon devoir, en parlant dans le sens personnel parce que le devoir m'incombait personnellement. Je vais maintenant m'efforcer de parler à titre de contrôleur des Douanes.

Le contrôleur des Douanes s'aperçoit qu'il est sous l'impression que si cette clause devient loi et que la question se présente de décider si les produits d'un pays doivent être admis conformément aux conditions de la clause différentielle contenue dans cet acte, il sera alors du devoir du contrôleur des Douanes de prendre la question en considération et de décider, en prenant pour point de comparaison, les conditions stipulées dans la loi, si les produits de ce pays devraient ou non en bénéficier.

L'honorable député me demande de lui faire connaître mon point de comparaison. Il sait bien qu'il existe pour moi en toute lettre dans la loi.

16. Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en somme sont aussi favorable, au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être déclarés en douane ou levés d'entrepôt pour la consommation au Canada aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité, à la liste D.

Je comprends qu'il sera du devoir du contrôleur des Douanes d'étudier le tarif dans tous ses détails. Il examinera le cours du commerce entre ce pays et le Canada, et il prendra en considération les produits de ce pays, en un mot, il étudiera son commerce tout entier ; il essaiera de se rendre compte de la question sous toutes ses formes et en tenant compte de la teneur de la résolution il s'efforcera d'en arriver à une décision basée sur les renseignements qu'il aura ainsi obtenus. Il fera rapport au gouverneur en conseil, sous l'autorité de qui le contrôleur des Douanes se trouve placé en vertu de cette clause. Le gouverneur en conseil approuverait ou désapprouverait alors l'acte du contrôleur des Douanes. Et la décision qui serait rendue, ou donnerait effet à la clause, et permettrait aux produits de ce pays d'être admis conformément aux conditions privilégiées qui y sont contenues, ou bien on ne leur permettrait pas de bénéficier de ces droits différentiels.

J'ai essayé de répondre à la question de l'honorable député, j'espère que j'ai expliqué clairement la question, et qu'il n'a plus maintenant aucune difficulté à la comprendre. Je fais de nouveau allusion au fait que l'honorable député a déclaré cette après-midi, si je l'ai bien compris, sur un point, ne concernant pas le tarif de réciprocité, mais au sujet du traité qui est une question de droit au sujet de laquelle il est admis qu'il existe quelques doutes.

Il a fait connaître son opinion. Et c'est bien là qu'il y avait présomption de sa part, lorsque des députés, possédant des connaissances légales et constitutionnelles, s'étaient déclarés favorables à cette résolution, et que d'autres, moins positifs dans leur opinion à ce sujet, avaient cependant à sa connaissance, laissé entendre que la question était douteuse ; mais l'honorable député s'était prononcé, et il avait décidé que d'après le sens de cette clause nous sommes tenus de faire profiter du privilège qui y est contenue, les marchandises de l'Allemagne et de la Belgique, et il a fait tout ce qui était en son pouvoir, il a usé de toute son influence, s'il en possède quelque peu, pour induire ces nations à demander de profiter de ces traités qui contiennent en leur faveur la clause de la nation la plus favorisée. Les ouvriers de ce pays, à qui il a fait allusion, et les fabricants du Canada dont il prétend défendre les intérêts, et que nous allons ruiner suivant lui, remarqueront que, — si ses paroles peuvent avoir une certaine influence sur la décision de cette question, — l'ex-ministre des Finances du Canada s'est efforcé de prêter main-forte à ceux qui essayaient d'obtenir l'accès à nos marchés, grâce à cette clause différentielle. Lorsque la Chine et le Japon demanderont une remise des droits en se prévalant de cette clause, s'il leur est loisible d'en agir ainsi, alors ils pourront appuyer leur demande sur le fait que l'ex-ministre des Finances du Canada a déclaré dans cette Chambre qu'ils avaient droit en vertu du nouveau tarif d'obtenir que leurs marchandises soient admises à profiter des avantages de cette clause différentielle. J'ai simplement dit que, bien que l'ex-ministre des Finances ait déclaré que cette clause différentielle s'appliquait à la Belgique, à l'Allemagne et à une vingtaine d'autres pays, y compris la Chine et le Japon, le contrôleur des Douanes n'était pas de cet avis.

M. FOSTER : Je voudrais poser une question à l'honorable contrôleur des Douanes.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOSTER : Les honorables députés feraient tout aussi bien de garder leur sang froid. Je leur déclare que ce n'est pas en m'interrompant qu'il feront avancer le travail de la Chambre, j'attendrai que l'ordre soit rétabli pour continuer. De crainte d'avoir une trop grande confiance et une trop forte présomption de moi-même, voici la question que je voudrais poser au contrôleur : n'est-il pas vrai qu'il y a quelques semaines les consuls belge et allemand au Canada ont soulevé cette question et l'ont soumise à son propre département, puis à leur gouvernement respectifs, et par l'entremise de ces derniers probablement au gouvernement anglais ? Si cette question est une infamie, ce que je nie de toutes mes forces, elle a été soulevée plusieurs semaines avant que je demande aucun renseignement à son sujet dans cette Chambre.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député sait que cette question m'a été soumise ; je crois avoir donné certains documents au chef de l'opposition ou à l'honorable député lui-même. Mais il ne doit pas oublier que la question a été soulevée non pas d'après les termes du tarif différentiel, mais sur la question du traité. Je ne crois pas que la question m'ait été soumise d'une autre manière.

M. DAVIN : Je voudrais poser une question à l'honorable contrôleur des Douanes. Chaque fois qu'il a répondu à l'ex-ministre des Finances, l'honorable ministre a semblé insister sur le fait que dans le cas ou l'Allemagne, la Chine ou le Japon demanderaient à profiter de cette clause différentielle, ils pourraient se servir des paroles prononcées dans cette Chambre par l'ex-ministre des Finances. Je demanderais au contrôleur des Douanes, si sous l'empire de cette clause, il ne sera pas obligé d'avoir un point de comparaison pour baser son jugement, et qu'après avoir établi cette base de proportion, ne sera-t-il pas tenu d'agir malgré cela conformément aux règles de la justice ?

Comme deuxième question, j'aimerais savoir, s'il est tenu d'agir ainsi, quel poids ont les énoncés de l'ex-ministre des Finances ? J'aimerais entendre le contrôleur répondre à ces questions.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : S'il existait quelque doute à ce sujet, comme le prétend l'honorable député, pourquoi ces nations n'invoueraient-elles pas les déclarations d'un homme aussi distingué que l'ex-ministre des Finances, d'un homme qui se croit capable de parler avec autorité sur des questions de droit constitutionnel au sujet desquelles il existe des doutes.

M. DAVIN : Je ne suis pas surpris du spectacle que nous avons eu toute la journée. Je ne suis pas surpris du silence qui étonnera le public, car nous nous trouvons, dans cette Chambre en présence d'un parti effaré et d'un gouvernement amoindri.

Le contrôleur des Douanes, en répondant à l'ex-ministre des Finances, a prétendu que ce dernier était hardi de soumettre des opinions après un homme d'une aussi haute réputation que le ministre de la Marine et des Pêcheries. Or qu'a dit le ministre de la Marine et des Pêcheries ? Il nous a dit que si certaines choses arrivaient, le gouvernement se trouverait dans cette avantageuse

position, et que, si, plus tard, certaines autres choses arrivaient, le gouvernement se trouverait dans une position différente. Ainsi, le tout repose sur une hypothèse, comme le dit l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et le gouvernement se trouve dans une position des moins sûres.

Ainsi, le spectacle que nous avons en aujourd'hui ne me surprend pas, car dans les deux discours de l'honorable ministre (M. Paterson), qui est chargé de cette question, nous ne trouvons aucun renseignement.

Mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances (M. Foster), a demandé, avec raison, des explications, mais le contrôleur des Douanes, qui, en vertu de cette législation, aura le droit de faire des traités, a répondu par un discours que je lui ai souvent entendu faire en public, un discours plein de vigueur et d'énergie, mais, avec tout le respect dû à l'honorable député, il n'a pas fait de ces déclarations de nature à jeter de la lumière sur une question de ce genre. Le seul homme qui a défendu le gouvernement, c'est le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), et lorsque je l'ai vu, hier soir, se balancer et passer d'un sujet à un autre, je n'ai pu m'empêcher de penser à l'Américain qui, voyant un homme défendre un prisonnier dans une de nos cours, demandait qui c'était. Lorsqu'on lui répondit que c'était un conseil de la Reine. "Si c'est un conseil de la Reine," dit-il, "je plains Sa Majesté."

M. MCGREGOR : Il n'y a pas de conseils de la Reine aux Etats-Unis.

M. DAVIN : Ai-je dit que c'était aux Etats-Unis ?

M. MCGREGOR : Oui.

M. DAVIN : J'ai parlé d'une cour de justice où était entré un Américain ; je crois que l'on trouve des Américains au Canada.

J'ai écouté le discours de l'honorable ministre de la Marine, et j'ai aussi écouté la magistrale réfutation de ce discours par l'honorable député de Halifax (M. Borden).

M. l'Orateur, il y a des avocats distingués du côté de la droite. Il y a mon honorable ami (M. Lount, un savant avocat ; et il y en a d'autres, et tous savent très bien que l'argumentation de l'honorable député de Halifax (M. Borden) est irréfutable. Sans doute, la raison du silence des membres du gouvernement, c'est qu'il se trouve dans cette position devant le pays, ou qu'ils étaient incompetents il y a un mois, ou qu'ils trompaient le pays.

Un honorable député me rappelle que j'aurais dû mentionner l'autre représentant de Halifax (M. Russell), qui est aussi un avocat distingué. Lui aussi est silencieux. Son collègue de Halifax (M. Borden) a présenté une savante argumentation qui reste sans réfutation. Personne, du côté de la droite, n'a osé y répondre. Voici donc la position : il y a un mois, ou le gouvernement était incompetent ou il trompait le public.

M. CHOQUETTE : Adopté.

M. DAVIN : Non, M. l'Orateur, ce n'est pas adopté. Je veux d'abord dépendre aux honorables ministres la misérable position dans laquelle

ils se sont mis. Nous avons un gouvernement, avec une forte majorité, qui a peur de se prononcer. Nous avons un gouvernement avec une immense majorité qui craint de défendre ses propres mesures. M. l'Orateur, c'est un spectacle inouï dans l'histoire parlementaire. Jamais mesure plus importante n'a été soumise à ce parlement. Elle touche à la base même de notre système fiscal. Elle soulève des questions internationales de la plus haute importance, et cependant on ne nous a pas expliqué ce que signifiait le nouveau paragraphe "B," et comment il fonctionnera.

Mon honorable ami (M. Paterson), dit qu'il décidera. Je suppose que dans le cas où certaines questions se présenteraient devant lui, venant de l'Allemagne, du Japon, de la France ou de l'Autriche, dans le cas d'une proposition de certains fonctionnaires, il décidera. Mais s'il survient un différend avec quelque pays, devra-t-il régler la chose, et dans ce cas, quelle serait la conséquence? Non seulement il lui faudrait remettre l'argent perçu sur les marchandises de tels pays, mais ces pays pourraient avoir des réclamations contre le gouvernement. Voici une question qui peut affecter sérieusement les relations entre l'Angleterre et sa première colonie, et cependant les membres du gouvernement, après avoir soumis ce qu'ils appellent une clause différentielle en faveur de l'Angleterre défont, un mois plus tard ce qu'ils ont fait, et ils n'ont pas un mot à dire pour expliquer leur conduite. Pourquoi cela? Est-ce parce qu'ils ont honte de la position qu'ils occupent aujourd'hui en Chambre?

Il est aujourd'hui connu à Londres que les ministres de la première colonie de l'Empire ont, il y a un mois, fait en faveur de l'Angleterre, de fausses professions de foi qu'ils retirent aujourd'hui.

Ces honorables messieurs nous déclaraient, il y a un mois, qu'ils avaient fait de grandes choses pour l'Angleterre, en permettant l'entrée des marchandises de ce pays au Canada, jusqu'au 1er janvier, à une réduction de $\frac{3}{4}$, puis ensuite à une réduction de $\frac{1}{2}$. Ils savent qu'ils permettent aujourd'hui, aux mêmes conditions que pour les produits anglais, entrée des produits de 22 nations qui ont des tarifs protecteurs élevés.

Or, si le gouvernement faisait beaucoup pour l'Angleterre, il y a un mois, il fait beaucoup plus aujourd'hui pour ces pays protectionnistes.

Ainsi donc, le tarif tel qu'il est aujourd'hui, n'est pas un tarif différentiel en faveur de l'Angleterre, mais différentiel en faveur des pays qui font la concurrence à l'Angleterre.

M. ETHIER : Adopté.

M. DAVIN : Non; pas avant que j'aie dit ce que j'ai à dire et que ce côté-ci de la Chambre ait soumis sa critique. Si les honorables membres de la droite ne veulent pas défendre leur œuvre, ils ne doivent pas supposer un instant que la loyale opposition de Sa Majesté va faillir à son devoir et ne critiquera pas cette mesure.

Maintenant, au nom de la partie du pays d'où je viens, je dois dire que je regrette de voir, en analysant ces changements au tarif, qu'ils n'ont pas été faits dans l'intérêt du cultivateur ou de l'ouvrier, mais dans l'intérêt des fabricants, qui sont venus plaider leur cause auprès du gouvernement; mais où était le cultivateur, où était l'ouvrier, où étaient les prétendus amis du cultivateur?

En étudiant les changements faits au tarif, je ne vois rien indiquant que l'on a pensé au cultivateur, que l'on a pensé aux clients de ces messieurs. Comme membre du parlement, et comme citoyen Canadien, je regrette de voir un semblable tarif, je regrette de voir le parlement canadien dans une telle position. Nous avons un gouvernement composé des premiers hommes du pays, d'hommes venus ici avec une haute réputation d'hommes de qui on attendait de grandes choses, et cependant, aujourd'hui, à la deuxième session du présent parlement, lorsque nous avons devant nous une aussi importante question, ils sont tout à fait incapables de protéger leur dignité, de défendre leurs mesures. J'ai dit que nous étions en présence d'un parti égaré et d'un gouvernement amoindri. J'ajouterais qu'il y a peu de dignité sur les banquettes ministérielles.

Sir CHARLES TUPPER : Je veux un instant attirer l'attention du contrôleur des Douanes sur cette loi, car, d'après ses énoncés ici ce soir, je suis porté à croire qu'il se trompe entièrement sur la nature de l'acte et les devoirs qu'il lui impose.

L'honorable député dit qu'il est chargé de décider à quels pays s'appliquera cette loi. Je désire lui rappeler qu'il a eu à traiter cette question il y a un mois et qu'il a tout à fait manqué à son devoir. Je désire démontrer à mon honorable ami, que, d'après cette loi, il était tenu, comme officier du gouvernement spécialement chargé de ce devoir, et le gouvernement était tenu, de décider quels pays tombaient sous le coup de cette loi.

L'honorable député a informé la Chambre que le soir où ces résolutions ont été présentées, instructions avaient été données aux officiers de son département, par tout le pays, d'admettre les marchandises de la Grande-Bretagne à une réduction de $\frac{3}{4}$. Or je demanderai à mon honorable ami de lire cette disposition et de se demander s'il n'était pas clairement tenu en même temps de dire aux officiers de douane, dans tout le pays à quelles conditions admettre les marchandises des autres pays. Il n'y a rien dans cette clause qui dise que toute application devra être faite au département des douanes pour savoir si les produits d'un certain pays sont, ou non, affectés par les termes de cette clause; mais il est formellement déclaré que tout pays tombant sous le coup de cet acte sera traité de la même manière.

Dans ce cas, je dis donc que mon honorable ami a entièrement failli à son devoir, il y a un mois, en ne disant pas à ses percepteurs à quels pays il était permis d'entrer leurs produits aux mêmes conditions.

Je ne crains pas de dire, qu'à mon avis, il y a eu beaucoup de doute et d'incertitude sur la portée de la loi. J'ai remarqué dans plusieurs journaux anglais l'assertion que les pays qui admettent les marchandises du Canada dans les mêmes conditions qu'elles sont admises en Angleterre, peuvent seuls jouir des avantages de cette clause. L'honorable député ne l'interprète pas ainsi, mais le fait seul que les journaux anglais ont avancé cette assertion est l'indice que la loi peut être mal comprise. Je désire attirer de plus l'attention de mon honorable ami sur le fait qu'il n'y a pas un mot dans la clause qui indique qu'il soit nécessaire de faire une demande à l'effet de jouir du tarif spécial. Il suffit de se rendre de la façon ordinaire à la douane, de présenter son entrée et les officiers de douane, à l'heure même où la loi entrait en vigueur avaient

pour mission d'informer les personnes qui apportaient des entrées si elles tombaient ou non sous le coup de la clause. Maintenant, M. l'Orateur, cela ne souffre aucune difficulté. L'honorable ministre sait que le Canada est entré dans l'Union douanière d'Europe et d'Amérique. Il sait que le Canada a envoyé des représentants à la conférence douanière de Bruxelles et que l'union des douanes fournit à chaque gouvernement qui fait partie de l'association, un état des tarifs de tous les pays qui y sont compris. Je prétends donc que l'honorable député a manqué entièrement à ses devoirs en ne réglant pas la question, du moment que le gouvernement était déterminé à faire entrer cette loi dans les Statuts. Personne n'avait mission de soulever la question des pays qui devaient tomber ou ne pas tomber sous l'effet de cette clause. La question est soulevée seulement quand une personne pénètre dans un bureau de douane et demande une entrée pour ses marchandises. Elle n'est tenue de fournir aucune information, de plaider aucune demande, d'établir aucun droit autre que celui de jouir des privilèges de l'acte. Rien ne parle de la Grande-Bretagne dans cette clause. Pourquoi est-elle admise ? Parce que l'honorable contrôleur dit qu'elle tombe sous le coup de la loi qu'on vient de déposer, et, de même que les officiers de douane ont reçu instruction sans demande de la part de l'Angleterre d'admettre les marchandises anglaises au taux réduit, de même, l'honorable contrôleur était tenu d'informer ces officiers partout, des pays qui pouvaient tomber sous l'effet de la loi. Je suppose que cette question a complètement échappé à mon honorable ami et j'appelle immédiatement son attention parce que je crois la chose grave. Il sait fort bien qu'il est très important pour un pays d'administrer ses lois de façon que personne ne puisse se plaindre de n'avoir pas été traité avec équité et justice.

Maintenant, avant de me rasseoir, je désire dire un mot, un mot seulement sur une autre remarque faite par l'honorable député et qui n'est pas, je crois, digne de lui. Lorsque l'honorable contrôleur a tenté d'enflammer l'esprit public en parlant de l'ex-ministre des Finances (M. Foster) et des autres députés qui ont soulevé la question de la vraie interprétation des traités allemand et belge et en les représentant comme les avocats de l'Allemagne, de la Belgique et d'autres pays, l'honorable contrôleur a adopté une conduite indigne de lui et indigne du gouvernement dont il fait partie. L'honorable contrôleur ne niera pas qu'il est très important que les lois de ce pays puissent subsister et être appliquées, il sait et reconnaît, comme tout autre membre de cette Chambre, qu'il est du devoir d'un député, de quelque côté qu'il siège d'indiquer tous les points sur lesquels il peut supposer qu'un acte en discussion ne pourra pas être appliqué ou rencontrera de graves difficultés d'application. Mon honorable ami prétend qu'il y a des autorités éminentes qui maintiennent que ces traités, allemand et belge n'ont rien à voir dans le cas actuel et ne s'appliquent pas au Canada. Je défie l'honorable député de me citer une autorité d'une importance quelconque qui se risqué à exprimer une opinion pareille. Les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre n'ont pas hésité à nommer les autorités sur lesquelles ils basent leurs opinions. Ils ont cité lord Knutsford qui était chargé de l'administration de tout l'Empire Colonial de la Grande-Bretagne et qui a posé en principe de la façon la plus

Sir CHARLES TUPPER.

claire et la plus catégorique que dans les colonies britanniques les marchandises anglaises ne pouvaient pas jouir d'une préférence ; qu'en vertu des termes des traités conclus par l'Angleterre avec la Belgique et l'Allemagne les colonies étaient incluses dans ces traités ; que les marchandises allemandes et belges avaient le droit de pénétrer dans ces colonies absolument aux mêmes conditions que les marchandises de la Grande-Bretagne ; que d'ailleurs les marchandises belges et allemandes n'étaient pas seules à avoir le droit de pénétrer précisément aux mêmes conditions que les marchandises anglaises, mais que même tous les pays jouissant en Angleterre du traitement de la nation la plus favorisée, avaient le droit, pour les mêmes motifs de faire entrer leurs marchandises aux mêmes conditions que les marchandises anglaises. Voilà une de mes autorités et j'en ai cité une autre.

Sir Michael Hicks-Beach, l'un des hommes d'Etat les plus distingués de la Chambre des Communes en Angleterre, le présent chancelier de l'Echiquier, a exposé en plein parlement, en présence des juriconsultes de la Couronne d'Angleterre et des plus grands avocats des deux grands partis, précisément la même doctrine dans les mêmes termes. Il a dit que dans aucune colonie les marchandises de la Grande-Bretagne ne pouvaient être reçues dans des conditions plus favorables que les marchandises de Belgique et d'Allemagne et de tous les autres pays jouissant du traitement de la nation la plus favorisée. Puis, j'ai signalé que la grande conférence qui a siégé à Ottawa et à laquelle des représentants de toutes ces grandes parties de l'Empire s'étaient unis pour demander à la Grande-Bretagne de faire disparaître ces traités allemand et belge qui empêchent les marchandises du Royaume-Uni d'être reçues dans les colonies britanniques à d'autres conditions que les marchandises d'Allemagne et de Belgique et de ces autres pays. J'ai cité à l'honorable député ce fait que le marquis de Ripon a transmis une dépêche au gouverneur général du Canada, il y a deux ans à peine—et que dans cette dépêche il déclarait dans les termes les plus catégoriques, qu'après avoir examiné cette question avec toutes les informations à sa disposition, il n'existait aucun doute que les marchandises du Royaume-Uni ne pouvaient être admises ni au Canada ni dans aucun autre territoire britannique, autrement qu'aux conditions imposées à la Belgique et à l'Allemagne. J'ai fait plus. J'ai cité l'autorité du plus éminent peut-être des avocats de l'Empire, sir Charles Russell, maintenant lord Russell de Killowen, fournie au gouvernement en sa qualité de juriconsulte de la Couronne, et lue en plein parlement et déclarant qu'en vertu du traité conclu entre la Grande-Bretagne et la Belgique et l'Allemagne, aucune colonie ne pouvait admettre les marchandises de la Grande-Bretagne à des conditions plus favorables que celles de l'Allemagne et de la Belgique et des autres pays ayant droit au traitement de la nation la plus favorisée. L'honorable député veut-il me dire quelles autorités il peut opposer à celles-là, à cette liste d'autorités distinguées qui, depuis dix ans, ont exposé en parlement cette manière de voir ; en face des plus grands juriconsultes de l'Empire ; en présence d'hommes qui n'auraient pas manqué de signaler les défauts s'il s'en trouvait dans ces déclarations, et je ne puis comprendre comment on peut trouver dans ce pays un homme intelligent pour oser affirmer, en présence de pareilles autorités, qu'il con-

serve encore un doute sur cette question. Ce n'est pas comme si la question était nouvelle ou si elle n'avait pas été disséquée sous toutes ses faces.

Mon honorable ami sait que ce parlement a adopté une loi pour approuver le traité avec la France et il sait que le gouvernement impérial n'a pas accepté cette loi, mais qu'il a demandé d'y suppléer par un autre acte déclarant, bien que ces privilèges fussent accordés à la France, en vertu d'un traité de réciprocité, en échange de privilèges concédés par la France, que ce traité ne pouvait pas entrer en vigueur à moins que le parlement du Canada ne passe une loi décidant que les marchandises similaires de Belgique et des autres pays soient admises aux mêmes conditions. Et ce parlement a passé cette loi, il y a deux ans. C'est une question qui n'admet aucun doute; avocats ou particuliers nous devons nous en rapporter aux plus hautes autorités de l'Empire sur les questions de droit international se rapportant à un traité impérial. Comment, M. l'Orateur, voilà seize années que nous dépensons à implorer le gouvernement britannique de faire disparaître ces traités. Et pourquoi? S'ils ne se rapportent pas à une question comme celle-ci, qu'est-ce que cela peut nous faire qu'ils existent ou n'existent pas? L'honorable député sait que le parlement du Canada a été unanime à implorer le gouvernement britannique de faire disparaître ces traités, parce qu'ils empêchaient l'adoption d'un tarif de préférence entre la mère-patrie et le Canada. Il est trop tard maintenant pour dire qu'il subsiste des doutes et s'il n'en existe pas. Je demande si l'on peut m'accuser de plaider la cause de la Belgique ou de l'Allemagne quand j'indique la position où nous nous trouvons, quand je signale le fait que la loi dont le gouvernement demande l'adoption ne recevra pas l'assentiment du gouverneur général, à moins que nous ne prenions des dispositions pour admettre les marchandises de ces autres pays. J'ai indiqué que les instructions adressées au gouverneur général, l'obligent de réserver cet acte et le gouvernement s'étant aperçu de cela, a éludé la difficulté en ajoutant cette clause qui lui permet d'admettre des marchandises de la Belgique et de l'Allemagne et des autres pays jouissant du traitement de la nation la plus favorisée sur la même base que les marchandises anglaises. Dans ces conditions il n'est pas digne de ces messieurs de prétendre, même un instant, qu'en indiquant l'opinion des autorités reconnues comme les plus éminentes de la Grande-Bretagne, je plaide la cause de la Belgique et de l'Allemagne.

L'honorable député a lu un de mes discours et je l'en remercie. Je ne m'étais jamais aperçu qu'il fût aussi bon avant que mon honorable ami l'eût répété de la façon éloquente et sonore que nous lui connaissons tous. Je le remercie de l'avoir lu car il y trouvera les plus solides arguments que je pouvais employer devant les chambres de commerce de l'Empire, pour essayer de convaincre le gouvernement impérial du devoir qui lui incombe de faire disparaître ces traités belges et allemands qui empêchent l'établissement d'un tarif de préférence entre l'Angleterre et le Canada. L'honorable député trouvera, s'il relit le discours qu'il a eu la bonté d'introduire dans les *Débats* l'argument que j'ai employé à cette occasion, en m'adressant aux chambres de commerce en face de membres du parlement impérial. J'ai montré que si ces traités

sont précieux pour l'Angleterre ils le sont encore deux fois plus pour l'Allemagne et la Belgique.

J'ai dit que la quantité de produits expédiée en Angleterre, de Belgique et d'Allemagne étant de 50 pour 100 plus élevée que la quantité de produits expédiée d'Angleterre en Belgique et en Allemagne, j'étais convaincu que si le gouvernement de Sa Majesté prenait une attitude ferme et disait à ces deux pays: "Vous devez retrancher cette clause relative aux colonies qui se trouve dans ces traités depuis longtemps, mais qui ne devrait pas s'y trouver sous la politique éclairée que la Grande-Bretagne suit aujourd'hui; vous devez faire disparaître cet obstacle qui empêche l'Angleterre et ses colonies d'avoir des relations commerciales réciproques, sinon, nous serons obligés de dénoncer les traités;" j'étais convaincu, dis-je, que si le gouvernement anglais prenait cette attitude, cette clause serait retranchée. J'ai dit alors et je dis maintenant, et je crois que si l'Angleterre prenait cette attitude, la clause serait immédiatement retranchée et la difficulté disparaîtrait, car ces traités sont beaucoup plus avantageux pour la Belgique et l'Allemagne que pour l'Angleterre. De concert avec le parlement du Canada, j'ai apporté tous les arguments qu'il m'a été possible d'apporter à l'appui de cette prétention. Dans une circonstance, en tout cas, ce parlement, par un vote unanime, s'est adressé au gouvernement de Sa Majesté pour lui demander d'éliminer ces clauses relatives aux colonies, ou, sinon, que les traités soient dénoncés. Dans ce cas, il n'est plus temps pour l'honorable monsieur d'insinuer que les membres de l'opposition ne remplissent que leur devoir envers le parlement et envers le Canada, lorsqu'ils signalent au gouvernement comme ils l'ont fait l'absolue nécessité de changer cette clause, afin de faire un acte loyal et constitutionnel qui ne violerait aucun traité anglais. Je me suis levé dans le but de dire au gouvernement que s'il veut lire attentivement cette clause, il constatera qu'il est de son devoir de décider sans retard quels sont les pays auxquels doit s'étendre cette réduction dans le tarif général, et de donner instruction à ses fonctionnaires d'appliquer cette clause qui est censée être la loi du pays.

M. IVES: Je me lève pour poser une question à l'honorable ministre des Finances. Après avoir lu ces résolutions, je suis arrivé à la conclusion que cette question relève de l'exécutif, mais je vois que l'action de ce dernier ne doit s'exercer que lorsqu'il s'agit d'admettre de temps à autre d'autres pays à jouir du tarif de réciprocité, tandis qu'il semble n'exister aucune disposition relative à la procédure à adopter pour refuser les avantages de ce tarif. Or, il est facile de comprendre que le contrôleur des Douanes, en examinant le tarif d'un pays tiers, par exemple, celui de la Nouvelle-Galles du Sud, pourrait constater qu'au moment où il a rendu sa décision, le tarif de la Nouvelle-Galles du Sud était, en somme, aussi favorable à l'admission des produits canadiens que le tarif du Canada l'est à l'admission des produits de la Nouvelle-Galles du Sud. Mais la Nouvelle-Galles du Sud a une législation qui, chaque année, modifie son tarif. Supposons que la Nouvelle-Galles du Sud, après avoir été admise à jouir de ce privilège au Canada, augmente considérablement ses droits, qu'elle établisse, de fait, des droits différentiels au détriment du Canada, le ministre des Finances voudra-t-il me dire quelle

disposition il a adoptée pour la suppression du privilège qu'il a peut-être donné à la Nouvelle-Galles du Sud, ou à tout autre pays ?

Le **MINISTRE DES FINANCES** (M. Fielding) : Nous pourrions supposer sans crainte, je crois, qu'un pays auquel s'appliqueraient les dispositions de cette clause serait assez sensé pour désirer continuer, et, en conséquence, il n'est pas nécessaire que nous nous alarmions beaucoup à ce sujet. Cependant, la question posée par l'honorable député (M. Ives) est pertinente. C'est plutôt une question de droit qu'autre chose. Parlant de mémoire, mon impression est que la résolution nous donne assez d'autorité pour nous justifier d'annuler cet arrêté ministériel. Cependant, je ne voudrais pas trop me prononcer sur ce point ; c'est une question de droit, et je préférerais que les honorables députés qui appartiennent au barreau y répondissent. S'il existe un doute, la question mérite peut-être d'être examinée. Je ne m'attends pas à ce qu'il se présente des cas de cette nature, mais il est bon de prévoir tout ce qui peut arriver, et la question de savoir si cette résolution comporte autant que je le crois, peut parfaitement être discutée.

M. **IVES** : J'ai examiné cette question autant qu'il a été en mon pouvoir de le faire, et je ne vois pas que la résolution permette de retirer le privilège. Naturellement, le parlement pourrait le faire à la session suivante, mais, dans l'intervalle, je ne vois pas que l'action de l'exécutif puisse s'exercer dans ce sens, et je demanderai très sérieusement à l'honorable ministre (M. Fielding) et à son chef (M. Laurier), s'il ne vaudrait pas mieux, en rédigeant cette résolution, faire des dispositions relativement à l'exercice de l'action de l'exécutif relativement à la suppression du privilège, lorsqu'on le jugera nécessaire.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Si des circonstances semblables se présentent, ce ne sera que pour quelques mois, et l'on pourrait indubitablement y remédier à la session suivante du parlement.

M. **TAYLOR** : Est-ce l'intention du premier ministre de siéger après minuit ? Je désire le savoir, car d'autres députés et moi avons des observations à faire sur cette question. S'il a l'intention de prolonger la séance jusqu'après minuit, nous parlerons, mais s'il n'en a pas l'intention, je proposerai que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

Le **PREMIER MINISTRE** : Comme c'est un congé, il nous faudra lever la séance.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

La proposition est adoptée.

RAPPORT.

Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries (M. Davies).

Le **PREMIER MINISTRE** : Je propose que la séance soit levée.

M. **IVES**.

Sir **CHARLES TUPPER** : Le chef de la Chambre voudrait-il dire ce que nous ferons vendredi ?

Le **PREMIER MINISTRE** : Nous continuerons l'examen de ces résolutions.

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit et 15 minutes (jeudi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 28 mai 1897.

M. **FORATEUR** ouvre la séance à 3 heures.

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 118) concernant la Compagnie de mines, de traite et de transport de Yukon. (M. Maxwell.)

Bill (n° 119) constituant en corporation la Compagnie Mutuelle et Générale Canadienne. (M. Madore.)

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Le **PREMIER MINISTRE** (M. Laurier) : Je propose :

Que les ordres du gouvernement aient la priorité après les interpellations, lundi prochain, et tous les lundis jusqu'à la fin de la session.

M. **FOSTER** : Je dirai à mon honorable ami qu'il serait probablement préférable qu'il consentit à ajourner sa motion encore une journée. Il n'accorderait ainsi qu'un jour de plus aux députés, et à mon avis, la Chambre devrait l'avoir. Le chef de l'opposition n'est pas ici aujourd'hui. Nous aurions ainsi la journée de lundi prochain pour la législation d'intérêt privé, et, lundi, nous pourrions examiner s'il est nécessaire que le gouvernement prenne tous les jours après cela. Il y a quelques questions que la Chambre aimerait probablement traiter le jour consacré à la législation d'intérêt privé.

Le **PREMIER MINISTRE** : Naturellement, je veux bien répondre aux désirs de la Chambre. Toutefois, je rappellerai à mon honorable ami que l'ordre du jour ne renferme pas beaucoup d'articles se rapportant à la législation d'intérêt privé, et tous les députés chargés de cette législation ont eu suffisamment le temps de s'en occuper.

Je dirai à mon honorable ami que pour des raisons qu'il connaît, il me faudra partir prochainement pour l'Angleterre, et le gouvernement désire beaucoup profiter de tout le temps qui lui reste encore pour terminer sa besogne.

M. **FOSTER** : J'approuve absolument ce que se propose le gouvernement. Personnellement, j'aurais très peu d'objection, mais la prorogation est éloignée, et c'est enlever aux députés les jours consacrés à leurs travaux à une époque bien peu avancée de la session.

Je ne crois pas que mon honorable ami commette une grande erreur en laissant le lundi à la Chambre ; après cela, il serait probablement préférable

que le gouvernement eût tous les jours. Nous désirons ardemment que le gouvernement termine sa besogne ; aucun de nous ne désire rester ici plus longtemps qu'il n'est absolument nécessaire.

M. CLANCY : Je désire faire observer au premier ministre qu'il y a à l'ordre du jour plusieurs motions dont l'examen a été suspendu à sa propre demande. Il a dit, il y a un instant, que nous avions eu ample occasion d'épuiser l'ordre du jour. L'honorable premier ministre se rappellera que l'examen de quatre ou cinq de mes motions a été suspendu à la demande du gouvernement, et j'aimerais qu'il me fût donné au moins de les faire disparaître de l'ordre du jour, si l'occasion ne m'est pas donnée de les discuter.

Le PREMIER MINISTRE : Les honorables députés aimeraient peut-être autant que nous fixions le 7 juin comme jour consacré à la législation d'intérêt privé.

M. FOSTER : J'approuve absolument cette proposition, et cela permettrait à mon honorable ami d'être ici lundi prochain.

M. McNEILL : J'ose dire, M. l'Orateur, que l'on fera tout ce que l'on peut raisonnablement faire, afin de répondre aux désirs du pays et du gouvernement, et aussi, je crois, aux désirs de la majorité des membres de cette Chambre, pour permettre à l'honorable premier ministre de partir pour l'Angleterre et montrer au peuple anglais que nous désirons qu'il se rende là pour nous y représenter. Je crois que si le parlement permettait à l'honorable premier ministre de partir dans des circonstances qui indiqueraient que la population du Canada désire fortement reconnaître d'une manière convenable ce qui se passe cette année en Angleterre, cela produirait un excellent effet dans la mère-patrie, et, j'en suis sûr, les Canadiens approuveraient la chose. Quant à moi, j'espère que nos amis de ce côté-ci de la Chambre feront tout en leur pouvoir pour permettre à l'honorable premier ministre de partir dans de semblables circonstances.

La motion telle que modifiée, est adoptée.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. TYRWHITT : Avant l'appel de l'ordre du jour, je voudrais savoir du ministre suppléant de la Milice si l'on a produit les documents demandés relativement aux changements opérés au Collège militaire Royal, de Kingston. Je reçois tous les jours des lettres de personnes intéressées à cette institution, me demandant des renseignements au sujet de ces changements de nature à influencer sérieusement sur l'institution, d'une manière préjudiciable ou autrement.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Au meilleur de mon souvenir, les changements opérés ont été annoncés dans plusieurs des journaux du pays. Le point important est ceci, savoir : que le terme du cours a été réduit de quatre à trois ans, et que les dépenses à la charge des parents ont été aussi considérablement diminuées, soit d'environ le tiers. On estime que, au lieu d'être de \$1,400 comme autrefois en vertu de l'ancien système, la moyenne de ce que coûtera chaque élève aux parents ne sera pas beaucoup plus

de \$700, si même ça dépasse cette somme. S'il est d'autres points sur lesquels on désire obtenir des renseignements, je donnerai les ordres voulus pour que les détails en soient préparés et soumis au parlement. J'avais oublié que l'honorable député a fait une motion à ce sujet.

M. TYRWHITT : Dois-je comprendre par les paroles du ministre suppléant de la Milice que les renseignements publiés dans les journaux étaient officiels ou, sinon, qu'ils doivent être considérés tels ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : En substance oui.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je désire savoir du ministre de la Marine et des Pêcheries quand il pourra faire la production de certains documents ordonnés à la dernière session, et sur laquelle j'ai déjà appelé son attention ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je suis aussi surpris que l'honorable député de ce que cette production n'ait pas encore été faite. J'ai spécialement écrit à mon sous-chef de ministère pour qu'il la prépare sans délai. Je verrai à la chose.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre sera-t-il assez bon de prendre note des documents supplémentaires dont la production a été ordonnée à cette session-ci, afin que le tout soit produit en une fois.

M. FOSTER : Je serais fort heureux de savoir si d'autres membres du cabinet sont surpris de voir qu'on n'a pas encore produit certains documents, suivant tel qu'ordonné, spécialement des documents roms par le premier ministre.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : L'honorable député, je le sais, parle d'une certaine production spéciale. On la fera dans peu de jours, longtemps avant que le comité des subsides se réunisse.

M. DAVIN : J'aimerais savoir ce qu'il advient de la preuve faite dans l'affaire du directeur de la poste de Northfield, C.-A. ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Je la produirai aujourd'hui ou lundi.

RAPPORT.

Rapport annuel du directeur général des Postes pour l'année finissant le 30 juin 1896. (M. Mulock.)

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

La Chambre se réunit en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Article 16.

M. FOSTER : Je désire faire précéder d'un mot la continuation de mes remarques sur cet article. Je ne veux pas que la droite pense un seul instant que je parle, ou que tout autre membre de la gauche parle, sur cet article, simplement pour tuer le temps ou entraver les affaires. Je ne suis pas

sûr, en parlant ainsi, qu'on me croit sincère ou non. J'en cours le risque, toutefois, et j'adopte cette éventualité : seulement je voulais faire précéder mes remarques de cette déclaration.

Nous, membres de la gauche, croyons, et notre sentiment trouvera de la sympathie à la droite et très certainement dans le pays, qu'en imposant à la Chambre l'adoption de cet article on produirait un tel changement,—changement pour le pire sous beaucoup de rapports importants,—que nous manquions à notre devoir de membres du parlement, et ne remplirions pas le rôle qui incombe à une opposition en ce parlement, si nous ne signalions pas jusqu'à l'extrême limite, d'abord au gouvernement, ensuite à la Chambre et au pays, la nature extraordinaire de cette résolution que le gouvernement a introduite dans le tarif.

Nous protestons contre cet article comme étant, sous ses rapports les plus importants une disposition qu'on n'aurait pas dû mettre dans une résolution destinée à faire partie de la loi des douanes. Ce sujet met en question des principes et met au jour des méthodes d'action et une politique qui requerraient d'être considérés et discutés d'une façon indépendante l'un des autres, dans une mesure consacrée à chacun d'eux séparément, laquelle n'offrirait pas au parlement, l'embaras où il se trouve aujourd'hui d'avoir à considérer ces propositions dans une loi douanière.

Je ne m'étendrai pas plus longtemps sur ce point ; je vais appuyer sur ceux que j'ai déjà dit.

Je regrette l'absence du contrôleur des Douanes. J'espère le voir ici, car je ne crois pas qu'il nous soit possible d'aller bien vite si nous n'avons pas ce ministre pour expliquer ce qu'il nous fait savoir, et pour discuter ce que nous devons discuter, et ce que nous nous croyons en état de discuter, c'est-à-dire les détails de la mesure. Je ne crois pas juste, non plus, ni bien courtois, de continuer la discussion sans que le chef responsable du ministère des Douanes soit à son siège. Je veux aussi demander à celui-ci et aux autres membres du gouvernement de nous faire la courtoisie d'écouter ce que nous disons, et de rester dans la Chambre pendant que nous parlons. Nous ne parlons pas pour le plaisir de la chose, et c'est chose assez sérieuse que de nous donner l'occasion de demander qu'on ait au moins la patience de nous écouter et de discuter, et que la droite prenne part à la discussion comme la gauche.

Cependant, je continuerai maintenant à discuter quelques-uns des points sur lesquels on a insisté, et je les ferai ressortir encore. Je sais que je les ai déjà exposés, mais ils sont si importants que je veux le faire encore.

Examinons d'abord le manque de précision de la résolution. Le chef de la Chambre n'était pas ici jeudi, lorsque des députés de la gauche ont essayé de faire comprendre aux membres du gouvernement la nature excessivement vague des conditions, si l'on peut même leur donner ce nom, mentionnées dans cette résolution. En réalité, elle se résume simplement à ceci, savoir : Que le contrôleur des Douanes et douze hommes constituant le cabinet du temps ont décidé s'il serait sage de permettre à certain pays d'introduire au Canada ses articles manufacturés et ses produits aux conditions d'une réduction d'un huitième ou d'un quart du tarif. Rien ne les limite. On n'a pas indiqué dans la résolution, pas plus qu'on ne nous a donné dans les remarques faites, la moindre idée de ce que seront

M. FOSTER.

les principes qui les guideront dans leurs décisions. L'honorable ministre des Finances (M. Fielding), tard mercredi soir, a fait un aveu. Mon honorable ami (M. Ives) a soulevé ce point-ci, savoir : que, tout en ayant pourvu au moyen d'appliquer cet article, le gouvernement n'avait pas pourvu au moyen de retirer le privilège, dans le cas où un pays avec lequel semblable arrangement aurait été fait, changerait ensuite son tarif, de manière à créer une différence générale dans les conditions auxquelles on avait d'abord accordé ce privilège de réciprocité. Et en réponse, mon honorable ami le ministre des Finances a suggéré que ça pourrait être fait, peut-être, par arrêté ministériel. Il le pense, mais s'il se trompe, il ne sera pas du moins fort préjudiciable au pays que de laisser se perpétuer l'état de choses en attendant la réunion suivante du parlement prorogé.

Je songe justement à un point à ce sujet. S'il n'était pas fort préjudiciable au Canada de laisser introduire par un autre pays un état de choses inégal en cette matière, de laisser celui-ci dans l'intervalle des sessions en possession d'avantages pour lesquels il n'a pas donné d'équivalent, on pourrait tout autant, sans que le pays en souffre beaucoup, attendre, pour mettre en vigueur un arrangement proposé avec un pays particulier quelconque, que le parlement se réunisse pour le sanctionner. Cependant, on enlève au parlement le pouvoir de contrôler les grandes lignes du tarif, tandis qu'on est tout à fait décidé, si l'on accepte à cet égard la parole du ministre des Finances, de laisser le Canada lutter entre deux sessions contre un état de choses inégales que peut créer l'une des parties à la convention.

Le ministre des Finances suggère ensuite la possibilité de mettre fin au privilège par arrêté ministériel. Le gouvernement n'est certes pas allé jusqu'à demander l'autorisation d'élever par arrêté ministériel les droits sur les articles de commerce ; mais le ministre des Finances a sérieusement suggéré au parlement la possibilité probable, chaque fois qu'on croirait bon de retirer le privilège à toute nation, de rétablir la différence de 25 pour 100 des droits par arrêté ministériel. Cela veut dire que le gouvernement doit, non seulement enlever au parlement le droit d'abaisser le tarif dans ses détails, mais encore—autre démarche acceptée par une majorité servile—qu'il nous demanderait de lui accorder le plein pouvoir d'élever par arrêté ministériel les droits sur les articles importés.

On rit à la droite. Qu'ont ces messieurs à rire, et que trouvent-ils de si drôle là-dedans ?

M. TALBOT : Nous rions de l'expression "majorité servile".

M. FOSTER : Au nom de tout ce qui est constitutionnel en matière gouvernementale, un libéral ose-t-il ou peut-il rire à la pensée qu'un gouvernement libéral suggère que nous donnions au conseil du cabinet le droit d'élever et d'abaisser les droits sur une aussi grande échelle qu'on le veut, pour que ce droit s'exerce par simple arrêté ministériel ? Je ne puis le comprendre. Je ne puis arriver à me l'expliquer, et je dis que la majorité qui suit le gouvernement méritera, dans l'histoire, le titre de servile, si elle avilit les droits du parlement jusqu'à lui enlever le pouvoir de dire quels seront les droits de douane, quels seront ses revenus, et quels seront, dans chaque cas particulier, les traités de

commerce conclus avec les pays avec lesquels le Canada a des relations commerciales.

Je regrette, M. le président, qu'il ait été dans la destinée de mon honorable ami (M. Laurier), un libéral de la vieille école, comme lui-même s'intitule, d'introduire dans un seul article du tarif trois principes subversifs de tous les droits du parlement, droits que nous voyons avoir été réclamés par des libéraux pendant quatre ou cinq siècles de l'histoire d'Angleterre.

Laissons de côté l'idée que ce cabinet qui vient d'abaisser les droits de 25 pour 100 va les augmenter par un arrêté du conseil. Ou le ministre des Finances ne songeait pas à ce qu'il disait, ou il n'a pas la moindre notion du principe sur lequel repose cette proposition, car il ne l'aurait certainement pas émise.

Je parlais de la première chose à laquelle nous nous opposons, et je demande à mon honorable ami (M. Laurier) de donner toute son attention à ceci : Est-il juste de donner à un cabinet le droit pur et simple de faire, sans base fixe, ni règle déterminée avec aucun pays ou tous les pays, des traités de commerce impliquant sur l'ensemble des revenus du pays, provenant de ce commerce, une réduction qui atteindra jusqu'à 25 pour 100 ? Est-il juste qu'un cabinet ait ce pouvoir sans, au moins, expliquer au parlement sur quoi il basera son jugement, et d'après quelle règle seront déterminés ces arrangements avec un autre pays ?

J'ai cherché à obtenir du contrôleur des Douanes une seule idée définie de la règle qu'il entend suivre. Sur quoi basera-t-il son jugement ? Prenons un exemple concret ; supposons le cas du Japon, de la Chine ou de l'Allemagne, comme l'on voudra. Supposons, dis-je, pour donner un exemple concret, qu'il s'agisse de déterminer si le Canada admettra les marchandises allemandes à un quart de réduction sur les droits actuels. Nous avons à la tête d'une administration importante, le contrôleur des Douanes, et c'est lui qui doit décider en premier lieu. J'ignore s'il lui faut d'abord faire un rapport officiel au conseil, sur lequel ce dernier aura à délibérer avant de lancer le décret ministériel, mais d'une manière ou d'une autre c'est à lui de décider s'il doit recommander au conseil de mettre l'Allemagne sur la liste des nations favorisées et d'accorder aux produits allemands une réduction de 25 pour 100. Or, quand il se renferme dans son cabinet pour étudier la question, pour décider quelle recommandation il doit faire au conseil, quelle règle devra-t-il suivre ? De quel principe partira-t-il pour faire ses déductions et arriver à une conclusion ? Se dira-t-il : " Les Allemands sont de vieille souche ; ils ne nous sont pas tout à fait étrangers, et vu les liens du sang qui nous lient quelque peu à eux, il serait peut-être bon de leur permettre de trafiquer avec nous, et d'inaugurer par là une ère de paix et de bonne volonté."

Mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Tarte) sourit, parce qu'il voit que cela serait simplement absurde. Il n'y a pas de doute sur ce point, mais je maintiens que tant que la résolution n'imposera pas certaines restrictions au contrôleur, il peut parfaitement baser sa décision sur une considération comme celle-là, et recommander au cabinet de mettre l'Allemagne au nombre des nations favorisées.

D'un autre côté se dira-t-il : " L'Allemagne est un pays que nous ferions bien de cultiver, car elle nous offrira plus tard un débouché important pour

l'écoulement de nos produits ; nous pouvons ne pas avoir grand'chose à en attendre à présent ; il est possible que nous importions de ce pays beaucoup plus que nous n'y exportions ; je ne vois aucun avantage pour le présent, mais si nous cultivons ces gens-là, l'avenir peut nous rapporter de grands bénéfices ; à tout prendre, je crois que je vais courir le risque et recommander la chose au cabinet."

Cette décision serait-elle satisfaisante ? Certainement non. En vue de ces deux considérations qui démontrent l'absurdité de ne pas avoir mis de conditions, je demande par quoi le contrôleur devra se laisser guider lorsqu'il aura à se prononcer. Quels sont les termes mêmes de la résolution ? " Lorsque le tarif douanier d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui, en somme, sont aussi favorables au Canada que les conditions dont il est question ici le sont pour ce pays ", dans ce cas il peut donner sa décision et ordonner que ce pays soit admis aux avantages du tarif différentiel. En vertu de quelle règle ou de quel principe déterminera-t-il si le tarif de ce pays, dans son ensemble, est aussi favorable ou ne l'est pas ? S'il veut être logique et suivre une règle quelconque, il n'a rien autre chose à faire que de comparer les tarifs des deux pays sur les articles de nature à être échangés entre les deux pays et s'il constate que le tarif de l'Allemagne, par exemple, sur les articles que le Canada peut espérer exporter en Allemagne n'est pas plus élevé ou est moins élevé, que le tarif canadien sur les articles que l'Allemagne peut espérer expédier au Canada, alors il peut dire, je vais recommander au cabinet d'accorder aux produits allemands, la réduction d'un huitième ou d'un quart."

Ce que la Chambre voudrait savoir et ce que nous n'avons pas pu obtenir de l'honorable ministre, c'est si c'est cette règle que suivra le contrôleur pour donner sa décision.

Il faut nécessairement suivre une règle quelconque. On ne peut traiter de nation à nation que d'après la justice stricte et absolue et en vertu de règles déterminées. Le gouvernement ne peut pas, à son gré, dire : " Nous allons admettre tel pays et exclure tel autre." Tout pays commercial, du monde entier, a le droit de venir trouver le contrôleur des Douanes et lui dire : Je veux connaître la règle en vertu de laquelle on est admis à vos faveurs, et je verrai si je puis, ou non, m'y conformer."

Quelle autre règle peut-on donner que celle que je viens d'expliquer ? Et si cette règle rend une entente avec un pays, disons l'Allemagne, possible, elle peut aussi la rendre possible avec beaucoup d'autres pays.

Or la résolution est aujourd'hui devant le parlement, et nous ne savons pas encore si c'est cette règle ou une autre que suivra le contrôleur ; et cependant on nous demande de donner ainsi carte blanche au gouvernement ; de lui remettre entre les mains le pouvoir d'étendre cette réduction de 25 pour 100 à tous les grands pays industriels du monde. Le Japon peut réclamer ce privilège, la Chine le peut, et peut-être aussi la Suisse. Comment concilier cette clause avec la déclaration de l'honorable premier ministre qui dit que la clause de la nation la plus favorisée n'aura aucune valeur, pour ce qui concerne la douane canadienne.

Mettons les traités de côté pour le moment, et prenons la clause telle qu'elle est ; or, la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, le Japon, la Chine—en un mot les neuf dixièmes des pays in-

dustriels—peuvent établir que la moyenne générale de leur tarif sur les articles venant du Canada est moins élevée que la moyenne générale du tarif canadien contre les marchandises venant de ces pays.

Le parlement se trouve donc en présence de cette éventualité qu'il met entre les mains du gouvernement un pouvoir qui peut ouvrir le marché canadien à la concurrence de presque tous les pays du monde, si comme base de ses décisions le gouvernement doit prendre une comparaison entre la moyenne des tarifs.

Qu'y a-t-il de plus raisonnable que de demander au gouvernement de dire à la Chambre ce qu'il entend faire et de lui expliquer sur quel principe il basera ses décisions en faisant ces arrangements avec les pays commerciaux ?

C'est la première chose que nous exigeons. Nous demandons au gouvernement de nous dire, de dire au pays quelle règle présidera à ses décisions ; il se peut que cette règle, quand elle sera connue, soit telle qu'elle restreigne considérablement les éventualités dont j'ai parlé et limite ces arrangements à un trop petit nombre de pays, mais la Chambre a certainement droit de savoir jusqu'où le gouvernement peut aller dans cette voie.

Est-ce que je demande plus que ce que la Chambre n'a le droit d'avoir en exigeant cette explication ? L'opposition ou tout membre du parlement outrepassait-il son droit en demandant que ce point soit clairement énoncé avant d'être appelé à voter ?

En voilà assez sur ce point ; passons au suivant : l'effet probable de cette clause sur les industries du Canada ; et c'est au chef du gouvernement que je m'adresse en ce moment. Lui-même, par ses discours, et ses partisans dans tout le pays, ont réussi à s'assurer le concours des manufacturiers libéraux, en leur donnant la promesse que les industries du pays n'auraient pas à souffrir du tarif qui serait proposé. En disant ceci, je ne dis que la stricte vérité et ni le premier ministre, ni ses collègues ne peuvent le nier. Or par suite de la rédaction vague de cette clause, de cette réduction possible de 25 pour 100, de la concurrence de tous ces pays faite à la main-d'œuvre canadienne et aux intérêts industriels du Canada, je ne puis que craindre et trembler pour nos ouvriers et nos industries, en les voyant livrés à une pareille concurrence.

Je n'ai aucune hésitation à déclarer qu'il est impossible aux industries canadiennes de résister à une concurrence aussi étendue que celle qu'on propose dans cette résolution. Je répète que cela est impossible. Dans un pays où l'argent est beaucoup plus cher que dans la plupart de ces pays, où la main-d'œuvre est plus dispendieuse, où les conditions climatiques sont moins favorables pour la fabrication des tissus et beaucoup d'autres industries—pour toutes ces considérations et beaucoup d'autres que je pourrais donner, je déclare que si, en vertu des propositions vagues qui nous sont soumises, le gouvernement use de tout son pouvoir, et accorde cette réduction de 25 pour 100, les industries canadiennes ne pourront pas résister à la concurrence.

Est-ce une chose de peu d'importance de jeter la perturbation parmi toutes les industries grandissantes d'un pays, de mettre le trouble et la crainte au milieu de l'énergie, du capital, du travail qui s'efforcent depuis 15 ou 20 ans à édifier ces industries au milieu de la concurrence que nous livre le monde entier, à l'exception de l'Angleterre ? Est-il

M. FOSTER.

juste, est-il raisonnable, est-il digne d'hommes d'Etat de laisser ainsi ruiner et écraser cette jeune vie industrielle en invitant ainsi la concurrence au moyen d'une réduction de 25 pour 100, en faveur des pays qui pourront profiter de cette offre, si on doit prendre pour règle la comparaison de l'ensemble des tarifs, et nous n'avons pas un seul mot du gouvernement pour nous assurer du contraire.

Ainsi, au nom des industries du Canada, ce qui ne veut pas dire quelques monopoles ou quelques capitalistes, mais toute la classe ouvrière et toute la classe industrielle, la classe agricole et productrice, l'opposition combat cette résolution, et nous demandons au gouvernement de renoncer à exposer ainsi notre vie industrielle à une concurrence qui paraît universelle et qui se ferait dans des conditions si inégales.

Voilà pour le deuxième point, et à celui-là encore nous n'avons aucune réponse. Les ministres restent muets à leurs sièges ; un seul ministre a tenté de répondre, et il s'est lancé dans une dissertation légale qui a été réduite en lambeaux par la réfutation de l'honorable député de Halifax (M. Borden).

M. McMULLEN : Oh ! oh !

M. FOSTER : Je ne veux pas laisser à mon honorable ami de Wellington-nord (M. McMullen) le soin d'en juger, car il n'est pas juge impartial. C'était bon dans le temps que je le croyais parfaitement indépendant. C'était dans le temps où je l'entendais se prononcer en faveur de l'indépendance, en faveur des droits et privilèges du parlement, et je me disais alors : voilà un homme qui, s'il connaissait seulement un peu le droit, ferait un juge distingué. Je me disais : voilà un homme qui, s'il arrive jamais à faire partie du cabinet, et il devra en arriver là, car il travaille ferme et il est très actif, débarrassera ce cabinet de tous les écueils qui menacent le vaisseau de l'Etat.

Mais j'ai modifié mon opinion. Je ne laisserais pas une question comme celle-là à être décidée par l'honorable député de Wellington-nord, mais je laisserais les avocats en juger et dire lequel des deux raisonnements est le plus puissant, et du moins il me sera permis de dire que dans l'argumentation de cette question vitale soulevée par cette résolution, il doit se trouver un des avocats de l'autre côté de la Chambre capable de discuter la prétention. Quelques-uns de mes honorables amis de la droite sont des avocats en vue. Je vois l'ex-premier de la province du Nouveau-Brunswick (M. Blair), un avocat de réputation et de talents. Je vois l'honorable député de Toronto (M. Lount), avocat de haute réputation, et près de lui je vois un avocat de Halifax (M. Russell), respirant cet air salin et si nourrissant de cette essence phosphorique qui ont tant d'influence sur l'intelligence, mais il ne parle pas plus que les autres. Pas un seul de ces membres éminents du barreau n'a un mot à dire. Pas un seul n'ose se lever et défendre la légalité de l'attitude du gouvernement.

M. MCGREGOR : Le gouvernement a bien agi.

M. FOSTER : Et enfin il y a, et ce n'est pas le moins important, un homme éminent qui, lui aussi, est avocat, le directeur général des Postes (M. Mulock), qui n'a pas cru devoir donner la réplique à mon honorable ami de Halifax (M. Borden) dans l'argumentation d'un point constitutionnel. Où

sont donc tous ces avocats ? S'il y a des hommes toujours prêts à parler ce sont les avocats. Ont-ils parlé quand ils étaient de ce côté-ci de la Chambre ? Mais de l'autre côté ils sont muets comme des carpes, au moins en ce qui regarde la présente argumentation. Et quant à mon honorable ami qui vient de m'interrompre (M. McGregor), si je pouvais lui mettre le cœur à découvert j'y verrais ces mots imprimés : Le gouvernement nous a mis dans une fausse position, mais nous devons l'en tirer.

Non, pas un seul membre du gouvernement n'a réfuté nos assertions. Pas un seul n'a cherché à calmer nos craintes, à dissiper nos doutes. Pas un seul n'a voulu prendre cette peine.

Maintenant, au sujet des industries du pays, je n'ai plus qu'à dire que s'il y a une chose dont les honorables ministres ne peuvent pas se moquer, ce sont les intérêts du commerce du pays. Vous pouvez tromper des partisans politiques, vous pouvez vous jouer du service public, vous pouvez ne pas tenir compte d'un grand nombre des intérêts du pays, mais le gouvernement qui se joue des grands et importants intérêts du commerce du pays, de sa vie industrielle et productive, devra en rendre compte, et avoir égard à ces intérêts est la seule chose que tout gouvernement doit avoir en vue dans chaque projet de loi qu'il présente. En voilà assez sur cette partie du sujet.

Relativement aux pouvoirs du parlement, je vais m'adresser au chef du gouvernement, parce qu'il est le gardien des privilèges du parlement, étant à la tête d'une majorité considérable et capable d'exécuter tout ce qu'il lui plaira de demander.

Je demande à mon honorable ami si c'est en conformité des luttes ou des traditions du parti libéral qu'il s'arroge au nom du cabinet le pouvoir de conclure des traités de commerce de cette importance, et de diminuer les finances du pays d'un quart du revenu sur les importations de tout pays avec lequel il plaira au gouvernement de conclure un arrangement ? Est-ce conforme aux principes du libéralisme d'enlever ce pouvoir au parlement et de le conférer à son cabinet au moyen d'un arrêté ministériel ? Je lui demande s'il croit que c'est d'accord avec l'histoire, les luttes et les traditions du libéralisme dans un pays anglais ou gouverné constitutionnellement. Nous croyons que c'est ce que le parlement abandonne—son droit de surveiller les finances du pays.

Permettez-moi de faire cette observation. Pourquoi sommes-nous convoqués ici ? Pourquoi le gouvernement nous fait-il venir ici une fois par année ? A part tout autre motif, les deux plus importants sont, premièrement, pour déterminer en quoi consistera le revenu du pays, et, secondement, dire ce que seront les dépenses du pays, si, oui ou non, elles devront excéder le revenu. Peut-on nier que c'est là le plus important pouvoir du parlement ? Et maintenant j'en appelle encore plus énergiquement aux libéraux qu'aux conservateurs.

Les conservateurs prétendent qu'un tarif est fait avec deux objets en vue, prélever le revenu et développer les industries du pays en leur accordant une protection suffisante pour les maintenir. Mais les libéraux n'ont adopté qu'un seul de ces objets. Ils déclarent que la seule chose dont il faut s'occuper en déterminant le tarif, c'est d'obtenir un revenu. Très bien. Le parlement est convoqué ; il s'occupe de toutes les affaires, il déclare qu'il vaut mieux prélever le revenu pour l'année sui-

vante au moyen de certains droits imposés sur certains articles ; et jusqu'à ce que le parlement revise son opinion le revenu doit être prélevé au moyen de ces droits sur les importations et dont le montant est versé au trésor. Après avoir fixé ces droits, le parlement discute le budget et décide quel item sera voté, basé sur le revenu fixé. Ainsi, le revenu est d'abord déterminé, et, ensuite, les dépenses sont fixées par le parlement, et elles ne doivent pas être changées avant que le parlement ait changé d'opinion. C'est pour cela que mon honorable ami ne peut pas dépenser un seul dollar, sans qu'il soit voté par le parlement. Il n'y a qu'une exception à cette règle, c'est le recours extraordinaire au mandat du gouverneur général, dont les conditions sont énoncées, et auquel il faut donner un peu de latitude, afin que des choses importantes ne soient pas périmees, ni détruites, ni gaspillées, ou dans les cas d'urgence absolue.

Quelle est la proposition dans le présent cas ? La proposition est que lorsque le parlement a déterminé un revenu après avoir examiné attentivement les avantages et les désavantages, quand le parlement a fixé les droits et ensuite fixé les dépenses, un cabinet composé de treize ministres aura le pouvoir—et il le demande et il veut l'obtenir au moyen de sa majorité—de diminuer ce revenu, en ce qui concerne les importations, de 25 pour 100 sur le tout, ce qui ébranle la base financière, tourne un excédant en déficit, ou ajoute à un déficit possible plusieurs milliers de dollars, peut-être des millions de dollars. Je prétends que pas un ministre des Finances, pas un parlement, ne peuvent, dans de semblables conditions, facilement prendre leurs mesures avec soin et prudence. Le fait de donner au cabinet ce que le parlement a toujours possédé et conservé avec jalousie, jette le désordre dans tout ce qui constitue la base des finances du pays.

Mais l'autre proposition a encore plus de force. Dans une question aussi peu importante que le traité français—et permettez-moi d'expliquer dans quel sens j'emploie le mot "peu important." Ce traité était peu important dans la liste extrêmement restreinte des articles dont l'entrée était permise en payant les droits les moins élevés. Je demande à mon honorable ami, le chef du gouvernement (M. Laurier), s'il aurait jamais consenti avant de négocier ce traité à ce que nous eussions carte blanche du parlement de préparer un traité avec la France et de le mettre en vigueur sans demander la ratification du parlement ? Aurait-il permis cela ? Aurait-il consenti à cela ? Que comprend la liste couverte par ce traité ? Certaines espèces de poissons, certaines variétés de fruits et de noix—des articles comparativement de peu d'importance. Et cependant, tout le pouvoir que le gouvernement avait—et c'était juste—était de préparer, de négocier un traité et de le présenter au parlement et de lui demander s'il voulait l'accepter ou le rejeter.

Mais par la présente résolution, que demandez-vous d'avoir le droit de faire ? Vous demandez le droit—et vous désirez l'obtenir—de conclure un traité au sujet de presque tous les items importants du tarif, à condition seulement que la réduction n'exécède pas 25 pour 100 du taux courant. Donnons un exemple.

Le gouvernement a envoyé des délégués à Washington pour négocier un traité de réciprocité avec les Etats-Unis. Il ne nous a jamais demandé, et il n'a jamais obtenu, et il ne devrait jamais obtenir, l'autorisation d'aller à Washington et d'y

négocier un traité et de le mettre en vigueur sans demander la sanction du parlement. Personne n'a jamais, songé à demander ce pouvoir; personne, autrefois, n'aurait voulu conférer ce pouvoir. Mais que peut-il arriver maintenant? Supposons que ce droit soit accordé. Aussitôt que le parlement sera prorogé, vous pourrez envoyer à Washington des délégués chargés d'obtenir l'entrée en franchise du bois de service, du poisson, de tel produit, de tel autre, et si vous réussissez vous pourrez promettre une réduction d'un huitième et, finalement, d'un quart de nos droits. Le Congrès siège en août et septembre, et peut-être en octobre et novembre. Cet arrangement pourrait être conclu. Le Congrès pourrait l'accepter et il pourrait être mis en vigueur dans notre pays avant que le parlement ait l'occasion de dire si, oui ou non, il est en faveur de cet arrangement comportant une réduction de 25 pour 100 sur les présents droits. Je vous demande si c'est un pouvoir qu'un gouvernement quelconque peut demander au parlement, si c'est un pouvoir qu'un parlement quelconque doit accorder. Il est inutile de multiplier les exemples; mais le gouvernement pourrait faire la même chose avec la Chine, avec le Japon, avec n'importe quel pays de l'univers.

De plus et c'est le dernier point que je vais discuter de nouveau, car il l'a déjà été, quand vous faites ce que je vous ai démontré que vous avez le pouvoir de faire, vous exercez le droit de négocier un traité de commerce restreint à une réduction de 25 pour 100, avec toute nation, et cela sans en parler à ce parlement ni au parlement impérial. La Grande-Bretagne a-t-elle jamais conféré ce pouvoir à une colonie? Jamais. Non seulement ce pouvoir n'a jamais été conféré à une colonie, mais il ne pourra jamais l'être aussi longtemps que l'empire sera empire, et que le gouvernement britannique sera gouvernement impérial et qu'il aura le pouvoir impérial entre les mains. Avec les clauses d'une loi relative au tarif vous soulevez devant le parlement toute la question des traités de commerce. Vous demandez, dans une clause du tarif, un pouvoir qui vous permettra de conclure un traité de commerce avec n'importe quel pays sans en soumettre les détails au parlement et sans en parler au parlement impérial. N'est-ce pas un pouvoir que personne n'a jamais demandé et n'a même jamais songé à demander à ce parlement? Jamais un gouvernement siègeant dans le parlement du Canada n'a proposé d'agir de la sorte ni d'obtenir ce pouvoir. La Grande-Bretagne a des obligations impériales. Dans les dépêches échangées avec les colonies australasiennes, avec le Canada et les autres colonies, avec Terre-neuve, avec les Antilles anglaises, combien de fois la correspondance ne fait-elle pas ressortir que la Grande-Bretagne a des obligations résultant de ses traités avec d'autres puissances qui la forcent à veiller à ce que certaines choses se fassent et ne montre-t-elle pas que si la colonie avait le pouvoir absolu de conclure un traité commercial, elle pourrait mettre immédiatement la Grande-Bretagne en conflit avec une de ces grandes puissances à l'égard desquelles elle a conclu et observe des traités solennels, absolus et définis. Voilà pourquoi, sur tous les points l'opposition s'oppose à tout cela; elle pense que cette résolution est préjudiciable aux intérêts les plus sacrés du Canada; elle pense qu'elle est dérogatoire à l'autorité du parlement; elle pense qu'elle est un germe de difficulté et qu'elle demande

M. FOSTER.

l'établissement, à l'égard du pouvoir impérial d'une position qu'aucune colonie ne peut réclamer et ne peut prendre d'elle-même. Pour ces motifs, sachant parfaitement que le parlement est désireux d'en finir, sachant que nous serons appelés obstructionnistes si nous élevons trop souvent la voix sur ce sujet, sachant que nous sommes des trouble-fête lorsque nous demandons des explications, afin de nous convaincre que la concession d'un pareil pouvoir est raisonnable, nous persistons à croire que notre devoir est de pousser nos objections et d'exiger cette discussion, d'exprimer devant le peuple le plus fermement possible nos vues adverses à des demandes dérogatoires à l'indépendance du parlement et dangereuses entre les mains de n'importe quel gouvernement. J'ai oublié une chose, je vais en parler.

Le PREMIER MINISTRE: Je suis surpris de cela.

M. FOSTER: Mon honorable ami me fait honneur. J'essaie de tout me rappeler mais je ne réussis pas toujours. Je demande à mon honorable ami de chausser pour un instant, s'il le peut, les souliers d'un homme d'affaire.

M. TALBOT: Ses souliers sont trop petits.

M. FOSTER: Il y a dans ce pays des hommes d'affaires sérieux et mon honorable ami, le chef du gouvernement est assez modeste pour reconnaître immédiatement, comme le ferait tout autre député que son gouvernement n'est pas constitué de la crème des hommes d'affaires du Canada. Qu'il entre donc dans les souliers d'un homme d'affaires. Voilà son capital, c'est tout ce qu'il possède. Les capitaux ne tombent jamais du ciel sur la tête d'un homme, il faut les gagner, c'est le stock d'un homme d'affaire. Il examine les affaires d'un pays, il étudie les conditions du tarif et sur la foi de cette étude il adopte une industrie. Il constate sur certains articles une certaine échelle de droits. Fort de cette constatation il place son demi-million de dollars dans cette entreprise en se disant: Maintenant, l'élevation de ce droit de douane est l'avantage qui m'est accordé pour compenser mes risques et avec cette garantie j'engage mon argent. Naturellement, il est exposé à des alternatives; le parlement peut à toute session revenir sur son opinion et le placer dans une position moins avantageuse qu'antérieurement. Mais il se fie au parlement parce que le parlement se compose d'un grand nombre d'hommes d'affaires avec des intérêts dans le Canada tout entier, homme d'affaires dont quelques-uns ont une autorité considérable. Il se fie au parlement et engage son argent. Mais, où se trouvera-t-il, M. le président, si lorsque son capital est engagé et les travaux sont commencés, le cabinet, en vertu des pouvoirs extraordinaires qu'il peut posséder peut réduire justement les droits sur l'article qu'il manufacture, de 25 pour 100, pour laisser la concurrence allemande envahir cette catégorie d'articles? Oh en est-il? Son placement ne vaut plus un sou. Je dis à mon honorable ami et je lui conseille de me croire s'il le peut, qu'il y a dans ce pays-ci toute une importante catégorie d'industries qui avec le tarif général actuel peuvent exister dans ce pays, mais si vous laissez entrer l'Allemagne et la Belgique en concurrence vous ne pourrez pas maintenir ces industries dans le pays.

Le travail, la persévérance, l'attention aux détails, le soin incessant de plaire au marché étranger quels que soient ses faibles, toutes ces précautions font de la Belgique et de l'Allemagne les plus redoutables concurrents, non seulement de ce pays-ci mais du monde entier. Que devient la stabilité de position qu'exige autant que possible le capital? Mais vous dites que le parlement peut changer d'idée? Non. Non le parlement ne peut pas ou ne voudra pas changer d'idée sans discussion complète et sans laisser l'industriel exposer sa propre manière de voir. C'est là tout et mon ami le ministre des Finances sait que cette différence est tout au monde. Il y a au Canada des industries qui auraient été absolument balayées si les premières intentions du ministre des Finances à l'égard du tarif avaient été mises à exécution.

Une VOIX : Non.

M. FOSTER : Non, alors pourquoi avoir fait des changements? Le ministre des Finances est-il assez capricieux pour changer pour le plaisir de changer? Le ministre des Finances a changé parce que les gens d'affaires lui ont soumis des chiffres et des faits et qu'il n'a pas osé leur tenir tête; alors il a élevé ou abaissé les droits sur la matière première, ce qui au point de vue principe est identique. La raison pour laquelle le changement ne s'est pas fait, c'est que les gens d'affaires ont été prévenus que la proposition était soumise à la Chambre. Ils sont venus à la source, ils ont travaillé le gouvernement, ils ont travaillé les députés, ils ont plaidé leur cause et empêché la destruction. Votre cabinet des 13, siège dans la chambre étoilée; il délibère en commun, et se met à l'œuvre, tous les pouvoirs en mains, et la première chose qu'apprennent les capitalistes, c'est que les marchandises des pays concurrents arrivent maintenant avec une réduction de 25 pour 100. Le mal est fait, le pays n'en sait rien, et les industriels apprennent leur infortune avant d'avoir même su qu'elle se complottait.

M. DAVIES : Et le consommateur?

M. FOSTER : Je vais dire à mon honorable ami ce qui arrive au consommateur. Il existe une certaine catégorie d'instruments—et je le prie d'écouter—qui se vendent, par exemple \$2.40 la douzaine; quand ils arrivent à Winnipeg pour se revendre, ils valent \$4 la douzaine et quand ils arrivent à son magasin et quand ils les vend, ils valent \$6.60 la douzaine. Et les consommateurs? Je connais cette sollicitude pour le consommateur. J'ai rencontré à Winnipeg, lorsque je suivais la commission qui étudiait la condition du tarif, des hommes qui versaient de chaudes larmes sur les prix extraordinaires que le pauvre cultivateur devait payer pour son pétrole; mais lorsque la commission d'enquête est arrivée au fond du sac elle a constaté que les gens de Petrolia envoyaient leur huile en wagons-réservoirs aux taux de 10 cents le gallon, que le transport à Winnipeg n'y ajoutait, que peu de chose à ce prix, mais que ces mêmes individus versaient cela dans leurs grands bidons et toutes les fois qu'ils ouvraient le robinet pour servir un gallon au pauvre consommateur le prix était plus que le double relativement au prix primitif. Voilà, M. l'Orateur, la grande difficulté dans ce travail de la chambre étoilée, où dans ces changements de

chambre étoilée si vous préférez. Je prétends qu'en adoptant cela, vous introduisez une alternative, un doute, une incertitude dans les affaires qui rend impossible aux hommes d'affaires prudents de placer des capitaux importants dans les articles de vente courante et qui par suite va déranger les affaires et l'industrie du pays. J'ai exposé honnêtement et soigneusement et de mon mieux les objections que j'ai contre cette clause—je n'en ai pas dit la moitié—et elles sont de nature à motiver l'attention du gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : Je proteste contre l'assertion ou plutôt l'insinuation dont mon honorable ami (M. Foster) a fait précéder ces remarques, lorsqu'il a dit que les ministres manquaient de courtoisie à l'égard de l'opposition, en ne se tenant pas toujours à leurs sièges pour écouter les arguments fournis par l'autre côté de la Chambre. Quant à moi, je regrette de n'avoir pas pu ces derniers jours me trouver à mon siège aussi souvent que je l'aurais désiré. Si j'ai été absent, ce n'est pas de mon gré, car je n'avais pas le choix, j'aurais préféré me trouver ici, mais d'autres affaires m'appelaient. Je puis dire cependant, sans offenser personne, que le temps de la Chambre et celui des ministres pourrait facilement être consacré à écouter autre chose que les arguments dont nous sommes saturés. Je ne m'oppose pas à voir l'opposition enregistrer ses vues, c'est son droit. Mais je remarque qu'il n'est pas juste de forcer le gouvernement et le parlement à répondre à des arguments auxquels il n'a pas été répondu une fois seulement, mais bien des fois.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours de mon honorable ami et bien qu'il y ait mis tout son cœur et toute son âme, il suffira non pas d'arguments, mais de quelques mots à peine pour montrer que son opposition ne repose absolument sur rien. Je prends les propres paroles de l'honorable député. Il a posé ce qu'il appelle lui-même une proposition absurde à l'encontre de la résolution, puis après avoir posé cette proposition, il y a lui-même répondu, maintenant il nous demande de considérer ses arguments comme sérieux et d'y répondre. Ce n'est pas un mode loyal d'argumentation. Je suis prêt à adopter la position prise par mon ami et à discuter chaque point avec lui. Voyons d'abord quel est son premier point.

C'est que la clause elle-même—car il n'en discute pas les mérites—peut causer des complications sérieuses, qu'elle peut permettre l'admission sur nos marchés des marchandises de plus d'une nation, aux conditions qu'elle fixe. Il n'attaque pas le fonds de la résolution; il n'en critique pas les termes, mais il s'en plaint à cause des conséquences qu'il en redoute. Il craint qu'en vertu de cette résolution, les marchés du Canada ne soient pas seulement ouverts à l'Angleterre comme ils le sont aujourd'hui, mais encore à beaucoup d'autres contrées. Mon honorable ami a abandonné l'argument qu'il avançait l'autre jour et que les traités commerciaux que la Grande-Bretagne a signés avec l'Allemagne et la Belgique pourraient bien imposer l'admission des produits allemands et belges. La base de l'argumentation de mon ami aujourd'hui est qu'une, deux, trois, quatre, cinq nations, y compris le Japon et la Chine pourraient, en vertu de leur tarif peu élevé, jouir des mêmes avantages que la Grande-Bretagne. A cet égard, je dois dire à l'honorable député que l'institution qu'il a

plus ou moins heureusement intitulé "la Chambre Etoilee", le cabinet ministériel du Canada, a dû prendre déjà cette matière en considération. L'honorable député ne peut sûrement pas supposer que nous sommes hommes à inscrire une loi dans les statuts sans examiner d'abord où elle nous conduit. Il nous a fallu d'abord examiner dans le monde quelles nations seraient admises à jouir de la clause différentielle. Après avoir examiné le monde entier, d'un pôle à l'autre, nous n'avons trouvé qu'une nation en état de jouir de ces avantages. Cette nation, c'est la Grande-Bretagne. Voilà comment nous avons agi, et, ayant agi ainsi, il nous reste à voir s'il y a une autre nation qui occupe la même position—il peut y en avoir, mais nous n'en voyons pas. Voilà l'attitude que nous prenons et et celle en vertu de laquelle nous agissons.

L'honorable député, cette session, comme les précédentes, surtout depuis que ce gouvernement est au pouvoir, s'est beaucoup effrayé de nous voir dévier des principes libéraux. Je puis lui dire de rester en paix sur ce point. Le parti libéral saura veiller à ses propres intérêts et du moment que ces messieurs veulent veiller aux intérêts du parti libéral, je pense qu'il serait bien qu'ils commentent par s'occuper des intérêts de leur propre parti.

M. MILLS : Le parti conservateur-libéral s'occupe non seulement de ses intérêts mais encore de ceux de tout le pays.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député dit que le parti conservateur veille aux intérêts de de tout le pays. Le peuple n'a pas paru être de cet avis le 23 juin. S'ils veillaient tant aux intérêts du pays, ils n'ont guère réussi. Mon honorable ami, M. Foster, en est venu à la conclusion que nous faisons un nouvel abandon des principes libéraux en donnant au gouverneur en conseil de droit de conclure des traités. J'admets que si nous avions réellement concédé ce pouvoir, c'eût été un abandon du principe libéral. Cependant, nous n'admettons pas, si grand que soit le pouvoir du gouverneur général en conseil, qu'il serait conforme aux traditions et encore moins aux principes des libéraux de confier au gouverneur en conseil un pouvoir qui doit appartenir exclusivement au parlement. Je nie en fait la proposition de l'honorable député. Il prétend que la résolution 16 confie au gouverneur général en conseil le pouvoir de faire des traités. Je nie *in toto* cette proposition et je prends la Chambre pour juge, non seulement les messieurs de ce côté mais nos adversaires également, et j'appelle l'attention de la Chambre sur ce fait que le gouverneur en conseil n'aura pas d'autres pouvoirs que ceux qui sont inclus dans le statut et qui y existent depuis plus d'une année et d'un parlement comme je vais le montrer. Mon honorable ami secoue la tête. C'est un incrédule comme Thomas et je vais bientôt lui mettre le doigt sur la plaie. Le gouverneur en conseil ne demande aucun pouvoir spécial au sujet de la discrétion qu'il doit exercer, il ne fait qu'appliquer une loi existante. Voici la loi telle qu'elle existe actuellement et quant à cette loi et à toutes les autres, le gouvernement doit l'appliquer et l'appliquera. Quelle est-elle ? Mais avant de continuer, je désire montrer à mon honorable ami que le pouvoir que nous avons assumé n'est pas nouveau. Si je comprends bien l'argument tel que mon honorable ami l'a échafaudé dans son

M. LAURIER.

esprit, c'est que le gouverneur en conseil est revêtu du pouvoir de déterminer si tels ou tels produits d'un pays sont, au sujet des droits, sur un pied d'égalité en moyenne avec notre pays.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : C'est une question de fait.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Foster) dit que c'est un pouvoir dont ne devrait pas être revêtu le gouvernement, mais laissez-moi appeler son attention sur une clause qui a été introduite dans les statuts du Canada lorsque ces messieurs siégeaient de ce côté-ci et qui a été placée là avec le concours et l'approbation de mon honorable ami. L'article 6 de l'Acte des douanes de l'ancien gouvernement conservateur est ainsi conçu :

Toutes les choses suivantes, savoir : les animaux de toute espèce, les fruits verts, le foin, la paille, le son, les graines de toutes sortes, les légumes (y compris les pommes de terre et autres racines), les plantes, arbres et arbrisseaux, la houille et le coke, le sel, le houblon, le blé, les pois et fèves, l'orge, le seigle, l'avoine, le maïs, le sarrasin et toutes autres graines et les farines de blé, de seigle, de maïs et d'avoine, et la farine de tous autres grains, le beurre, le fromage, le poisson (salé ou fumé), le saindoux, le suif, les viandes (fraîches, salées ou fumées) et les bois de service, pourront être importés au Canada francs de droit ou à un taux de droit moindre que celui prescrit par le présent acte, sur proclamation du gouverneur en conseil, qui pourra être promulguée lorsqu'il apparaîtra à sa satisfaction que les articles identiques qu'il Canada peuvent être importés en franchise aux Etats-Unis ou sur paiement d'un droit n'excédant pas celui dont ils seront frappés en vertu de cette proclamation lorsqu'ils seront importés au Canada.

Vous voyez, M. l'Orateur, que le gouverneur général en conseil est revêtu du pouvoir de lancer une proclamation pour réduire le taux de certains droits. Le pouvoir accordé au gouverneur en conseil ne consiste pas seulement à enlever les droits sur un article, il a le pouvoir de réduire les taux de douane, toutes les fois que dans son jugement les Etats-Unis ont décidé d'une réduction correspondante sur les produits similaires entrant aux Etats-Unis. Je le demande, M. le président, quelle différence existe-t-il entre cet article de l'acte du tarif conservateur et l'article que nous proposons maintenant dans ce tarif ? Laissez-moi vous lire l'article que nous discutons :

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque....

M. FOSTER : Un pays quelconque.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, un pays quelconque.

M. TAYLOR : L'autre ne s'appliquait qu'aux Etats-Unis.

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien ! si c'est la seule différence que trouve mon honorable ami (M. Foster), grand bien lui fasse ! car ce n'est là qu'une ombre de différence. Dans l'ancien acte le pouvoir était concédé à l'égard d'un pays seulement, et dans le présent acte ce pouvoir est étendu pour s'appliquer à plus d'un pays. Quelle est la différence entre les deux. La clause que nous considérons est ainsi conçue :

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici

aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être importés directement au Canada ou levés d'entrepôt pour la consommation au Canada aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité.

Le principe posé ici est le même que dans l'ancien tarif. Il est peut-être ici un peu plus étendu dans l'application, mais il ne change pas de nature. Et voyons un peu le *modus operandi* de cette question. Il est déclaré que le gouverneur en conseil peut lancer une proclamation, ce qui veut dire que le conseil peut conseiller Son Excellence. Voici le *modus operandi* exposé dans la résolution :

Que toute question qui pourra survenir au sujet des pays qui auront droit aux bénéfices du tarif de réciprocité, sera décidée par le contrôleur des Douanes, sauf la sanction du gouverneur en conseil.

Nous avons par conséquent pourvu, dans cette résolution, à un fonctionnement plus parfait que dans l'ancien tarif. Le fonctionnement est plus parfait, car, au lieu de dire que la réduction du tarif pourra s'opérer par proclamation du gouverneur en conseil, nous avons décidé qu'elle se ferait sur un rapport du contrôleur des Douanes soumis à la sanction du gouverneur général en conseil. Voilà toute la différence. Le principe est absolument le même et en face d'un acte du tarif comme celui dont il (M. Foster) est responsable, je m'étonne que mon honorable ami (M. Foster) soulève une objection comme celle qui se produit depuis que le bill est devant nous. L'honorable député comprend, ou plutôt il doit comprendre maintenant la nature de la résolution qui nous est soumise, mais il veut savoir la règle d'interprétation qu'emploiera le contrôleur des Douanes dans son rapport. Eh bien ! cette règle ressort de la résolution même. Le contrôleur des Douanes n'a qu'à prendre la résolution, et à voir si le tarif d'un pays est, en somme, aussi favorable que le nôtre. Voilà tout.

M. FOSTER : Donnez-nous un exemple sous une forme concrète, et montrez-nous le fonctionnement.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, je vais vous fournir un exemple concret. Supposons par exemple, aux termes de l'ancienne loi du tarif qu'une réduction de droits de 50 pour 100 ou de 10 pour 100 eût été opérée aux Etats-Unis. Alors le gouverneur en conseil aura à faire appel à ses notions d'arithmétique pour voir si cela amène le tarif au niveau du nôtre. Mon honorable ami demande un exemple concret. Il existe à cela une petite difficulté qui m'empêche de lui fournir un exemple, c'est que je ne connais aucun cas applicable sauf, celui que je viens de citer. Je lui ai dit, il y a un instant, que le seul pays au monde pouvant jouir de cette résolution est la Grande-Bretagne et peut-être la Nouvelle-Galles du Sud. A ces deux exceptions près le gouvernement ne connaît pas d'autre pays qui ait droit au bénéfice de la clause de réciprocité.

Mon honorable ami (M. Foster) a soulevé aussi un autre point. Il nous a dit que la question avait été soulevée par le député de Sherbrooke (M. Ives). Si vous appliquez ce tarif, comment pourrez-vous l'enlever si le pays auquel vous l'avez concédé vient à changer de tarif ? Ceci est une hypothèse. Prenons une hypothèse et supposons par exemple que la Nouvelle-Galles du Sud puisse jouir du tarif de réciprocité. Supposons que la Nouvelle-Galles

du Sud ait un tarif qui, en somme, est aussi favorable au Canada que notre tarif de réciprocité l'est pour elle, alors elle pourra jouir de ce tarif. Mais, supposons que plus tard la Nouvelle-Galles relève son tarif, mon honorable ami me demande et la question est rationnelle : Comment allez-vous retirer le privilège concédé déjà à la Nouvelle-Galles du Sud ; cela doit-il se faire par acte du parlement ou par arrêté du conseil ? Il me semble que vous avez dans la résolution même la condition qui résout cette difficulté. La résolution est conçue ainsi :

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en somme sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être importés directement au Canada ou levés d'entrepôt pour la consommation au Canada aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité.

Or, quelle en serait la conséquence ? Supposons que demain le gouvernement en vienne à la conclusion que la Nouvelle-Galles du Sud, grâce à son tarif existant, a droit de profiter de ce tarif différentiel, et supposons que plus tard, la Nouvelle-Galles du Sud élève son tarif de manière à ce qu'il ne soit plus sur le même pied que le nôtre, les conditions de la clause différentielle devront être mises à effet, et par conséquent la Nouvelle-Galles du Sud ne pourra plus se prévaloir de ces privilèges.

M. FOSTER : Il me semble que l'argumentation de l'honorable premier ministre (M. Laurier) revient à dire ceci : Supposons qu'un article quelconque venant de la Nouvelle-Galles du Sud, et vous décidez qu'il peut être admis, du moment que cet arrangement est conclu, le tarif, au sujet de cet article venant de la Nouvelle-Galles du Sud est, disons, de 20 pour 100. Maintenant ce pays impose un droit sur un article quelconque venant du Canada, alors suivant vous cette décision de la législature de la Nouvelle-Galles du Sud a pour effet de faire hausser notre tarif. Aucune puissance humaine n'a le droit de hausser notre tarif si ce n'est le parlement.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai jamais dit de choses semblables. J'ai dit que du moment que le tarif de la Nouvelle-Galles du Sud est changé, alors il sera du devoir du contrôleur des Douanes de constater si le tarif de ce pays est conforme au nôtre, et s'il ne l'est pas, ils cesseront de bénéficier de ce tarif de réciprocité. Voilà l'état de choses existant. La disposition fonctionne mécaniquement. Le contrôleur des Douanes n'a qu'à faire un rapport, qui est sanctionné par le gouverneur en conseil, et la question est réglée. Je suis surpris d'une chose, M. le président ; je suis étonné de l'objection soulevée par les honorables membres de la gauche au sujet d'un tarif qui, je n'hésite pas à le dire, a été approuvé non seulement par le peuple canadien, mais par la population de tout l'Empire britannique. Mon honorable ami nous a dit, il y a un instant, qu'il ne pouvait être d'accord avec nous sur ce point aujourd'hui. Je le prends au mot.

Il n'y a pas de question discutée entre le gouvernement et l'opposition sur laquelle j'aimerais mieux en appeler au pays que cette question, grâce à laquelle je prétends que nous avons élevé le niveau de la politique de ce pays et en avons fait une question

impériale; et j'espère qu'avec l'aide du peuple canadien—et aussi avec le concours du peuple anglais—cette politique est là pour y rester.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: M. le président, dans l'éloquent et intéressant discours de l'honorable premier ministre qui a duré à peine trente secondes, il a pour ainsi dire avoué qu'il n'aimait guère à discuter ces arides questions de faits, et il a réussi à éviter la discussion avec l'honorable député d'York (M. Foster), en ayant recours à cette éloquence qui lui est habituelle. Toute personne qui relirait la discussion qui a eu lieu dans ce parlement, admettrait, j'en suis persuadé, que bien que le parti libéral ait changé d'opinion sur bien des points, et cela avec beaucoup de célérité, c'est surtout sur le principe des pouvoirs du parlement que le changement a été remarquable. L'honorable ministre a voulu citer l'offre statutaire comme étant un précédent à cette législation aussi extraordinaire que sans précédent, autant que les parlements anglais y sont concernés, mais après examen, il est facile de se convaincre que tous ses efforts en ce sens sont inutiles, mais si le comité veut bien me le permettre, je lui rappellerai la position prise par le parti libéral sur cette question des privilèges du parlement, et sur la nécessité et le droit qu'occupe la constitution au parlement, d'être consulté en tout temps, sur toutes les questions d'intérêt public; et c'est surtout lorsqu'il s'agit de questions de tarif qu'ils ont défendu avec plus de vigueur les droits du parlement.

Les honorables députés doivent se rappeler que durant le dernier parlement ce point fut soulevé au cours de la discussion qui eut lieu sur deux questions. Au sujet des négociations qui eurent lieu entre l'exécutif du Canada et la province de Terre-Neuve, relativement à l'entrée de cette province dans la confédération canadienne—un cas qui ne pouvait entrer en comparaison avec la question qui nous est soumise, et au sujet duquel ils prétendirent cependant que le gouvernement devait consulter le parlement avant d'en venir à une conclusion.—On créa à l'ancienne administration toutes sortes d'embarras, elle fut harcelée à ce sujet durant de longs jours par le chef de l'opposition, qui est aujourd'hui le chef du gouvernement, et par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) son aide et son allié dans la Chambre à cette époque.

Ils prétendaient avoir le droit de connaître tous les mouvements, toutes les propositions et contre-propositions qui lui étaient faites, et qu'en agissant autrement le gouvernement se conduirait à l'égard de la Chambre d'une manière indigne. Je vais me permettre de citer au premier ministre leurs propres paroles en cette circonstance. Parlant en parlement, sur une question au sujet de laquelle j'avais dit qu'il serait nécessaire de consulter la Chambre avant de prendre aucune action décisive, vu que quelque conséquence en puisse résulter pour ce pays, M. Mills qui est aujourd'hui sénateur disait :

Cette Chambre a le droit de connaître la nature de ces négociations, et nous avons le droit de savoir si ces propositions sont d'une nature telle que pour aucune considération cette Chambre ne puisse les adopter dans les intérêts du peuple de ce pays.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui était alors dans l'opposition, reprochait à l'honorable député d'York (M. Foster), alors ministre M. LAURIER.

des Finances, de garder le secret sur ces négociations à cette période de la discussion, et il crut devoir se servir à son égard du langage suivant :

Il devrait se rappeler, M. l'Orateur, qu'il n'est pas seulement un chef de parti discorant sur des questions de parti, mais qu'il est ici en qualité de représentant du gouvernement, pour dire à ses maîtres, la Chambre—non pas seulement au parti qu'il appuie—à quelles obligations il lie notre pays.

Et plus loin il ajoute :

Et quel est ce conseil qui s'arroge le droit de décider, avant de consulter le peuple, quelles seront ces conditions? Mon honorable ami le chef de l'opposition l'a expliqué en deux mots. Le leader de la Chambre veut nous soumettre ces conditions à une époque où nous ne pouvons juger ou modifier aucune d'elles. Il nous faudra les accepter en bloc ou les rejeter toutes.

Sur cette question, au sujet de laquelle le gouvernement avait des raisons bien connues pour excuser sa réticence et son retard à déposer les informations sur le bureau de la Chambre, on leur a fait des reproches et on les a accusés de traiter la Chambre avec arrogance en ne portant pas à la connaissance de la Chambre tous les faits relatifs à cette affaire, or, la raison de ce silence se trouvait dans le fait que la proposition qui intéressait le pays à un haut degré, lorsqu'elle serait finalement présentée, devait être acceptée ou rejetée en entier. Les arguments dont on s'est servi dans ce cas peuvent s'appliquer à la présente question. Le premier ministre a, suivant moi, placé la Chambre dans une position très embarrassante. Il a démontré que cette question n'a pas été étudiée par les membres de l'exécutif avec le calme et l'attention nécessaires, avant de la soumettre à la Chambre; car, il nous a dit tout d'une haleine, et bien que chaque ligne de la résolution contredise son avancé, que le gouvernement, après avoir mûrement étudié la question et s'être convaincu qu'un seul pays pouvait profiter de ces avantages, a présenté à la Chambre une résolution ouvrant notre marché à tous les pays de l'univers; et avant de terminer son discours, il dut admettre que les recherches n'avaient pas été bien sérieuses et complètes, car il a dit qu'il était bien probable que la Nouvelle-Galles du Sud serait en état de se prévaloir des avantages de la résolution.

Ces deux importantes déclarations venant de la part du chef du gouvernement, nous jettent dans les alarmes, car elles dénotent de la part du gouvernement un défaut d'attention coupable au sujet de cette proposition aussi importante qu'extraordinaire. Je veux aussi rappeler aux honorables députés qui font partie de la commission du trésor avec quelle ardeur ils défendaient les pouvoirs du parlement, lorsqu'il fut proposé d'accorder au gouverneur en conseil le pouvoir de faire des règlements par arrêté en conseil pour la conservation des pêcheries, l'opposition d'alors s'opposa à cette demande, on prétendait qu'en agissant ainsi le gouvernement empiétait sur les droits et devoirs de la Chambre.

L'honorable premier ministre, en se levant, déclara qu'il allait répondre aux objections présentées par l'honorable député d'York et les résoudre, l'une après l'autre, et d'une manière concluante. Or, il a été bien loin de régler la question. Il est évident, si l'on peut en juger par l'allusion qu'il a faite à la Nouvelle-Galles du Sud—et si je m'écarte de ses paroles, je demande à être corrigé—que le gouvernement est incapable dans le moment de dire à la Chambre quelle est la moyenne des droits dans les

différents pays de l'univers. Il est évident qu'ils ignorent la situation de la Nouvelle-Galles du Sud. Tandis qu'ils croient que la moyenne des droits dans la Nouvelle-Galles du Sud permet à ce pays de se prévaloir des privilèges contenus dans la clause 16, nous devons considérer comme certain, si nous en jugeons par la déclaration ambiguë du premier ministre, qu'il n'est pas en état de nous dire aujourd'hui quelle est la moyenne des droits qui existent actuellement dans la Nouvelle-Galles du Sud. Il ne peut pas nous dire non plus quelle est la moyenne des droits en Allemagne, en Belgique et dans les autres pays de l'Europe.

Il est évident que ces honorables membres n'ont pas jugé à propos d'étudier cette question avec tout le soin et l'attention qu'attendaient deux les hommes d'affaires de ce pays, et auxquels ils auraient dû s'astreindre, car il est d'importance vitale que les hommes d'affaires de ce pays, les cultivateurs, les commerçants et autres gens engagés dans le commerce, devraient, avant de prendre leur part de responsabilité avec le gouvernement, relativement à la mise en vigueur d'une clause comme celle-ci ou d'un pouvoir comme celui que l'on veut obtenir, il est important, dis-je, qu'ils connaissent la position réelle, et quelles sont leurs chances de concurrence avec les pays étrangers. Dans tous les cas, il est évident que les honorables ministres devraient être en état de nous dire qu'elle est la position des pays étrangers relativement à notre tarif et si les colonies bénéficieraient de ses privilèges.

Mais il y a une autre difficulté qui saute aux yeux. Si, par exemple, le premier ministre m'avait fait connaître la moyenne des droits de douane dans la Nouvelle-Galles du Sud—ce qu'il était incapable de faire, car je le lui ai demandé plusieurs fois—je lui demanderais s'il peut même me dire qu'elle est actuellement la moyenne des droits au Canada. A-t-il jamais pris la peine de s'assurer de ce qu'était la moyenne des droits en vertu des résolutions sur le tarif telles que soumises en premier lieu ; et s'il a fait cela, je lui demanderai quelle est la moyenne des droits en vertu des nouvelles résolutions sur le tarif qui viennent d'être soumises à la Chambre ? Des changements importants ont été faits. Et j'ai présentée à l'esprit une modification qui est bien regrettable. Les conditions du premier tarif, permettaient à une grande industrie de mon comté de vivre au moins encore pendant quelques années, et les hommes d'expérience qui sont à la tête de cette entreprise, croyaient pouvoir, grâce aux premières résolutions, se maintenir encore durant quelques années. Mais en vertu des dernières résolutions qui sont actuellement devant le comité, je crains que l'existence d'une autre industrie importante n'ait été sérieusement affectée, et ces honorables députés sont dans cette cruelle position, et ils ne peuvent nous dire quelle est en somme la nature du tarif.

Ils ne peuvent nous dire, par exemple, quelle est la moyenne de nos droits sur les articles provenant de tout autre pays de l'univers, qui seraient importés sur notre marché, s'il nous était donné de les importer, par comparaison avec la moyenne des droits de ce pays sur un article que nous voudrions y expédier, ou comment se ferait la comparaison entre la liste des articles choisis par ce pays et celle que nous pourrions préparer.

Et tout en craignant que les ministres ne se laissent aller à cette indifférence avec laquelle ils ont

accueilli toutes les observations faites par ce côté-ci de la Chambre dans le cours de cette discussion, je dois répéter qu'il m'a été impossible de constater quelle est l'interprétation que le gouvernement donne à ces mots de la résolution "en somme." Est-il d'avis que c'est le droit en moyenne sur les articles choisis dans chaque pays, ou bien un tarif dans le sens suivant, que bien que sur certains articles dans un pays étranger, lesquels ne nous intéressent point, les droits puissent être excessivement élevés et hors de proportion avec les droits sur des articles de même nature au Canada, cependant sur les articles que nous achetons en grande partie de ce pays, les droits sont moins élevés. Dans ce dernier cas, le gouvernement tient-il compte, dans l'interprétation qu'il donne à ces mots "en somme", des droits élevés sur les articles qui ne nous concernent pas ? C'est pour moi une considération importante. C'est une question que nous devons poser, que nous sommes obligés de poser, et il est du devoir du gouvernement de nous expliquer clairement son opinion. Assurément pas un seul ministre ne dira que l'explication du premier ministre ou celle du contrôleur des Douanes peut être considérée comme étant satisfaisante sur ce point. Que l'un de ses amis qui sont dans les affaires, ici ou ailleurs lisent cette résolution :

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui, en somme, sont aussi favorables au Canada, etc., etc.

Qu'il se demande, si cela comprend une moyenne sur tous les item du tarif étranger, ou une liste partielle, et ce n'est certainement pas satisfaisant d'entendre dire : Eh bien ! c'est clair, cela signifie "en somme." Ce que nous désirons que ces honorables ministres fassent, s'ils en sont capables, c'est de nous donner une explication plus précise de la signification de ces mots, et nous signalons, pour établir l'objet de notre question, les difficultés que j'ai déjà mentionnées, et qui devront être réglées tôt ou tard. Au lieu de recevoir cette interprétation après la prorogation des Chambres, dans le bureau du contrôleur, lorsque la question se présentera, ne serait-il pas plus convenable et plus digne d'un exécutif qui s'occupe des intérêts du peuple, de nous donner ces explications ici et maintenant, et de faire disparaître ces difficultés dès maintenant, avant que le gouvernement, soit embarrassé d'une façon quelconque par leur examen.

Ensuite, l'honorable ministre semble croire que mon honorable ami d'York (M. Foster), dans son indignation, indignation bien légitime à mon avis, en luttant, non seulement en faveur du contrôle parlementaire, tel qu'il a été compris jusqu'à présent, mais aussi pour la conservation des principes sains de législation britannique en matières fiscales, a oublié le statut que l'honorable ministre a cru être un précédent justifiant la résolution que nous discutons. Je vais citer l'offre statutaire à laquelle l'honorable ministre a fait allusion et la résolution qu'il prétend être basée sur cette offre. Voici l'offre statutaire :

Aucun des articles ou tous les articles qui suivent, savoir : les pommes vertes ou mûres, les fèves, le sarrasin, les pois, les pommes de terre, le seigle, le foin et les légumes spécifiés à l'item 41 de l'annexe A du présent acte, seront admis en franchise, à leur importation au Canada du pays producteur, sur proclamation du gouverneur en conseil, qui pourra être lancée lorsqu'il paraîtra à sa satisfaction que ce pays n'impose pas de droits sur le ou les produits similaires importés au Canada.

Maintenant, je vais lire la résolution que l'honorable ministre dit être modelée sur cette offre et justifiée par elle. La résolution 16, maintenant soumise au comité, dit :

16. Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en somme sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être déclarés en douane ou levés d'entrepôt pour la consommation au Canada aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité, à la liste D.

(a) Que toute question qui pourra survenir au sujet des pays qui auront droit aux bénéfices du tarif de réciprocité, sera décidée par le contrôleur des Douanes, sauf la sanction du gouverneur en conseil.

(b) Que le gouverneur en conseil pourra accorder les bénéfices de tarif de réciprocité à tout pays qui pourra y avoir droit en vertu d'un traité conclu avec Sa Majesté.

(c) Que le contrôleur des Douanes pourra faire les règlements qui seront nécessaires pour la mise à exécution des intentions que portent les articles précédents.

On ne peut pas exiger de ma part un argument plus puissant, pour démontrer que l'honorable ministre n'est pas justifiable de faire cette assertion, que de mettre ces deux clauses en présence l'une de l'autre. Toutefois, si je permettrai de faire en peu de mots l'histoire de cette offre statutaire.

Cette offre fut faite avec le consentement du parlement, à la demande unanime du parlement, après que le sujet eût été étudié d'année en année pendant plusieurs années. Elle s'appliquait à un seul pays, entre lequel et le nôtre il avait existé un tarif prévu par cet article onze que je viens de lire, lequel devait aboutir à un traité entre les deux pays. Ainsi le peuple savait qu'il y avait libre-échange de ces articles ; il savait exactement où les trouver dans la liste, et s'ils étaient francs de droits ou frappés du présent droit.

Tenant compte de toute l'expérience alors acquise en fait d'échange réel, tenant compte du fait que ces articles étaient connus et spécifiés, et énumérés dans le statut, comment peut-on dire que c'est un cas qui nous justifie de conférer au gouvernement par cette résolution des pouvoirs si généraux et si étendus, que le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), si je me le rappelle bien, a prétendu, au cours du débat sur le budget, qu'elle était de nature à ressusciter sa vieille politique de réciprocité absolue avec les Etats-Unis, et que probablement les produits de l'Allemagne et de la Belgique entreraient dans le pays en vertu de la clause de la nation la plus favorisée. Cette résolution comporte les plus graves conséquences pour le pays.

Il ne faut pas oublier que le premier ministre et ses collègues ont dit que leur intention n'était pas de détruire d'un seul coup les industries du pays, mais de les faire disparaître graduellement et d'introduire le libre-échange petit à petit. En vertu de cette même résolution, si les conditions l'emportent, par exemple dans la Nouvelle-Galles du Sud, ou dans tout autre pays, le Canada aura à subir la concurrence la plus vive que nous ayons jamais eue dans ce pays, dans les conditions actuelles et les présents prix. Une résolution couchée en termes si généraux, une résolution aussi vague contenant les mots d'une signification embrouillée dont j'ai parlé, ne peut nullement être considérée comme étant calquée sur l'offre statutaire ou justifiée par cette offre, restreinte et définie dans cet article 11 de l'Acte relatif aux douanes.

L'honorable ministre (M. Laurier) a ranimé notre espoir au sujet d'une règle d'interprétation. Il nous Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

a déclaré qu'il allait nous donner une règle d'interprétation, et, après l'avoir écouté attentivement, j'ai vainement attendu cette règle. L'honorable ministre s'est perdu dans un flot d'éloquence et il a oublié la règle. Mais il faut pourtant que les questions que j'ai indiquées soient interprétées au moyen d'une règle quelconque ou qu'on y réponde.

En terminant ses observations, l'honorable ministre a dit que ce tarif a été virtuellement approuvé par tout l'Empire. Cette assertion, je suppose, est appuyée sur les opinions émises par certains journaux libéraux, basées, ainsi qu'il est facile de voir après examen, sur des informations erronées et sur une fausse interprétation des traités impériaux. J'ignore—et si je fais erreur l'honorable ministre me corrigera—que ce tarif, tel qu'amendé, comprend de si nombreux changements révolutionnaires, ait été approuvé par une partie importante quelconque de la presse de Londres ou d'une autre partie de l'Empire. En conséquence, je ne crois pas que le tarif tel qu'il est, que ces résolutions sous discussion, aient reçu l'approbation de quelques-uns de nos concurrents.

Ayant insisté sur ce point, je me permets de dire—bien que cela puisse ne pas se rattacher à la résolution ou à la discussion—je me permets de dire que je n'aime pas beaucoup qu'une législation qui a trait aux intérêts et aux industries du Canada, soit accueillie si favorablement dans une partie quelconque de l'Empire, si c'est parce qu'on croit que la porte du pays est ouverte à une concurrence dangereuse et désastreuse pour les industries et la main-d'œuvre du Canada, et je peux dire cela non seulement à titre de citoyen loyal à mon pays, le Canada, mais loyal en même temps à l'Empire ; car l'expérience a démontré que toute politique qui est de nature à affaiblir le Canada, qui ruine ses industries et ses ouvriers, est une politique qui, finalement, réagira au désavantage et au détriment de chaque partie de l'Empire auquel nous appartenons. En conséquence, c'est au peuple canadien que le parlement doit s'adresser pour faire approuver sa conduite, et je suis convaincu qu'il n'y a pas un marchand, ou une chambre de commerce au Canada, qui dira, après avoir examiné la résolution, que l'opposition est déraisonnable en insistant comme elle l'a fait et comme elle devra le faire aussi longtemps que nous n'aurons pas une explication, pour obtenir une définition claire et précise de ce que le gouvernement entend par l'article 16 et de la manière dont il sera appliqué par le contrôleur des Douanes.

Avant de terminer, j'aimerais faire remarquer la différence sérieuse qu'il y a entre l'offre statutaire et la présente résolution sous un autre rapport, et je parle du pouvoir extraordinaire qu'on veut conférer au contrôleur des Douanes. Mais plus que cela. En lisant cette résolution, il me semble qu'elle est automatique dans ce sens, qu'elle est appliquée par le contrôleur des Douanes avant même que ce contrôleur agisse. L'article principal, sans les paragraphes, est complet par lui-même, et sous son empire le percepteur des douanes devra en premier lieu déterminer quelle nation fera le négoce avec le Canada d'après ce soi-disant principe différentiel. Il passe ensuite de l'officier subalterne à l'officier supérieur, et s'adresse au contrôleur des Douanes. Lorsqu'il y aura un différend entre le percepteur des douanes et un importateur, il sera réglé par le contrôleur des Douanes. C'est une innovation extraordinaire, car nous savons tous

maintenant que le contrôleur des Douanes n'est pas même membre du gouvernement. C'est un officier du parlement, auquel l'acte relatif aux douanes et l'acte créant sa charge, imposent certains devoirs, mais je prétends que, n'étant pas membre du conseil et occupant sa charge uniquement en vertu de ce statut, il n'est pas membre du gouvernement, qu'il le soit ou ne le soit pas, il n'est pas ministre, il n'est pas membre du cabinet, mais il aura à exercer ces pouvoirs extraordinaires.

Bien entendu, toutes ces observations sont faites sans allusion au titulaire, mais à l'emploi lui-même, ou aux idées qui ont donné lieu à la législation qui l'a créé. Voilà les motifs, entre autres, qui nous obligent d'insister au moins jusqu'à présent, et peut-être plus longtemps, pour faire comprendre au gouvernement, non seulement la gravité de la détermination qu'il a prise, la déviation des traditions et des règles saines qu'il se propose de faire, mais pour qu'il nous donne, à nous, représentants du peuple, son interprétation sans rejeter cette responsabilité sur le contrôleur des Douanes ou sur les percepteurs de douane des différents ports du pays, après que ce parlement aura été prorogé.

M. FROST: Je désire faire quelques observations au sujet de cette clause différentielle du tarif, parce qu'on dit qu'elle va avoir un effet nuisible sur le commerce du Canada. Un des orateurs nous dit que la réduction d'un huitième sur les droits, maintenant, et de 25 pour 100 plus tard, sera le moyen de faire entrer des articles manufacturés venant d'un grand nombre de pays; que toutes les marchandises qui entreront en vertu du présent tarif ne viendront pas uniquement de la Grande-Bretagne, mais en même temps de la Chine, du Japon et de l'Amérique du Sud et d'autres pays jouissant de la clause de la nation la plus favorisée, comme, par exemple, l'Allemagne et la Belgique.

Il me semble que la grande objection que nos amis de l'opposition font à ce tarif différentiel n'est pas tant que ces marchandises viendront de ces pays, mais c'est que le gouvernement libéral a pu d'un seul coup lier plus intimement le Canada et l'Angleterre que jamais nos amis de la gauche en ont été capables durant les dix-huit années qu'ils ont été au pouvoir. Il n'est pas possible que les marchandises qui viendront de la Chine ou du Japon, ou de l'Amérique du Sud puissent, en aucune façon, affecter les industries manufacturières du Canada, car nous savons fort bien que ces pays ne sont pas manufacturiers, il n'y a rien de ce que nous recevons d'eux en articles manufacturés qui puisse nuire aux industries du pays. On a dit que le gouvernement ne s'était pas occupé des ouvriers—l'assertion a été faite, mercredi soir, par l'ex-ministre des Finances.

M. PRIOR: L'honorable député veut-il m'informer qu'il dit que nous n'avons pas à craindre la concurrence de la Chine ou du Japon?

M. FROST: Oui, nous n'avons pas à craindre la concurrence de la Chine ou du Japon. Si vous examinez les tableaux du commerce vous trouverez un très petit nombre d'articles comme ceux que nous manufacturons dans le pays que nous pourrions recevoir de ces pays en vertu du tarif réduit, et ce que nous recevons serait certainement avantageux pour les consommateurs canadiens. On a prétendu que le présent gouvernement ne s'occupait

pas des ouvriers, et nous avons vu un honorable député se poser en champion des ouvriers, et nous avons entendu un autre député s'écrier: Qu'importe au présent gouvernement la classe ouvrière?

Je répondrai que jamais il y a eu une aussi grande stagnation que sous le régime de la politique nationale dans les industries manufacturières du pays. Nous avons vu des milliers d'ouvriers honnêtes chassés du pays par la prétendue politique nationale. En 1894, nous avons vu dans une seule industrie, la septième en importance dans le pays, la manufacture des instruments aratoires, nous avons vu réduire les droits de 35 à 20 pour 100, et le résultat en a été de priver d'ouvrage un millier d'hommes employés dans cette industrie seule, et ils ont été obligés soit d'exercer un autre métier ou de quitter le pays. Dernièrement encore, nous avons vu des membres de l'opposition voter en faveur d'une plus forte réduction de ce même droit et voulant par là chasser du pays les 4,000 hommes qui sont encore employés dans cette industrie. Et cependant ces messieurs se proclament les défenseurs par excellence des ouvriers du Canada.

Quel sera l'effet de cette clause différentielle pour le pays? L'effet sera simplement de transférer à l'Angleterre les importations que nous faisons des Etats-Unis pour une valeur de près de vingt millions de dollars; nous importerons ces produits de l'Angleterre et nous augmenterons ainsi le chiffre du toznage dans nos ports; et si l'entreprise doit être donnée à l'étranger, elle le sera à nos compatriotes d'Angleterre plutôt qu'aux Américains. Ce sera l'effet principal de cette clause différentielle.

On a dit que chaque dollar de valeur en marchandises qui entreront sous l'empire de cette clause déplacera un dollar de valeur en marchandises au Canada. Mais les honorables députés de la gauche savent fort bien que nous importons aujourd'hui plus des deux tiers de nos articles manufacturés des Etats-Unis, et un tiers de la Grande-Bretagne. Or, si nous devons jamais prouver que nous préférons mieux faire le négoce avec l'Angleterre qu'avec les Etats-Unis, il faut faire quelque chose pour attirer ce commerce ici, et c'est pour cette raison que cette clause différentielle a été insérée dans le tarif. Or, d'un seul coup, le gouvernement a fait plus que tout ce qui a été tenté pour resserrer les liens qui nous attirent à l'Empire, dont nous sommes si fiers, surtout en cette année du jubilé, quand nous célébrons le soixantième anniversaire du règne de Sa Majesté.

On a dit que d'autres pays auront le même droit de réclamer les mêmes privilèges. Mais cela ne se peut pas, vu le fait que nous sommes un pays autonome, que lors de la confédération on nous accorda le privilège de faire les traités que nous voudrions conclure, et nous en avons parfaitement le droit, d'après toutes les règles et d'après les opinions que nous pouvons obtenir de toutes les autorités, tant ici qu'en Angleterre.

On a fait observer que nos industries ne peuvent pas soutenir la concurrence étrangère qui se fera alors. Les honorables députés de la gauche disent que nous avons copié leur tarif, volé leur programme, et que conséquemment notre tarif est fortement protecteur, dans son essence et dans sa nature, puis ils ajoutent immédiatement que nous allons ruiner le pays au moyen du tarif présenté par le gouvernement. L'une ou l'autre de ces assertions doit être fausse, et je prétends que le gou-

vernement, agissant en conformité de l'usage constitutionnel, s'est efforcé autant que possible de faire de son tarif un tarif de revenu. Il faut tenir compte de la condition de plusieurs industries. Mais, prenant le tarif tel qu'il est, examinant les réductions qui ont été établies durant les dix-huit dernières années, et le gouvernement, en déterminant le tarif tel qu'il est, examinant les réductions qui ont été faites à l'égard des matières premières, les articles qui ont été insérés dans la liste des articles francs de droits, j'ai raison de dire, à titre de manufacturier, que le gouvernement a rempli son devoir, non seulement envers les fabricants, mais aussi envers les consommateurs, qui, après tout, forment 75 pour 100 de la population, ont été le principal objectif, et pour cette raison, je crois que le tarif passera à la postérité comme étant l'un des meilleurs que le Canada ait jamais eus.

M. BENNETT : Je désire poser une question à l'honorable député. Tenant compte de la réduction du droit sur le fer, quel sera le prix des lièuses que sa maison fabrique ?

M. FROST : Nous ne parlons pas actuellement des détails du commerce local. Je ne suis pas ici pour prendre le temps de la Chambre en discutant une question de cette nature même si l'honorable député le désire.

M. BENNETT : L'honorable député m'interprète à faux.

M. FROST : Je ferai observer à l'honorable député qu'un de ses propres chefs a dit qu'un homme place son argent dans une industrie d'après les droits existants, espérant que le parlement conservera ces droits et ne les laissera pas abolir. Qu'a fait l'honorable député à propos du droit sur les instruments aratoires ? Cet honorable député a été l'un de ceux qui ont appuyé l'ex-ministre des Finances en effectuant une réduction quand il n'y en avait aucune nécessité. Toutefois, je ne veux pas entrer dans ces détails, mais seulement traiter la question telle qu'elle affecte les intérêts généraux du pays.

On a dit, maintes et maintes fois, que le chef du gouvernement avait parcouru le pays disant aux manufacturiers, qui appuyaient son parti, qu'ils n'avaient rien à redouter, et cette assertion a encore été faite aujourd'hui. Pour ma part, je dois dire que jamais je n'ai eu un mot du chef du gouvernement me donnant à entendre ce qui serait fait à l'égard des articles que je fabrique, et je ne crois pas qu'un seul manufacturier libéral ait appris quelque chose à ce sujet soit de l'honorable premier ministre ou d'un autre membre du cabinet. Le parti libéral a toujours été en faveur d'un tarif de revenu, et il n'a nullement l'intention de ruiner une industrie quelconque du pays ; mais le parti libéral a toujours été l'avis de laisser les industries prospérer, aussi longtemps qu'elles peuvent prospérer sous l'empire d'un tarif raisonnable qui leur permet de se développer naturellement. Nous avons eu certaines industries qui n'ont vécu qu'au moyen d'un tarif établi spécialement pour elles. Et ces industries sont celles qui ont causé le plus d'embarras au pays et qui sont aujourd'hui la cause de la stagnation des affaires, et c'est à cause d'elles

M. Frost.

que les journaliers et les ouvriers ont beaucoup moins d'ouvrage aujourd'hui que dans le cas de certaines autres industries. Les industries établies naturellement sous l'empire d'un tarif de revenu, antérieurement à la politique nationale, ne sont pas ruinées, et les ouvriers qui y sont employés ne souffrent pas à cause d'elles, mais les industries qui se sont développées comme des plantes de serre, ont causé tous les embarras et ont fait du tort à plusieurs autres industries qui étaient naturelles au pays. Nous connaissons plusieurs de ces industries délicates, et nous n'en avons pas besoin.

L'ex-ministre des Finances a dit que pas un gouvernement ne peut se moquer des intérêts industriels du pays. C'est vrai. Nos intérêts industriels sont au-dessus des autres, et dans ce mot je comprends non seulement les industries manufacturières, mais toutes les autres industries, comme, par exemple, l'industrie agricole, l'industrie minière ; et, en ce qui concerne ces industries, je dis que le gouvernement a présenté un tarif qui réunit en lui tout ce qui constitue une politique excellente, sage et nationale. Sa politique au sujet de l'agriculture ne peut pas être perfectionnée, et à l'avenir nous n'entendrons plus parler d'agriculteurs dans la gêne, ni de cultivateurs se plaignant de tel et tel droit parce que la masse des droits pesait sur la matière première, ni nous ne verrons nos manufacturiers qui ont établi des industries naturelles, gênés comme ils l'ont été.

Cette politique, prise dans son ensemble, du commencement à la fin, se recommande à tous les hommes d'affaires du pays ; elle se recommande à tous les cultivateurs, lesquels savent qu'ils vont avoir pour la vente de leurs produits, le meilleur marché du monde et qu'ils pourront les y transporter aux taux de transport les plus bas. Cela donnera un regain de vigueur à nos industries manufacturières, et j'affirme que, dans ces conditions naturelles, la reprise des affaires amènera une ère de prospérité sans précédent, une ère de prospérité telle que nous n'en avons pas vue sous le règne de la politique nationale. D'après mon expérience des affaires, je suis convaincu que la politique du gouvernement nous obtiendra ce résultat. Comme l'a dit l'ex-ministre des Finances, on ne doit pas jouer avec les intérêts industriels. Le gouvernement ne joue pas non plus avec ces intérêts, mais les traite au contraire avec beaucoup d'attention.

Les droits sur les matières premières ont été ou réduits, ou enlevés, et je puis dire à l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), que lorsque les fabricants recueilleront les fruits de cette politique, les instruments aratoires seront à meilleur marché. Quand on pose une question et qu'un ministre ne se lève pas immédiatement pour répondre, les membres de la gauche prétendent que c'est parce qu'il n'y a pas de réponse à donner. Naturellement, il est nécessaire que les effets du tarif se soient fait sentir, et je demande aux membres de la gauche de prendre patience, d'attendre une année et ils jugeront alors des résultats de cette politique et du tarif des droits différentiels. Quant à la question des droits différentiels, considérée sous son aspect légal, je ne serais pas capable de la discuter ; mais je crois qu'en vertu de cet arrangement douanier les avantages que nous tirerons de la Grande-Bretagne seront plus considérables que ceux qu'obtiendront sur nos marchés, les fabricants anglais. Plus que cela, je crois que ce tarif de droits

différentiels aura pour effet de transférer à la Grande-Bretagne une partie des affaires que nous faisons actuellement avec la république voisine, de manière à combler la différence qu'il y a entre notre commerce avec l'Angleterre et notre commerce avec les Etats-Unis. Depuis quelque temps, nous importons des Etats-Unis un grand nombre d'articles manufacturés. Il y a quelques années la plus grande partie de ces articles nous venait de la Grande-Bretagne, aujourd'hui la plus grande partie nous vient des Etats-Unis. Si ce tarif de droits différentiels nous met plus intimement en contact avec nos frères de la Grande-Bretagne et nous unit plus étroitement à l'Empire,—et après tout, la plus grande crainte qu'il y ait au fond du cœur des membres de l'opposition, je crois, est qu'un gouvernement libéral soit capable, à la face des conservateurs qui se sont toujours déclarés le parti de la loyauté, d'obtenir un pareil résultat—cette manifestation de bon vouloir et de loyauté grandira encore le Canada dans l'estime publique.

Aujourd'hui, comme l'a dit le premier ministre, d'un bout à l'autre de l'Empire, on n'a que des louanges pour ce tarif de droits différentiels. Ce qui inquiète nos amis de l'opposition, beaucoup plus que n'importe quelle question légale de savoir si ce tarif de droits préférentiels est applicable, ou s'il vient en conflit avec les traités de la nation la plus favorisée. Je suppose cependant qu'il est du devoir de l'opposition de blâmer à tort et à travers tous les actes du gouvernement actuel ; c'est la tactique adoptée pour les membres de la gauche depuis que le parti libéral est au timon des affaires. A la dernière session, ils ont soulevé un gros débat à propos des mandats du gouverneur général, et aujourd'hui ils s'escriment contre ce tarif, mais, en fin de compte, ils perdront leur peine. Le tarif sera prononcé, et comme résultat de cette législation douanière, le commerce va reflourir d'un bout du Canada à l'autre ; de fait, les affaires ont déjà reçu une impulsion nouvelle. Les actions de nos banques ont monté, et les Canadiens sont pleins d'espoir et de confiance dans le bonheur et la prospérité de leur pays. Nos amis de l'opposition sont mieux de se convaincre une fois pour toutes, que ce tarif est fait et restera tel qu'il est. Le peuple canadien a compris que le parti libéral était le parti de la loyauté, le parti du vrai progrès, le parti de la véritable politique nationale, enfin le parti qui peut gouverner le Canada suivant les principes constitutionnels et parlementaires. Mais je suppose que la force de l'habitude entraîne l'opposition à se plaindre de tout. Cela me rappelle cet homme qui, entendant à l'église le pasteur dire les premiers mots de l' hymne " Faites vibrer la lyre sonore " crut que cette remarque était quelque peu à son adresse et il fit un mouvement avec sa tête obéissant à la force de l'habitude.

Quelleque bonne, quelque parfaite que soit la politique proposée par le gouvernement, la force de l'habitude entraîne l'opposition à la combattre.

Je dirai en terminant, M. le président, que le gouvernement actuel a sauvegardé les intérêts industriels de ce pays ; mais tout en traitant les fabricants avec justice, les consommateurs d'un bout à l'autre du Canada, n'ont pas été oubliés. Ce tarif est pour le Canada l'aurore d'une ère de prospérité et de bonheur.

A six heures, la séance du comité est levée.

Séance du soir.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND CENTRAL DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 70) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand-Central du Nord-Ouest. (M. Richardson.)

(En comité.)

M. MACDONELL (Selkirk) : Qu'il me soit permis d'expliquer que depuis la dernière séance du comité, les parties intéressées en sont arrivées à un arrangement relativement à l'amendement qui doit être substitué à celui qui a été proposé hier soir. En conséquence, j'ai l'honneur de proposer d'ajouter au bill l'article suivant :

La compagnie est par les présentes autorisée à étendre la ligne principale du chemin de fer depuis le point de départ indiqué dans l'acte qui l'a constituée en corporation jusqu'à un autre point sur la voie du chemin de fer du Pacifique-Nord et du Manitoba, à Brandon ou près de cet endroit, de la même manière que si ce dernier point eut été désigné dans le dit acte comme le point de départ du chemin, au lieu d'un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique ; pourvu que la compagnie fasse et presse les demandes nécessaires au comité des chemins de fer du Conseil privé pour être autorisée à croiser le chemin de fer Canadien du Pacifique, et opérer un raccordement et un échange de trafic avec le chemin de fer du Pacifique-Nord et du Manitoba, et pourvu que la dite extension et le dit raccordement autorisés par les présentes soient complétés dans les délais fixés dans le dit acte pour l'achèvement des prochains vingt milles de la ligne actuelle pour laquelle la présente charte est octroyée, savoir, la ligne du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest.

Amendement adopté.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 86) concernant la Banque du Peuple. (M. Préfontaine.)

"AMERICAN BANK NOTE COMPANY."

M. BELCOURT : Je propose la troisième lecture du bill (n° 68) concernant l'*American Bank Note Company*.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Avant la troisième lecture de ce bill, je désire en discuter la nature et la proposition qu'il représente. Il me semble que la compagnie que l'on veut introduire au Canada, et qui est la créature du gouvernement, se présente ici dans des circonstances qui méritent une grande attention. La proposition de subventionner virtuellement cette compagnie étrangère exploitant une industrie qui a acquis une très grande importance dans ce pays, cette proposition, dis-je, est, dans les circonstances, très intéressante, parce que, à moins que mes renseignements ne soient tout à fait inexacts, un pareil état de choses serait absolument impossible de l'autre côté de la frontière. Aucun citoyen de ce pays, quand bien même le gouvernement des Etats-Unis serait des mieux disposés, ne pourrait espérer, dans l'exécution, aux Etats-Unis, d'une entreprise alimentée par les capitaux canadiens, jouir d'une faveur et d'une

aide semblables à celles que ce bill accorde à cette compagnie américaine. L'intention de l'*American Bank Note Company* n'est pas simplement d'exécuter, dans la cité d'Ottawa, l'entreprise qu'elle a obtenue par la faveur spéciale du gouvernement de ce pays, mais d'obtenir des pouvoirs généraux pour faire des opérations générales d'impression, de gravure et de lithographie dans toutes leurs branches etc., à Ottawa et ailleurs au Canada. Personne, naturellement, ne s'oppose à l'introduction du capital étranger en ce pays; personne ne s'oppose à ce qu'on traite de la manière la plus généreuse les capitalistes, quelle que soit la nationalité de ces derniers, qui sont prêts à se lancer dans des entreprises ici; mais l'objection qu'il y a au projet de loi soumis à la considération de cette Chambre—et l'objection me paraît très grave et très sérieuse,—c'est que l'on propose d'encourager l'introduction de cette industrie et de ce capital dans le pays aux dépens et au détriment du capital canadien, des intérêts canadiens et du travail canadien.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Le bill déclare-t-il cela ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le bill ne déclare pas cela, mais le gouvernement le déclare lui. Et le bill est ici le reflet de la politique du gouvernement. Sans l'adoption de ce projet de loi, la politique malheureuse et erronée du gouvernement, ne pourrait pas très bien avoir de suite; et c'est une occasion favorable pour cette Chambre de considérer si, dans les circonstances, nous devrions être animé d'un tel esprit envers cette compagnie étrangère. On a déjà, dans cette enceinte, exposé ces circonstances, mais ces circonstances sont en grande partie tellement compliquées, elles comprennent une si volumineuse correspondance, tant d'opérations et d'incidents, qu'il n'est impossible, sans discuter un peu longuement la correspondance et les faits qui ont donné lieu à l'introduction de ce bill, d'exposer, comme il convient, la politique erronée et désastreuse du gouvernement sur cette question. Nous savons que la *British American Bank Note Company*, que pour plus de clarté, nous pouvons appeler la Compagnie Burland, avait en jusqu'ici l'exécution de l'ouvrage de ce genre dont le gouvernement avait besoin. Il n'est pas nécessaire pour moi d'entrer dans les détails et dans les chiffres pour vous prouver les dépenses que cette compagnie a été obligée de faire, afin de se mettre en état d'exécuter l'entreprise arrêtée entre elle et le gouvernement canadien. Qu'il me suffise de vous dire, qu'à part les difficultés de son entreprise, laquelle a été bien exécutée, d'après les propres déclarations du gouvernement, à part l'obligation pour la compagnie, dans l'accomplissement de cette importante et grande entreprise, d'employer des hommes de l'art du plus haut grade, le gouvernement lui a imposé, en vertu du contrat alors existant, les dépenses d'élever un magnifique édifice dans la cité d'Ottawa. Dans un certain sens, cela ne leur donnait, en vertu de leur contrat, aucun droit à une considération particulière. Si je me rappelle bien, c'était une des conditions premières de son contrat, que si la compagnie était requise de faire cette dépense extraordinaire, et de transporter le siège de son industrie de Montréal à Ottawa, elle était obligée de le faire. Mais nous savons tous la différence qu'il y a pour un établissement de ce genre entre Ottawa et Montréal, par

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

rapport aux affaires de la compagnie avec des particuliers, et Montréal présente beaucoup plus d'avantages qu'Ottawa; cela soit dit sans déprécier la capitale dont les progrès sont vraiment merveilleux. Mais tout en n'ayant pas droit, en vertu de son contrat, à une considération spéciale, la Compagnie Burland avait au moins droit d'être traitée avec justice, et avait toute raison de croire que, dans le cas où il y aurait concurrence entre elle et une autre compagnie, étrangère ou nationale, le gouvernement n'accorderait à son concurrent aucun avantage qui lui serait refusé. Néanmoins, je prétends que l'on a fait d'extraordinaires concessions à un concurrent étranger au préjudice de la compagnie canadienne, laquelle avait non seulement fait le travail à la satisfaction du gouvernement, mais encore à des taux qui allaient toujours diminuant et sans avoir jamais donné lieu à la moindre plainte. Dans les circonstances, il me semble que nous devrions avoir eu des explications plus détaillées et plus précises nous disant comment il se fait que cette compagnie n'a pas été traitée, je ne dirai pas d'une manière généreuse, mais avec justice, comme elle était en droit de s'y attendre. Je puis me tromper, mais l'on me dit que cette industrie est tellement vaste que les coins, les cylindres, les planches, les machines et le matériel ne coûtent pas moins de \$400,000 et que la Compagnie Burland, pour se munir d'appareils spéciaux afin d'exécuter son entreprise, a dépensé environ \$50,000.

Maintenant l'histoire du marché....

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
L'honorable député se propose-t-il de discuter le contrat de l'*American Bank Note Company* ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oui.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Je n'aimerais pas briser le fil de l'argumentation de mon honorable ami, mais je lui ferai remarquer que nous sommes en présence d'une demande pour octroyer des lettres de constitution en corporation d'une compagnie. Je ne vois pas ce que le contrat de l'*American Bank Note Company* peut avoir à faire avec la question de savoir si ce parlement doit ou ne doit pas constituer cette compagnie en corporation.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne conteste pas le fait; il n'est pas non plus nécessaire pour obtenir l'attention de cette Chambre, de prétendre qu'un bill dont on propose la troisième lecture, afin de donner des droits de corporation et des privilèges à une compagnie nationale ou étrangère, échappe à l'autorité du parlement. Dans le cas qui nous occupe, autant que j'en ai pu juger, ce bill n'excède pas la limite des pouvoirs de ce parlement, et si l'on ne peut donner aucune raison contre l'octroi des privilèges que l'on demande, faisant entièrement abstraction des difficultés légales, alors, naturellement, ce bill sera lu une troisième fois. Mais je dis, au début de mes remarques, que ce bill nous est soumis simplement parce que cette compagnie étrangère qui frappe maintenant à nos portes, a reçu de l'exécutif et non du parlement les privilèges spéciaux et des faveurs particulières, et parce que l'on veut lui accorder de nouvelles faveurs au détriment de nos propres intérêts et des industries canadiennes. Le directeur général des Postes sait que ce bill est une

conséquence du marché dont le gouvernement est responsable. Il sera le dernier homme à empêcher une discussion et une considération complètes de ce sujet ; et, avant la troisième lecture, je désire exposer devant la Chambre mon opinion sur ce projet de loi.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député a devant lui le livre qui traite du contrat en question. Ce contrat a fait l'objet d'un débat, et si l'honorable député se propose maintenant d'examiner les avantages et les désavantages de ce contrat, je prétends qu'une telle discussion s'écarte tout à fait de la proposition que ce bill soit maintenant lu une troisième fois.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je sens toute la force de l'objection de l'honorable ministre. Je comprendrais qu'un membre de cette Chambre vint dire : Je désapprouve entièrement l'acte du gouvernement comme contraire aux intérêts de ce pays et parce qu'il accorde à une compagnie étrangère des faveurs d'une nature des plus suspectes et des plus extraordinaires, mais cependant, voici un bill dans le but de mettre cette compagnie en mesure de faire affaires au Canada, et cela ne regarde en rien les privilèges spéciaux qui lui ont été accordés. Cet argument pouvait prévaloir, mais ce n'est cependant qu'un argument à l'encontre de la position que je prends. Je serais, par exemple, porté à voter contre l'octroi de ce nouveau privilège à cette compagnie, dans le but de marquer de la manière la plus énergique possible, ma désapprobation d'un acte qui introduit dans notre pays, ce concurrent subventionné. Et pour donner encore plus de poids à mes arguments, je ne puis mieux faire que de consulter les documents même que le gouvernement nous a présentés, afin d'expliquer comment la chose est arrivée, et un examen de ces documents prouvera, je crois, à tout esprit impartial, que le point que j'ai soulevé est bien fondé.

M. L'ORATEUR : Je suppose que l'on a soulevé une question d'ordre, et je suis enclin à croire que l'honorable député qui a la parole a le droit d'alléguer toutes les circonstances qu'il juge propres à influencer l'opinion de la Chambre et à empêcher l'adoption de ce bill ; mais en agissant ainsi, l'honorable député doit prendre garde de ne pas parler d'un débat antérieur. Naturellement, il peut mentionner les documents qui sont déposés sur la table.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'ai été en parlement assez longtemps pour savoir que c'est là une des règles élémentaires de la discussion, et je ne désire aucunement faire mention d'un débat antérieur. D'ailleurs, il ne me conviendrait peut-être pas de le faire, vu que je n'ai pas eu le plaisir d'être présent. Mais je désire parler des documents soumis à cette Chambre ; ces documents concernant la question que je discute et sont les seuls renseignements que nous ayons sur cette *American Bank Note Company*, pour nous dire ce qu'était cette compagnie, comment il se fait qu'elle se trouve aujourd'hui devant le parlement et pourquoi elle frappe à nos portes et nous demande de lui accorder ces privilèges. Tous ces renseignements sont dans ce livre, et je comprends très bien pourquoi l'honorable directeur général des Postes ne

veut pas que les faits qui y sont contenus soient continuellement commentés.

Je comprends parfaitement pourquoi il désire voir supprimer l'examen de cette partie du sujet. Je ne lui impute cependant aucun motif ; et je me propose de démontrer que les faits que j'ai l'intention d'exposer devant cette Chambre,—peut-être les a-t-on exposés avant moi,—sont amplement suffisants, d'après moi, pour nous induire à condamner, de la manière la plus énergique, cette opération du commencement à la fin. La façon irrégulière dont on a traité les soumissions, la conduite injuste que l'on a tenue envers l'ancienne compagnie et les faveurs extraordinaires que l'on a accordées à cette corporation américaine, méritent certainement notre attention et la plus sérieuse considération ; et je crois qu'on ne peut rappeler trop souvent au pays, avant que cette affaire ait atteint sa dernière phase, ces faits tels qu'ils apparaissent dans les livres officiels.

Dans le rapport du sous-ministre des Finances (M. Courtney), il y a une preuve qui fait voir l'ancienne compagnie sous le jour le plus favorable et qui est une réponse complète à l'accusation que la Compagnie Burland était une égoïste association et un aride monopole, et méritait d'avoir des concurrents. Le 31 août 1896, M. Courtney, le sous-ministre des Finances, passe en revue l'histoire de l'entreprise pour l'impression des billets de banque depuis 1868, donnant les chiffres et les conditions des différents contrats et conclut en disant :

On verra, par ce qui précède, que d'importantes réductions ont été faites dans les prix demandés ; d'un autre côté, la faculté que des contrats antérieurs laissaient au ministre des Finances, au directeur général des Postes et au ministre du Revenu de l'intérieur, de reviser tous les ans le tarif des fournitures faites à leur département respectif, leur a été enlevée. Les prix pour le département des Postes et pour celui du Revenu de l'intérieur ont été arrêtés dans les annexes du contrat.

À la page 55 de ce livre, dans une lettre adressée au ministre des Finances, je trouve la déclaration suivante,—et elle n'a pas été niée, que je sache :

The British American Bank Note Company a été établie pour retenir ce travail au Canada, des citoyens y ont placé un vaste capital et les meilleures garanties de protection ont été données ; et durant les années passées, je ne crains pas d'affirmer que le département des Finances et les banques du Canada ont obtenu les billets qui circulent dans le pays, à au moins 30 pour 100 meilleur marché que le prix courant pour un tel ouvrage à New-York.

C'est là un point important qui ressort d'une grande partie de cette correspondance, que cette compagnie étrangère a donné, dans son contrat et dans sa correspondance, des chiffres qui, dans un certain sens, sont des plus trompeurs, au premier examen, et quand on ne les soumet pas au calcul d'un compteable expérimenté, et ces chiffres font naître d'extraordinaires soupçons sur les raisons qui, sous ce rapport, ont permis à la compagnie de s'écarter d'une façon aussi étrange, des prix ordinaires.

Dans le but—

Dit M. Burland. . .

Dans le but d'épargner une telle calamité aux intérêts commerciaux du pays et de protéger le vaste capital déjà placé, nous, la *British American Bank Note Company*, sommes prêts à accepter les conditions de la soumission de l'*American Bank Note Company* et conserver ainsi au Canada, l'impression des billets de banque, impression qui a été faite par nous, durant les vingt-cinq dernières années d'une façon satisfaisante.

Je cite cette déclaration qui est importante, je crois, à l'appui de ce que je viens d'affirmer, savoir qu'à ma connaissance, le gouvernement n'a jamais dit que l'on n'était pas satisfait de l'ouvrage de cette compagnie.

L'importance du sujet qui nous occupe, dépend en grande partie, d'une clause qui se trouvait dans le contrat de la Compagnie Barland. A la page 4 de ce livre se trouve la clause 6 de ce contrat, laquelle décrète :

La compagnie devra prendre à la satisfaction du ministre des Finances, toutes les précautions possibles pour la protection de l'ouvrage et de la chose publique dans son établissement, et pour la sûreté des planches, coins et cylindres et de toutes les gravures ou empreintes en provenant, et de tous papiers, ou autres matières employées à ce sujet, qu'elles soient à l'état complet ou incomplet ; et le ministre des Finances du Canada alors en office pourra toujours pendant l'existence du présent contrat charger un ou plusieurs fonctionnaires de l'Etat, ou des autres personnes n'étant pas au service de l'Etat mais ayant les aptitudes voulues, d'examiner ou d'inspecter les locaux occupés par la compagnie, ou l'ouvrage qu'elle a fait ou a à faire, en exécution ou en vertu du présent contrat, et la compagnie devra par tous les moyens faciliter tous et chaque tel examen ou inspection.

La sagesse de cette disposition est évidente pour tous ceux qui ont étudié cette question. Vu les chances de contrefaçon, cette pratique qu'on n'a jamais pu faire disparaître, vu les tours de force extraordinaires des faussaires, il est absolument nécessaire, afin de protéger le numéraire et les billets du pays, que le gouvernement ait sous sa surveillance immédiate l'exécution de l'ouvrage depuis le commencement jusqu'à la fin.

Et l'ancienne compagnie, pour en arriver là, dut faire de fortes dépenses pour se procurer ces ouvriers experts, que leurs concurrents heureux auprès du gouvernement actuel ne possèdent pas et ce qu'ils tentèrent de nier dans une correspondance officielle adressée au ministre des Finances. C'est au sujet de cette clause du contrat, dont la nécessité est démontrée par le fait qu'elle existait dans tous les autres contrats antérieurs du gouvernement à venir jusqu'à aujourd'hui, que ce côté extraordinaire de la question est devenu apparent. Prenez, par exemple, quelques-uns des renseignements tel qu'ils nous ont été donnés en expliquant cette question. A la page 14 du livre, et relativement aux termes et conditions des soumissions pour gravure etc., des billets fédéraux, et des fournitures des départements des Postes et du Revenu de l'intérieur, il semble évident que lorsque le ministre des Finances prépara de nouvelles soumissions il constata, ce que les hommes d'affaires furent aussi d'accord à reconnaître, la valeur et l'importance de cette clause et l'importance de cette condition pour le gouvernement. L'article 7 du cahier des charges est aussi conçu :

Tous les travaux faits en vertu du contrat. ...

“ Tous les travaux ” M. l'Orateur.

Tous les travaux faits en vertu du contrat seront faits dans la ville d'Ottawa dans un ou des édifices approuvés par le gouvernement du Canada, cet édifice ou ces édifices devant être à l'épreuve du feu et devant contenir toutes les voûtes nécessaires à l'épreuve du feu pour assurer la protection des travaux, et l'entrepreneur ne fera ou ne permettra qu'il soit fait dans cet édifice ou ces édifices des travaux autres que ceux mentionnés au contrat, sauf les travaux de gravures et de préparation de billets de banque pour les diverses banques chartées du Canada. Nul contrat ne sera fait avec aucun des soumissionnaires tant que celui-ci n'aura pas convenu le dit gouvernement du Canada qu'il possède, ou qu'il possédera lorsqu'il commencera les travaux faits en vertu du

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

contrat, un ou des édifices convenables à Ottawa pour l'exécution de ces travaux.

La clause 15 du cahier des charges relativement à ceci se lit comme suit :

Aucune planche.

Je viens d'appeler votre attention sur les mots “ tous les travaux ” dans l'article que je viens de lire, et ils ont été placés là, afin de faire disparaître tout doute à ce sujet. Cette clause ajoute :

Aucune planche, cylindre ou coin ne sera employé pour les travaux à faire en vertu du contrat, ou pour aucune partie de ces travaux, à moins d'avoir été approuvé au nom de Sa Majesté par le ministre qui dirige le département par lequel cette entreprise est ordonnée, et toutes planches, coins et cylindres qui ne seront pas ainsi approuvés seront détraîts ou employés par l'entrepreneur conformément aux instructions du ministre.

Permettez-moi de dire ici qu'il est bien évident qu'une surveillance tel qu'il est stipulé dans les deux clauses que je viens de lire, ne peut être exercée lorsque les coins seront dans la ville de New-York, ne pourra exister lorsque la plus importante partie de l'ouvrage sera exécutée, non seulement en dehors des limites de la ville d'Ottawa, mais dans un pays étranger et hors de la juridiction du gouvernement du Canada.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : N'est-il pas vrai qu'un grand nombre des principales banques du Canada font imprimer leurs billets de banque à cet endroit ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ne suis pas à traiter ce point. L'honorable ministre peut se servir des contrats de quelques-unes des banques importantes du pays comme d'un argument contre moi. Je dis que la politique de ce pays, depuis 1867 jusqu'à 1897, a toujours été de la considérer comme étant d'une importance vitale relativement aux conditions qui affectent la confection des billets de banque fédéraux, et qu'ils doivent être de nature à permettre de prendre des précautions, dont on se dispense ailleurs. Mais en réponse à l'interruption du directeur général des Postes, qu'il me permette de lui rappeler, que cela ait été une mesure de précaution ou non, qu'elle ait été prise ou non par les banques canadiennes, cela n'affecte en rien mon argumentation, car, comme je l'expliquerai plus tard, il est bien évident que cette condition, qu'elle soit importante ou non, était une condition contenue dans le cahier des charges et dans tous les vieux contrats, et que tous les soumissionnaires étaient portés à croire, y compris la *British Bank Note Company* que l'on insisterait sur cette partie du contrat ; et il ne peut y avoir de doute que cette croyance a influé sur leurs calculs et les a obligés de modifier le chiffre de leurs soumissions pour pouvoir faire le travail suivant ces conditions.

Il y a une autre clause, M. l'Orateur, qui se rapporte à la clause 16 et qui se lit comme suit :

Toutes planches, coins et cylindres spécialement employés pour les dits travaux, ou pour toutes parties de ces travaux, payés par le gouvernement du Canada, seront affectés à l'usage exclusif du dit gouvernement du Canada, ainsi que toutes planches à l'aide desquelles seront imprimés les dits travaux ou toutes parties des dits travaux, et seront la propriété du dit gouvernement, et sur demande, l'entrepreneur remettra au ministre des Finances du Canada, du jour où selon ses instructions, tous les dits coins, planches et cylindres, l'entrepreneur les possédant après qu'ils ont été préparés et payés comme susdit simplement à titre de dépositaire du gouvernement

du Canada, et l'entrepreneur s'engage à n'employer aucun dessin ou modèle fait pour l'usage du gouvernement dans les travaux du gouvernement, ou aucun double de ces modèles si ce n'est pour le gouvernement.

Ici, il est aussi évident que le gouvernement a cru qu'il était nécessaire de prendre toutes les précautions possibles dans le but que j'ai mentionné ; et je suis encore à apprendre que le gouvernement d'aucun pays de quelque importance dans l'univers permet ou tolérerait pour un moment qu'une partie de l'outillage servant à l'impression de ses billets de banque soient hors de sa juridiction et de la surveillance du gouvernement, car cette clause, comme vous pourrez le constater, stipule qu'à un moment d'avis et même sans avis le gouvernement peut envoyer ses employés visiter les ateliers de la compagnie d'impression des billets de banque et s'emparer sans le moindre avis de tous les coins. Et dans certaines circonstances particulières, ce privilège peut être d'une grande importance pour le gouvernement. Le contrat actuel leur refuse ce droit, on n'en a pas tenu compte comme l'avenir le prouvera. Vient ensuite la clause 19 :

L'entrepreneur prendra toutes les mesures de précaution possibles, à la satisfaction du ministre des Finances, pour la protection des travaux et pour la garantie du gouvernement dans l'édifice, et pour la conservation des planches, coins et cylindres et de toutes les impressions en provenant, et de tout papier et autres matières employés pour ces travaux, soit dans un état complet ou incomplet.

Les remarques que j'ai faites relativement à la clause 16, s'appliquent également à la présente. J'ai fait allusion à quelques-uns des documents dans leur arrangement particulier, et non dans l'ordre de pagination de ce livre, mais je crois que ma manière de procéder au sujet de ces renseignements rendra la question aussi facile à comprendre que possible. Cela se trouvait à la page 15. Je passe maintenant à la page 22 pour faire voir de quelle manière les concurrents possibles en Angleterre, ont reçu les renseignements nécessaires au sujet de cette entreprise. Ils avaient lu le cahier des charges, ils comprenaient qu'il était exigé dans le contrat que tout le travail devrait être exécuté à Ottawa. Il n'avaient aucune raison de croire que ces clauses ne devraient pas être exécutées à la lettre, et en hommes d'affaires ils s'attendaient, en faisant leurs soumissions, à être traités avec justice et équité, et d'être obligés de se conformer aux exigences de toutes les clauses que je viens de mentionner. A la page 22 se trouve une lettre de M. Colmer, transmise par le bureau du haut-commissaire, dans laquelle il explique aux ministres des Finances en quoi cette question affecte les compagnies anglaises en état de soumissionner. Il télégraphia :—

Soumissions pour gravure. Compagnies indiquent restrictions, clause 7 pour la fabrication au Canada. Disent aussi qu'il est impossible d'envoyer des soumissions sans les spécimens mentionnés à la clause 14.

J'accuse réception de votre réponse du 7 du courant, dont je vous remercie beaucoup.

« Soumissions pour gravure. Le Canada ne saurait abandonner la condition exigeant la fabrication à Ottawa. Si des personnes solvables désirent soumissionner, nous enverrons des spécimens. »

Une soumission régulière fut faite, et elle fut acceptée le 11 novembre 1896, conformément à l'usage suivi pour tous les autres soumissionnaires. Il est facile de comprendre que des renseignements furent demandés sur ce point et voici la réponse que l'on donna : vous devriez vous con-

former à chaque clause, à chaque ligne et à chacun des mots qu'elles contiennent ; la fabrication c'est-à-dire tout l'ouvrage devra se faire à Ottawa, et le gouvernement insistera pour que le contrat soit exécuté à la lettre. Cette réponse suffit pour éloigner les soumissionnaires anglais, et ceux qui étaient en état de le faire. Il y a aussi un autre renseignement à ce sujet sur lequel je veux insister. Je constate, par exemple, que M. Freeland, le représentant de la compagnie américaine a été traité avec beaucoup d'égards relativement à un grand nombre de choses. Le ministre des Finances a traité M. Freeland avec une courtoisie qu'il a été loin de témoigner à M. Burland. Cette manière d'agir exigerait des explications, car on n'en trouve pas la raison dans les documents.

Il est évident que, à part la correspondance officielle, le ministre des Finances et M. Freeland ont eu plusieurs entrevues, les lettres étaient adressées directement au ministre et non au sous-ministre, bien que ce dernier entre en scène après que M. Freeland eut obtenu des concessions. Nous ignorons encore pourquoi on s'est départi relativement à cette correspondance, des règles du département. Mais durant toute cette période critique, alors que le ministre des Finances n'était pas encore engagé avec M. Freeland, des communications verbales et écrites furent échangées entre les deux personnes. Après que M. Freeland eut obtenu ce qu'il désirait, une correspondance officielle s'établit par l'entremise du sous-ministre des Finances, et je dis que ce traitement privilégié est plus qu'extraordinaire lorsque nous constatons qu'il a été refusé aux compatriotes du ministre des Finances, au vieux et fidèle entrepreneur. A la page 45, se trouve une lettre du ministre des Finances en date du 14 décembre 1896, adressée au représentant de M. Freeland, dans laquelle on fait allusion à une conversation antérieure. D'après le contenu d'une autre dépêche il appert que le ministre des Finances était à New-York le 6 de novembre, et le 14 de décembre, alors que ces questions étaient encore à l'étude, le ministre des Finances fait allusion à la conversation qui eut lieu à cette époque, et ce qu'il avait compris de ses paroles. Puis il continue, et c'est ici que la conduite du gouvernement au sujet de cette soumission étrangère devient extraordinaire.

Le ministre des Finances, reconnaissant, à cette époque, j'en suis persuadé, l'importance des mesures auxquelles j'ai fait allusion, qui se trouvent dans tous les contrats de cette nature, et sont contenues dans le cahier des charges, appela l'attention de M. Freeland sur cette clause de la manière suivante : D'abord, il supprime de la soumission de l'*American Bank Note Company* un article qui l'invaliderait et la rendait irrégulière, détruisait son caractère comme soumission, car elle s'écartait radicalement des conditions contenues dans le cahier des charges. On ne saurait donc prétendre avec raison, que l'on ne s'est pas occupé de M. Burland et que l'on ne lui a pas accordé aucune faveur, soit sous le rapport de la correspondance ou des entrevues, parce que sa soumission n'était d'aucune valeur, lorsque nous constatons, et l'histoire prouvera l'exactitude de ces faits, qu'une correspondance fut échangée, et que les relations les plus amicales ne cessèrent de régner avec une des personnes qui avait produit une soumission incomplète et irrégulière. Voici le premier avis amical que l'on donna à cet homme, alors que le gouvernement n'avait en sa possession qu'une seule

soumission régulière, qui était celle de la *British North American Bank Note Company*.

Je désire appeler l'attention sur le paragraphe suivant de votre soumission :

L'American Bank Note Company entend et veut qu'il soit stipulé dans la présente soumission que les conditions ci-annexées ne l'obligent pas à fabriquer dans la ville d'Ottawa le papier pour les billets de banque et autres articles, les cylindres et les planches d'acier, les coins et autres outils du métier, les encres, couleurs, etc., mais qu'elle pourra se procurer ailleurs les fournitures nécessaires à l'exécution fidèle du contrat.

J'ai donc raison d'affirmer que ce paragraphe enlève toute valeur à la soumission. Le ministre des Finances a aussi exprimé un avis semblable et en tant qu'il s'agit de cette correspondance, il est encore du même avis, car comme les références l'attestent, toutes ces transactions ont tout simplement abouti à certaines variations dans les échantillons, à certaines modifications apportées aux stipulations du contrat, à la satisfaction de l'heureux soumissionnaire ; tandis que le ministère a constamment refusé soit de communiquer à la Compagnie Burland aucun des renseignements qu'il fournissait à l'autre compagnie ; soit de la tenir au courant des négociations et elle n'a jamais pu se douter un seul instant qu'il lui eût été permis de faire une soumission de la nature de celle en discussion. La compagnie américaine prétend avoir droit à des faveurs spéciales et aux attentions du ministre, après avoir envoyé une semblable soumission. Le ministre des Finances, après avoir cité le paragraphe en question de la soumission, dit :

— A mon avis cette clause mérite explication de votre part. Nous n'avons jamais prétendu par notre cahier des charges empêcher l'importation du papier, de l'encre, des couleurs, etc., ou les outils ordinaires de l'industrie de la gravure. Nous n'avons jamais prétendu non plus empêcher l'importation des cylindres ou des planches d'acier, lorsque ces cylindres ou ces planches sont unies, sans qu'on y ait fait de gravure ou aucun autre travail.

Le seul article au sujet duquel votre soumission semble venir en conflit avec les stipulations de notre cahier des charges est celui des coins. Si vous n'avez beaucoup d'importance à la fabrication de ces articles hors du Canada, vous m'obligerez en me fournissant tous les renseignements désirables à ce sujet.

Remarquez bien ces paroles du ministre à ces représentants d'une corporation étrangère, qui s'efforcent de s'implanter au pays au détriment des industriels canadiens, en cherchant à obtenir une subvention du gouvernement fédéral ; si vous attachez quelque importance, leur dit-il, à la fabrication de ces coins hors du pays, alors vous voudrez bien me fournir plus amples renseignements. Plus loin, le ministre ajoute :

En exigeant que les travaux de cette entreprise se fassent à Ottawa même, notre but principal était qu'il se fit dans un établissement placé sous la surveillance immédiate de ce ministre, en vue d'empêcher dans la plus large mesure possible, les fraudes ou les pertes. Je recevrai avec plaisir tous les renseignements que vous pourrez fournir sur les circonstances qui, à votre avis, demandent que ces coins soient fabriqués à l'étranger.

J'ai profité de l'invitation que m'avait faite M. Burland pour faire une inspection complète de son établissement à Ottawa, et cette inspection a été en ce peut plus instructive et intéressante. Rien ne saurait être plus clair et plus évident, que la facilité que présentent ces coins pour la perpétration de fraudes. Ce sont de petits morceaux de métal qu'on peut facilement glisser dans son gousset, et ceux qui sont au fait de cette industrie savent combien une ville comme New-York offre d'occasions de fraudes, comparativement à la fabrication

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

de ces articles dans un édifice situé à quelques pas des palais du parlement fédéral, fraudes, dis-je, auxquelles la compagnie elle-même pourrait conniver ou que les employés pourraient perpétrer au détriment de la compagnie.

Je désire relever à la page 51 du rapport une autre assertion qui n'est pas sans importance. Dans la recommandation faite par le ministre des Finances au gouverneur général en conseil, il n'a pas, à mon avis, fourni à ses collègues de renseignements aussi circonstanciés qu'il aurait dû le faire. Il est facile de se convaincre du fait, en lisant le rapport en question, si l'on se rappelle les détails de la transaction que je viens de signaler tout particulièrement à l'attention de la Chambre. Ainsi, il paraîtrait d'après le mémoire du ministre des Finances que la compagnie américaine aurait fait une concession importante. Lisons :

À la suite d'un échange de notes avec l'*American Bank Note Company*, la compagnie a consenti à éliminer du contrat l'article relatif aux enveloppes timbrées.

Si je suis bien renseigné, la compagnie eût été bien insensée de ne pas consentir à biffer cette clause du contrat. Le coût des machines spéciales qu'il aurait fallu installer dans ce but se serait élevé à \$6,000, tandis que les profits pour la période de cinq ans n'auraient atteint que le chiffre de \$1,750. Il est possible que cette estimation soit juste ou erronée, mais c'est un fait admis par l'industrie qu'en raison de la demande fort limitée pour ces enveloppes timbrées, la compagnie ne pouvait guère s'attendre qu'à travailler à perte, en exécutant cette partie de son entreprise. Et cependant le ministre des Finances prétend avoir obtenu une concession de la compagnie. Je maintiens donc que le gouverneur en conseil n'a pas été suffisamment renseigné à ce sujet. Le ministre poursuit :

La compagnie a, en outre, soumis certains taux de fabrication pour les timbres en question, au cas où il en serait demandé de fortes quantités, et il a été donné au sujet de la stipulation ci-haut mentionnée certains éclaircissements de nature à donner satisfaction au soussigné, en raison de l'importante économie que permettrait d'effectuer l'offre de la compagnie si elle est acceptée.

Le soussigné a l'honneur de recommander, en raison de l'économie en question, qu'il soit autorisé à accepter la soumission de l'*American Bank Note Company*, pourvu que les détails de l'entreprise puissent être négociés avec la compagnie, à la satisfaction du soussigné.

Le ministre, il est vrai, signale en passant l'estimation de cette clause du contrat et l'irrégularité de la soumission, et voici ce qu'il dit à ce sujet :

Bien que les prix soumis par l'*American Bank Note Company* pour certains timbres du Revenu de l'intérieur soient minimes, toutefois, si l'on tient compte de la quantité nécessaire spécifiée au tableau annexé au contrat, ils seraient fort élevés, s'il fallait commander une importante quantité de timbres ; et la soumission de la compagnie renfermait aussi la stipulation ci-après :

Le ministre récite cette stipulation que j'ai déjà citée plus d'une fois, au cours du débat. Il ajoute qu'en cela il ne s'est pas écarté de la soumission, mais qu'à la suite d'un échange de correspondance avec l'*American Bank Note Company*, celle-ci a consenti à rescinder la clause du contrat relative aux enveloppes timbrées. Il a omis de dire que dans tous ses contrats, le gouvernement avait toujours eu soin de stipuler avec beaucoup de sagesse que tous les travaux se feraient sous la surveillance du ministre et dans le pays même. Nous constatons qu'à la suite de la correspondance en

question, il a été passé un contrat en date du 9 mars 1897. La clause 2 de ce contrat est ainsi conçue :

Que les coins, originaux des portraits, vignettes, ouvrages au burin, bordures et autres modèles ou les coinsatrices employés dans les travaux faits en vertu des présents contrats, pourrait être gravés dans la ville de New-York, dans l'Etat de New-York l'un des Etats-Unis d'Amérique, lesquels coins après avoir été ainsi gravés, seront immédiatement transmis à la ville d'Ottawa, dans la province d'Ottario, au Canada.

M. l'ORATEUR : L'heure consacrée aux bills d'intérêt privé étant expirée, le règlement veut que le comité des voies et moyens reprenne maintenant sa séance.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

M. CLANCY : Si je n'ai pas encore pris part au débat, c'est qu'en commun avec nombre de mes honorables collègues, je nourrissais l'espoir qu'il serait apporté quelques modifications aux résolutions dont le comité est saisi, afin que les honorables députés de la droite et de la gauche puissent se rencontrer sur un terrain commun dans la discussion d'une aussi importante question que celle soumise à notre étude. Je m'abstiendrai d'entrer dans des développements sur la portée générale et l'effet du tarif, me bornant uniquement à discuter les effets de la résolution dont la Chambre est saisie; toutefois, avant d'entrer en matière, je désire répondre brièvement aux observations formulées cette après-midi par l'honorable député de Leeds-nord (M. Frost). Au dire de mon honorable collègue, les fabricants, lui-même le premier, sont entièrement satisfaits du nouveau tarif, mais il ne faut pas oublier que l'honorable député plaide ici sa propre cause, et ne parle que des seuls articles compris dans la branche d'industrie qu'il exploite. Je suis porté à croire qu'il exagère un peu, quand il prétend parler au nom des industriels du pays, dans son ensemble affirmant qu'ils sont tous satisfaits et n'ont pas un seul grief.

Je comprends parfaitement que l'honorable député soit satisfait, sensible qu'il est à ses intérêts personnels. Mes honorables collègues se rappellent sans doute que l'industrie spécialement exploitée par l'honorable député a reçu une protection supplémentaire et se trouve dans une meilleure situation économique que par le passé.

M. TISDALE : Que fabrique-t-il ?

M. CLANCY : Il s'occupe de l'industrie des instruments aratoires. L'honorable député (M. Frost), a obtenu une assez sensible augmentation de protection, mais aux dépens de la bourse des consommateurs canadiens, cultivateurs et autres. La réduction effectuée sur l'impôt du fer, on l'admettra, détermine une perte de revenu de \$200,000; or, il faut bien combler de quelque façon ce vide, et c'est aux consommateurs qu'on demande l'impôt nécessaire dans ce but. L'honorable député (M. Frost) a ajouté que la réduction de l'impôt des instruments aratoires, effectuée jadis, était absurde, insensée. Or, en affirmant cela, il se contredit lui-même, car il nous a déjà déclaré et il a répété ce soir même que le régime protecteur avait chassé

du pays des milliers de nos concitoyens. Si les affirmations de l'honorable député et de ses amis sont exactes, ce sont les coalitions commerciales qui ont chassé du pays ces milliers de concitoyens; ces coalitions, dis-je, qu'on affirme avoir été encouragées et perpétuées par le système de protection à outrance. Je laisse à l'honorable député et à ses amis le soin de débrouiller cette question entre eux. Il est assez difficile de comprendre comment les libéraux peuvent prétendre que le nouveau tarif accuse une notable réduction; toutefois, je félicite l'honorable député (M. Frost) d'avoir publiquement admis qu'il est bien protégé. Sans doute, il est satisfait personnellement, mais je lui refuse le droit de se faire ici l'interprète des consommateurs. Les classes agricoles au Canada, nous dit-il, sont parfaitement satisfaites du traitement qu'on leur accorde; or, qu'il me permette de le lui dire, l'honorable député s'est probablement plus préoccupé de ses propres affaires que des intérêts des agriculteurs, et il s'entend mieux en fait d'industrie qu'en fait de culture. Il lui est fort facile de venir faire une simple affirmation de cette nature, mais quant à la prouver, c'est bien autre chose.

Je dois l'avouer, M. le Président, à l'exemple de l'honorable député d'York (M. Foster), je suis encore dans les ténèbres sur le sens de la résolution dont la Chambre est saisie, et force m'est bien de demander de plus amples renseignements. Le premier ministre qui a fait la timide tentative d'éclaircir la question cette après-midi, nous a dit que le cabinet n'était pas disposé à répondre à des arguments déjà réfutés, et que l'honorable député d'York (M. Foster) n'attaquait pas la résolution au fond, mais sur les conséquences qui en pourraient découler.

Or, les mérites de cette résolution doivent être jugés d'après ses conséquences, et si l'effet sur la politique fiscale du pays en est mauvais, alors l'honorable député d'York (M. Foster) a parfaitement le droit de signaler la chose au gouvernement. Le pouvoir demandé par le gouvernement de faire des traités et de changer tout le système fiscal du Canada à la simple volonté et au simple désir du contrôleur des Douanes, est une question très sérieuse qui mérite que la Chambre l'étudie attentivement. Lorsque le premier ministre cherchait à apporter un argument cette après-midi—et j'avoue que je lui ferais un compliment en disant que c'est un argument—comportait que le gouvernement ne concluait pas de traités, mais qu'il appliquait simplement la loi, et, à l'appui de l'attitude prise par le gouvernement, attitude exposée dans sa résolution, il a cité l'offre statutaire des Etats-Unis, laquelle se trouvait dans l'ancienne législation douanière. Or, tous les pouvoirs que le parlement peut accorder au gouvernement et qui comportent un caractère aussi extraordinaire que les pouvoirs demandés dans cette résolution, sont opposés aux principes du gouvernement parlementaire, qu'ils soient de grande importance ou de peu d'importance. Naturellement, s'ils sont accordés dans des matières de peu d'importance, les maux qu'ils causent ne sont pas aussi considérables; mais dans tous les cas, le principe est mauvais et cela devrait être évité.

Le premier ministre a paru oublier que dans l'offre statutaire qu'il a citée, les articles étaient limités à ceux mentionnés dans le statut, et bien que le principe soit le même, cependant, en vertu de la résolution aujourd'hui proposée par le gouvernement, les articles ne sont pas du tout limités, et

il est possible qu'un tort considérable soit causé au Canada. Si l'honorable premier ministre ou le contrôleur des Douanes consentait à appuyer leur cas sur le fait que ce parlement a des pouvoirs d'un caractère des plus limités qu'il est impossible de dépasser, et qu'ils prétendent, d'un autre côté, être justifiables de demander aujourd'hui au parlement de leur accorder des pouvoirs absolument illimités, ils demandent au parlement d'abandonner, non pas une partie de ses pouvoirs, mais tous les pouvoirs qu'il possède, entre les mains du ministère du jour pour lui permettre d'appliquer ce tarif de réciprocité. J'en appelle aux honorables membres de la droite et leur demande si les cas sont analogues, si les conséquences sont les mêmes, ou s'ils peuvent se compenser l'un l'autre. Si les honorables ministres appuient leur cas sur ce principe, l'on m'excusera, je crois, si je dis qu'ils manquent d'arguments.

La question présente un autre aspect que je désire signaler à l'attention du contrôleur des Douanes, et au sujet duquel je lui poserais une question à laquelle j'aime à le croire, il me fera l'honneur de répondre. Je désire lui poser une question, non pas dans le but de prolonger ce débat, mais pour obtenir des explications sur une question qui me semble très importante. L'honorable premier ministre, il est vrai, nous a dit aujourd'hui qu'à son avis, les ministres pourraient mieux employer leur temps qu'à répondre à des questions et à des arguments auxquels ils avaient déjà répondu. Mais je ne crois pas que l'on ait répondu à cette question, et, cette après-midi, nous avons eu la preuve que l'un des partisans de l'honorable premier ministre étaient encore dans les ténèbres. Le premier ministre a dit, cette après-midi, que le gouvernement avait examiné attentivement toute la question avant de déposer cette résolution sur le bureau de la Chambre, et qu'il était arrivé à la conclusion qu'elle ne s'appliquait qu'à un pays, avec la simple possibilité qu'un autre pays fût compris. Après avoir fait cela qu'ont-ils soumis à la Chambre et au pays ? Une résolution destinée à admettre, non pas l'Angleterre seule, mais tous les autres pays de l'univers qui se soumettraient aux conditions de la résolution. L'honorable contrôleur des Douanes, probablement un peu excité, je ne dirai pas qu'il avait été provoqué, car, parfois, nous avons des opinions très prononcées sur certaines choses, non parce qu'elles sont fausses, mais parce qu'elles renferment réellement un peu de vérité—l'honorable contrôleur des Douanes, dis-je, a fait, l'autre soir, cet énoncé à l'honorable député d'York (M. Foster), et j'aimerais savoir maintenant s'il adhère encore au principe qu'il posait alors, ou s'il est disposé à le modifier et à envisager la question à un autre point de vue :

Les ouvriers de ce pays, à qu'il a fait allusion, et les fabricants du Canada dont il prétend défendre les intérêts, et que nous allons ruiner, suivant lui, remarqueront que, —si ses paroles peuvent avoir une certaine influence sur la décision de cette question,—l'ex-ministre des Finances du Canada s'est efforcé de prêter main forte à ceux qui essayaient d'obtenir l'entrée de nos marchés grâce à cette clause privilégiée. Lorsque la Chine et le Japon demanderont une remise des droits en se prévalant de cette clause, s'il leur est loisible d'en agir ainsi, alors ils pourront appuyer leur demande sur le fait que l'ex-ministre des Finances du Canada, a déclaré dans cette Chambre qu'ils avaient droit en vertu du nouveau tarif d'obtenir que leurs marchandises soient admises à profiter des avantages de cette clause différentielle.

Si ces paroles ont une signification quelconque, elles signifient que l'honorable ministre reculait devant les conséquences de sa propre résolution.

M. CLANCY.

Elles signifient qu'il a d'abord demandé à tous les pays de l'univers de le prendre au mot et de se présenter. Si les termes de la résolution s'appliquaient à eux, et s'il refusait de les admettre, il leur ferait une injustice. Puisque l'honorable ministre a invité tous les pays de l'univers, permettez-moi de lui demander s'il était déraisonnable de la part de l'ex-ministre des Finances (M. Foster) de dire à la Chine : "Le gouvernement du Canada vous a fait une offre, et à mon avis, vous avez le droit de vous présenter." Serait-ce là une chose déraisonnable de la part de l'honorable monsieur, —ou l'honorable ministre lui-même est-il arrivé à la conclusion que ce serait une chose dangereuse si, demain, il constatait que la résolution s'applique à la Chine et au Japon et que ces deux pays peuvent en profiter ? Il semble qu'il n'y a aucun doute de trancher la difficulté, si ce n'est de prétendre que lorsque les honorables membres de la droite sont en présence des conséquences que produirait l'adoption de cette résolution, ils reculent devant ces conséquences, et sont prêts à dire des choses très désagréables contre des députés qui suivent précisément les principes que l'honorable contrôleur des Douanes a lui-même posés.

Il y a une autre question que je désire poser à l'honorable ministre. On a lu souvent la résolution, mais l'honorable ministre voudrait bien me permettre de la lire une fois de plus.

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui, en somme, sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être déclarés en douane ou levés d'entrepôt pour la consommation au Canada aux taux réduits, établis dans le tarif de réciprocité à la liste D.

Prenez le cas de l'Angleterre. Un pays peut produire un article, ou il peut le produire en partie et le fabriquer en partie. Ces produits sont exportés en Angleterre. Je donnerai à l'honorable contrôleur des Douanes un exemple pris dans la catégorie des articles qu'il fabrique lui-même. Il sait que l'on importe abondamment d'Angleterre une certaine espèce de biscuits. Le blé est cultivé aux Etats-Unis, la farine est fabriquée aux Etats-Unis et exportée en Angleterre où l'on en fait des biscuits que l'on exporte au Canada. L'honorable député de Leeds-nord (M. Frost) a dit, ce soir, d'un air très heureux que l'application d'un système de cette nature aurait ce résultat, que l'Angleterre deviendrait le chemin par lequel les produits des Etats-Unis atteindraient le Canada. Ces produits, en partie finis, seraient exportés des Etats-Unis en Angleterre et seraient en définitive importés au Canada.

Or, l'Angleterre ne produit pas la matière première. Elle importe la matière première, une partie à l'état brut, et une partie à un degré très avancé de fabrication, et je désire demander si cette résolution signifie que, quel que soit l'état de fabrication d'un article lorsqu'on l'exporte en Angleterre, l'on peut l'importer ici en vertu de la clause de préférence. L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de répondre à cette question ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. PATERSON) : Il nous faudra nous guider d'après la loi, —les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans le pays.

M. CLANCY : J'ai signalé un cas où un article pourrait avoir été récolté aux Etats-Unis, y avoir été en partie fabriqué, puis avoir été envoyé en Angleterre où il aurait été fini, et d'où on l'aurait exporté au Canada. La clause s'appliquerait-elle à un cas de ce genre, ou l'honorable ministre a-t-il l'intention d'imposer une restriction ? Je demande cela, parce qu'il est possible que des marchandises soient fabriquées en partie en Allemagne, et que l'on se serve de l'Angleterre pour importer au Canada les articles fabriqués en Allemagne, en France et en tout autre pays. Les hommes d'affaires seront assez rusés pour profiter d'une clause susceptible d'une interprétation de cette nature, et la conséquence sera que tout pays pourra envoyer ses produits en Angleterre dans un état avancé de fabrication, les y faire finir et marquer comme produits anglais, puis les expédier au Canada au taux réduit. Je demanderai de nouveau à l'honorable ministre s'il se propose d'imposer une restriction au sujet de cas de cette nature.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il faudra passer des règlements en vertu desquels ces marchandises seront importées, et l'exportateur devra s'y conformer. L'honorable député fait une hypothèse. Il suppose que les articles seront fabriqués en partie aux Etats-Unis, puis complétés en Angleterre, où ils seront marqués, puis expédiés au Canada. Je ne m'attends pas du tout à cela, et, à mon avis, l'honorable député ne s'y attend pas non plus.

M. CLANCY : Je laisserai de côté la marque de commerce, si l'honorable ministre attache de l'importance à la chose. La question est assez simple. La Belgique, l'Allemagne et la France seront-elles libres de faire finir leurs articles en Angleterre, et de les exporter au Canada aux mêmes conditions que les marchandises anglaises ? L'honorable ministre doit voir que les fabricants étrangers auront là une forte tentation d'adopter cet expédient, et je lui demande, en toute franchise, s'il croit que l'on peut faire des règlements pour répondre à ce cas. Si la résolution disait simplement "les articles récoltés dans le pays", on pourrait la comprendre ; ou si la résolution indiquait les articles exportés en Angleterre et fabriqués dans ce dernier pays, l'on pourrait comprendre cela. Mais lorsque cela peut comprendre toutes les phases de la fabrication, et lorsque la dernière phase pourrait être simplement une chose de peu d'importance pour appliquer la clause relative aux marchandises, alors le cas est entouré de beaucoup de difficultés.

Il existe une autre difficulté. Je crains que les règlements de l'honorable ministre ne soient pas suffisants.

M. FOSTER : Il ne peut pas faire de règlements que la loi n'autorise pas.

M. CLANCY : Non ; cela me rappelle que l'honorable ministre n'a pas demandé l'autorisation de faire des règlements, et les résolutions, si elles sont appliquées, feraient naître un grand nombre de difficultés sérieuses.

Je désire maintenant signaler à l'attention de l'honorable ministre un autre aspect de la question. Dans l'hypothèse où la Chine et le Japon demanderaient que cette clause s'appliquât à eux, ils pourraient dire que les produits importés par le Canada de ces pays ont été frappés d'un droit moyen plus

élevé que les produits importés par eux du Canada, et quelle réponse l'honorable ministre ferait-il ?

Eh bien ! nous ne faisons pas l'échange de produits de nature semblable. Ça ne serait nullement difficile si nous faisons l'échange de produits de nature semblable, comme celle proposée par l'offre statutaire faite aux Etats-Unis, mais la difficulté consiste en ce que nous échangeons nos marchandises pour d'autres entièrement différentes que le Canada ne produit pas, règle générale, et que devons-nous considérer ? L'honorable ministre dit que nous devons considérer leur tarif en général. Mais nous ne sommes pas concernés dans le tarif de la Chine ou de la Belgique, ou de la France, se rapportant à des marchandises étrangères à la production du pays. Nous ne sommes pas concernés, par exemple, dans la fabrication ni la culture de la soie, et lorsque l'honorable ministre emploie les mots "en somme," je suppose qu'il veut dire les marchandises en général exportées du Canada au pays en question, et les marchandises en général importées de ce pays au Canada, et qu'il veut dire qu'on doit voir si les droits sont uniformément les mêmes, ou si l'un des tarifs en somme est aussi bas que l'autre. Si l'honorable ministre adopte ce sentiment, la Chine et le Japon se trouveront évidemment compris, car il n'y a pas de doute que les droits imposés par ces deux nations sont beaucoup moins élevés que les nôtres.

Mais jusqu'à présent nous n'avons pas d'autre explication que l'expression vague "en somme." Les trois quarts, les neuf dixièmes, peut-être, du tarif du Japon et de la Chine ne nous concernent pas du tout. Qu'exportons-nous ? Probablement une demi-douzaine de sortes différentes de marchandises. Nos exportations se bornent en grande partie aux mines, aux pêcheries, à l'agriculture et aux forêts, et en dehors de là le tarif de tout pays quelconque nous intéresse peu. Nous exportons du bois de charpente, de la farine et ainsi de suite, de sorte que nous ne savons pas jusqu'à présent ce que l'honorable ministre entend par les termes "en somme." Nous ignorons s'il veut parler de tout le tarif d'un pays, ou de cette partie du tarif qui comprend les marchandises exportées du Canada et les marchandises importées du pays se conformant aux taux de réciprocité. Le comité est encore dans les ténèbres, si ce n'est quant à la vague déclaration que les membres de la droite ont faite à ce sujet.

Il me reste seulement un autre point à traiter. D'autres orateurs l'ont déjà fait, mais on ne peut, je crois, appuyer trop fortement sur ce point. S'il est quelque chose que les hommes d'affaires du Canada désirent—quelle que soit leur occupation—s'il est quelque chose qui soit plus que toute autre nécessaire à la prospérité et au progrès du pays, c'est que le peuple puisse se reposer avec une certaine assurance sur la politique fiscale, c'est que celle-ci ait une certaine permanence, de façon que le capital ne soit pas découragé. Il est conséquemment très désirable que le changement de notre politique fiscale soit contrôlé par un pouvoir autre que celui qui nécessairement existe dans le parlement pour changer de temps à autre. Mais, en vertu de cette résolution la droite peut changer notre politique fiscale par l'exercice des pouvoirs qu'elle demande au parlement. Bien plus, il se peut, dans l'état de choses proposé par le gouvernement, que par l'acte d'autres pays les conditions de notre commerce se trouvent changées du tout au tout. Supposez qu'une demi-douzaine de nations

abaissent immédiatement leurs tarifs, et se trouvent ainsi comprises dans la clause différentielle, quelle en serait la conséquence pour nos hommes d'affaires? Que toutes nos entreprises industrielles se trouveraient en péril, par suite du changement de la politique fiscale de pays étrangers contre lesquels nous aurions perdu le droit de nous protéger.

Je n'ai pas la moindre hésitation à voter contre la résolution qui nous est soumise. Nous ne pouvons, à la gauche, espérer convaincre les membres de la droite. Lorsque ces messieurs se ferment volontairement les yeux et les oreilles, il ne nous est pas facile de les faire voir ou entendre. Mais il est un tribunal auquel nous devons nous adresser plus tard, et nous voulons bien nous résigner jusqu'alors. Cependant, tout en croyant que cette conduite extraordinaire du gouvernement fortifie notre position aux yeux du peuple, nous serions heureux, je le sais, au nom du pays, de voir le gouvernement revenir sur ses pas. Mais on sait le courage qu'il faut à un homme de parti pour admettre que lui ou son parti s'est trompé. Si ces messieurs de la droite croient qu'il est trop tard maintenant, qu'ils sont liés à leur politique et qu'ils doivent la poursuivre, il nous est fort possible d'attendre le verdict du peuple, qui décidera avec droiture et justice, en s'inspirant de son propre intérêt public.

Ces messieurs devront se trouver en présence d'un corps plus nombreux, dont les membres ne pourront pas être maintenus dans les rangs de la façon que nous avons vu la majorité l'être en cette Chambre, et le résultat sera, je crois, l'application d'une censure méritée et salutaire, non seulement au gouvernement, pour avoir demandé des pouvoirs aussi dangereux, mais encore à la majorité qui le suit pour les avoir accordés.

Voici une majorité d'hommes qui s'appellent libéraux et qui donnent à l'exécutif des pouvoirs extraordinaires qu'on lui attribue pour la première fois, je ne dirai pas dans l'histoire de ce parlement, mais je dirai dans l'histoire des institutions parlementaires du régime britannique. Les membres de la droite devront se représenter devant le peuple et lui dire : " Nous ne nous sommes pas soucié de savoir si nous violions un principe, nous étions résolus à nous fier à l'honnêteté et au jugement de nos chefs, et nous avons pensé que, au lieu de siéger en parlement et de garder le contrôle de la législation, même dans une matière aussi grave que la politique fiscale du pays, il valait mieux confier ce contrôle à l'exécutif."

J'offre cette considération aux députés, surtout ceux qui s'appellent indépendants. Je vois ici l'honorable député de Frontenac (M. Rogers). Ce monsieur, comme moi, est cultivateur, profondément intéressé, sans aucun doute, à la classe à laquelle nous appartenons tous deux. Je lui demande, en sa qualité de membre indépendant de cette Chambre, si, avant de venir en parlement, avant d'être assujéti à l'empire de ses relations actuelles, il aurait proposé au peuple une mesure comme celle-ci. Il trouve difficile, sans aucun doute, d'affirmer son indépendance, il est possible qu'on lui dise qu'il peut lui être plus avantageux d'appuyer le gouvernement—je ne dis pas qu'une proposition comme celle-là lui a été faite, mais il conviendra avec moi, j'en suis convaincu, que les relations de la vie quotidienne, les tentatives des amis à combattre sa propre raison, sont de nature

M. CLANCY.

à déconcerter un homme. Je crois, néanmoins, qu'il sera sincère dans l'exercice de son jugement, et je voudrais savoir de lui, en sa qualité de député indépendant, s'il croit devoir, en cette session du premier parlement où il ait jamais figuré en cette Chambre, prendre la responsabilité d'un nouveau principe du caractère aussi extraordinaire que celui proposé par le gouvernement.

Voilà un principe qui doit paraître des plus extraordinaires même au plus violent membre de cette Chambre, un principe dont il doit paraître extraordinaire à tout député de prendre la responsabilité, quelle que puisse être la force de ses relations de parti. S'il est une chose pour laquelle le peuple a lutté plus vigoureusement que pour toute autre chose, c'est l'affirmation de son indépendance du pouvoir exécutif. Un temps fut où il y avait lutte entre le peuple et la Couronne, parce que celle-ci contrôlait le pouvoir exécutif. Nous n'avons jamais possédé la liberté parlementaire tant que nous n'avons pas fait tomber l'une après l'autre les entraves du peuple. Eh ! M. l'Orateur, si l'on donne un pouvoir à un parti, il s'en servira toujours. Si cette résolution est adoptée, le gouvernement serait parfaitement logique en disant : " Donnez-nous le pouvoir d'expédier les affaires du pays pendant les cinq années suivantes, et vous, messieurs, allez-vous-en chez vous." Ceci, je crois, est presque aussi logique que cela ; virtuellement, ces deux principes sont aussi vrais l'un que l'autre.

J'espère cependant que la droite modifiera cette résolution, et qu'elle ne demandera pas au parlement de l'approuver dans sa forme actuelle. Nul avantage de parti ne peut prévaloir contre cette conduite. Je n'accuserai pas ces messieurs du désir de nuire au pays ; mais on a plus d'obligation envers son pays qu'envers son parti. J'espère encore que les membres de la droite insisteront auprès de leurs chefs pour obtenir le retrait de cette proposition si extraordinaire en soi, si inouïe, et dont, j'espère, nous n'entendrons plus parler désormais.

M. ROGERS : Je désire dire quelques mots sur ce sujet, et je l'aurais fait plus tôt, n'était que ma timidité naturelle m'en a empêché. Mais je crois de mon devoir de parler, tout en ne pouvant le faire que d'une manière fort imparfaite. J'aurais voulu que la tâche de discuter cette question au point de vue des cultivateurs eût incombé à quelqu'un possédant plus d'habileté et plus d'expérience parlementaire qu'il ne m'en est donné.

Je suis fier de dire que je représente, dans la mesure de nos faibles forces, les cultivateurs du pays ; je suis heureux de déclarer que j'appartiens à l'association des patrons de l'industrie dont les principes sont consignés dans les articles du programme qu'on a lu en cette Chambre, et que plus de deux cent mille cultivateurs ont approuvé. Il ne s'est jamais formé au Canada de mouvement qui se soit emparé des cultivateurs comme l'organisation connue sous le nom de l'Association des Patrons de l'Industrie, avec le programme qui leur fut soumis. Il est vrai aussi que la presse des deux partis politiques ne s'est pas occupé de cette organisation, on ne l'a pas critiquée sévèrement. En réalité, à peine si jamais elle lui a fait allusion. La nouvelle association a pris les hommes politiques par surprise, pour ainsi dire, et ceux-ci ont rarement attaqué les principes énoncés dans son programme.

Mon honorable ami le préopinant (M. Clancy) m'a posé certaine question au sujet de l'attitude que j'adopte vis-à-vis la résolution en question. Eh bien ! M. l'Orateur, l'un des articles de notre programme est la réciprocité commerciale sur des bases justes et équitables entre le Canada et le reste du monde. Cet article est le neuvième du programme. Il a été soumis aux cultivateurs, et ceux-ci l'ont accepté unanimement, à l'exception d'une voix à peine. L'honorable député lui-même, je crois, a approuvé ce programme—bien que je puisse faire erreur.

Je représente le comté de Frontenac, qui fut déjà aussi conservateur que n'importe quel comté de la province. Le comté a été représenté pendant des années par des conservateurs. L'organisation des patrons a pris naissance dans mon comté, et elle est venue s'établir dans mon voisinage, en réalité à ma demande. Dans cette région nous avions toujours été conservateurs solides, et lorsque le programme des patrons fut exposé à l'assemblée que nous convoquâmes à cette fin, l'un des plus ardents conservateurs du comté lut ce programme et dit : "Oui, voilà une bonne chose, voilà qui est bien !" Le président de l'association conservatrice de mon comté m'interrogea un jour au sujet des patrons. Je lui fit brièvement l'histoire de la chose et lui montrai le programme. Il le lut et dit : "Voilà une bonne chose, la meilleure qu'aït jamais connu notre pays, et je ferai tout mon possible pour le faire partout prévaloir."

Les cultivateurs savent ce qu'il y a de mieux pour le pays, et ce qui est le plus de nature à favoriser leurs intérêts, et seuls le fanatisme et l'entêtement de parti les empêchent de voter en faveur de leurs propres intérêts. Il n'est pas de classe dans la société qui soit composée de patriotes aussi sincères que la classe des cultivateurs.

Lorsque la politique nationale a été inaugurée, les temps étaient durs et les affaires étaient à la baisse ; et les cultivateurs, loyaux à leur pays, acceptèrent cette politique pour quelque temps, voulant lui accorder une épreuve raisonnable. Je l'ai moi-même approuvée, je l'ai appuyée, et j'ai combattu pour elle, espérant qu'elle produirait de bons résultats. Mais nous n'avons jamais supposé qu'on dût la maintenir aussi longtemps ; nous supposions qu'elle était destinée à faire assurer l'établissement de nos industries manufacturières, et pour cela nous l'avons appuyée pendant dix-sept ou dix-huit ans, et nous lui avons accordé un essai loyal.

Comme beaucoup d'autres agriculteurs j'ai examiné la question et j'ai vu que nous n'en tirerions pas les résultats que nous en attendions et je l'ai abandonnée. Je n'ai pas attendu jusqu'à la dernière minute pour rompre, mais j'ai dit à mes amis conservateurs que la politique nationale ne produisait pas les résultats que nous espérions, que d'abord nos intérêts n'avaient pas reçu lors de la préparation de la politique nationale, la considération à laquelle ils avaient droit, qu'elle avait eu son temps et que nous devions chercher autre chose, en un mot que nous devions chercher la première place. Maintenant je demande : Qu'est-ce que la politique nationale a fait pour les cultivateurs ? On nous dit qu'elle a accompli de grandes choses. Je ne les vois pas. Pendant quelque temps elle a fait du bien aux industries manufacturières, elle leur a permis de prendre pied dans le pays et nous autres agriculteurs, l'avons aidée sur ce terrain dans un esprit profondément patriotique. Mais le temps est venu

de demander un changement. Une lamentable expérience nous a appris que les intérêts agricoles du Canada souffrent considérablement. J'ai parcouru les statistiques de l'Ontario pour 1895 et je vois qu'environ 90 compagnies de prêt sont enregistrées et ont envoyé leur rapport au gouvernement provincial. Je regrette que nous n'ayons pas les mêmes rapports pour les autres provinces ; il est probable qu'ils indiqueraient un état de choses encore pire. Ces 90 compagnies de prêt possèdent plus de \$100,000,000 d'hypothèques dans l'Ontario seul et je sais que des particuliers détiennent deux fois ce montant. Plus de 6,000,000 d'acres de terre hypothéquées sont à vendre et sur plus de 2,000,000 il a été pris des procédures d'exécution. Je regrette d'avoir à dire ceci ; je préférerais que ces choses ne parussent pas dans les journaux, car je hais d'avoir l'air de crier à la ruine. Mais ces faits sont à la portée de tous ceux qui veulent s'en informer. Nous trouvons que dans l'Ontario, il existe des hypothèques d'objets mobiliers pour \$11,000,000, la plupart sur des agriculteurs. Tout le monde sait que quand un homme est obligé d'hypothéquer ses objets mobiliers, il est descendu bien bas. J'admets que tous ne sont pas dans cette condition. Je vais vous donner les noms de quelques comtés, comtés qui, je suis surpris d'avoir à le dire, envoient au parlement des représentants conservateurs. Les comtés de Northumberland et Durham ont 557 hypothèques mobilières s'élevant à \$212,358. Simcoe a 724 hypothèques mobilières s'élevant à \$263,660. Grey, Norfolk et Kent ont 200,000. Vous étonnez-vous que les cultivateurs demandent du changement ?

M. CLANCY : L'honorable député a-t-il le désir de répandre sur tous le pays les hypothèques des cultivateurs.

M. ROGERS : Je regretterais qu'il en fût ainsi. Mais nous demandons plus de liberté de relations commerciales, nous ne pouvons pas ignorer tous les faits et pourtant je n'aime pas crier à la ruine. Il faut examiner les questions à leur vrai point de vue. Nous savons tous combien la valeur des terres a diminué et il doit y avoir un motif à cela. Nous ne pensons pas que cet arrangement différentiel est exactement ce qu'il devrait être, ce que nous demandions et ce que nous espérions ; mais nous pensons qu'il y a cependant quelque chose pour le cultivateur dans cet arrangement. Pendant toute cette discussion, j'ai remarqué que les intérêts agricoles ont même été à peine mentionnés et que l'on s'est occupé uniquement des intérêts manufacturiers et commerciaux. Mais qu'est-ce que cela en face des intérêts agricoles ? Nos cultivateurs ne sont-ils pas de grands manufacturiers ? Quelle est la valeur des objets manufacturés qui sont exportés ? Seulement huit ou neuf millions dont une partie sont des produits agricoles, peaux, grains, laines, etc. Les cultivateurs qui, je le dis, sont les vrais manufacturiers, exportent pour 60 millions de produits. Je n'ai rien à dire contre les travailleurs des manufactures, mais je songe à moi et à mes collègues cultivateurs. En supposant que nous obtenions une législation spéciale pour les cultivateurs, ne pouvons-nous pas invoquer ce qui se dit pour les autres classes que lorsque nous prospérons, tout le reste du pays prospère. Il est inutile de lutter contre la nature—les agriculteurs doivent occuper la première place dans ce pays. Si nous rendons la vie facile dans ce pays, si nous le

couvrons de quelques millions de plus de population alors nous pourrions songer aux intérêts manufacturiers. Ce n'est pas facile de faire un grand pays manufacturier avec cinq millions seulement de consommateurs. Ces manufacturiers ne peuvent avoir aucun effet sur le marché intérieur. Je voudrais bien qu'un député nous montrât comment les manufacturiers nous ont donné un marché intérieur. Le prix de notre blé, notre avoine, nos orges, fromages, beurre et autres produits agricoles est réglé par les prix existant dans les autres pays. Quant au maïs, il n'y a que peu de temps que je suis converti à l'idée de la franchise du maïs, c'est un fouet que l'on peut faire siffler sur la tête des Américains pour obtenir des avantages sur l'orge, le foin, etc., quoique je sois d'avis qu'il vaudrait mieux en général pour nos cultivateurs se procurer à meilleur marché la nourriture d'engrais parce que les agriculteurs de l'Ontario ne peuvent pas faire d'argent en cultivant du grain pour vendre, mais en faisant de l'élevage.

Lorsque le gouvernement a présenté cette politique de franchise du maïs, qui la leur demandait ? Les cultivateurs demandaient cette concession depuis des années et nous ne pouvons pas blâmer le gouvernement d'avoir accédé à leur désir. Mais je le répète, j'aimerais leur voir garder cette arme en mains pour faire céder les Américains, ils ne pensent peut-être pas que c'est la meilleure chose à faire, mais c'est mon avis à cet égard. Maintenant, quel est le vrai travailleur ? C'est le cultivateur assisté de sa femme et de sa famille. Voilà les vrais travailleurs, mais jamais ils n'ont reçu les égards qu'ils méritent. On parle souvent du manque de travail, on dit qu'il y a tant de gens sans travail. A-t-on jamais entendu un cultivateur dire qu'il n'a rien à faire sur sa ferme ? N'est-ce pas un fait reconnu que la culture ne peut rien rapporter, à moins qu'un homme n'ait l'aide de sa famille, car il ne peut pas payer des ouvriers. Lorsque la génération qui s'élève est obligée, à partir de l'âge de 9 ou 10 ans, de travailler du lever au coucher du soleil, c'est une triste position, et les intérêts agricoles ne peuvent pas prospérer. Des gens m'ont déjà dit qu'ils pourraient gagner plus à faire autre chose. Je sais que c'est vrai et j'en ai vu se tourner du côté des salaires plus élevés lorsqu'ils pouvaient les obtenir, mais en même temps il m'a semblé qu'il y avait quelque chose de défectueux dans la politique nationale, puisque je ne pouvais pas leur payer les mêmes salaires.

La politique nationale a relevé le salaire des artisans et des ouvriers des villes, mais les cultivateurs ne peuvent pas payer les mêmes gages et c'est pourquoi ils emploient si peu de monde. On dit que le manufacturier est tenu de lutter contre le travail à bon marché des pays étrangers dans les articles manufacturés. Les cultivateurs n'ont-ils pas à lutter pour leurs produits manufacturés contre le travail à bon marché de l'Inde, de la République Argentine et d'autres pays ? Un homme qui a placé \$20,000 dans une ferme doit diriger ses hommes, se lever matin et se coucher tard pour protéger ce capital. Cela ne fera pas de mal aux cultivateurs d'acheter ce qu'il leur faut un peu à meilleur marché, car il y a un million et demi de cultivateurs et il faut lutter contre tous les pays étrangers. Cette question a été passablement négligée dans le passé et j'ai été indigné en venant dans cette Chambre de voir que l'on parlait si peu et qu'on s'occupait si peu des intérêts agricoles. Toute la discus-

M. ROGERS.

sion a porté sur le sort des manufacturiers. Ils devraient être capables de subsister avec 15, 20 ou 25 pour 100 de droits, ce que je trouve même trop élevé dans bien des cas et ils devraient être capables de vivre avec des droits moindres. Il est certainement très à propos que nous puissions nous procurer les objets manufacturés à meilleur marché, parce que les agriculteurs constituent la grande majorité du peuple. Nous devrions jouir de la considération et nous n'en jouissons pas. Toute la vie du pays dépend de la classe agricole, c'est elle qui a fait le Canada d'aujourd'hui. Supposez pour un instant que les cultivateurs se croisent les bras et cessent de travailler pendant six mois, la prospérité du Canada s'aplatirait comme une omelette soufflée. Dans le passé le gouvernement a écrasé les agriculteurs, a rendu la vie coûteuse et l'existence pénible pour le cultivateur et sa famille. Je regrette de voir qu'il n'y a pas dans cette Chambre plus de députés sympathiques aux masses travailleuses du Canada et qui connaissent leurs besoins. S'il y en avait plus, nous pourrions parler autrement du Canada.

L'honorable député d'York (M. Foster) nous a cités les Allemands comme modèle de nation économe, prudente et frugale. Cela peut être vrai, mais je ne pense pas qu'il y ait au monde aujourd'hui un peuple plus intelligent, plus travailleur et plus frugal que nos cultivateurs canadiens. D'ailleurs s'ils ne l'étaient pas leur sort déjà triste serait encore pire aujourd'hui. Il nous faut lutter avec le travail à bas prix et les marchés étrangers, nos dépenses d'existences doivent naturellement être réduites le plus possible. Il est vrai que nos exportations ont augmenté dans les sept ou huit dernières années, mais ce n'est pas la politique nationale qui en est la cause. C'est parce que nous avons travaillé plus fort et plus longtemps et parce que nous avons amélioré nos méthodes pour nous conformer aux exigences des marchés étrangers et produire ce qu'ils demandent. Si le député de Simcoe-est (M. Bennett) était ce soir à son siège, j'aurais fait allusion aux remarques déplorables qu'il a faites et que je ne qualifierai pas d'indignes d'un gentilhomme pour ne pas encourir un rappel à l'ordre.

Je garderai ce que j'ai à dire pour le jour où il sera en Chambre. J'ai reçu de différentes parties du pays des remarques sur la façon dont les députés patrons étaient traités par certains de ces messieurs. Les cultivateurs ressentent ces insultes et les considèrent comme si elles leur étaient lancées directement. Ces attaques contre les cultivateurs tomberont sur ceux qui les lancent. Je regrette que le barreau compte dans ses rangs des hommes capables de tenir un langage pareil à l'adresse des agriculteurs. Je regrette que ce langage vienne de députés de l'Ontario et fasse un tel contraste avec la courtoisie et les aimables manières des députés des provinces maritimes. Je dirai aussi que notre ancien représentant de Frontenac (M. Kirkpatrick) ne se serait jamais abaissé à employer un pareil langage. Quant à moi, je ne m'en occupe pas, cela me tombe sur les épaules comme l'eau sur le dos d'un canard, mais les cultivateurs ressentent durement toutes ces inconvenantes railleries. Je ne puis pas discuter le point de vue légal de la résolution soumise à la Chambre, mais je crois qu'elle contient du bon et je suis disposé à lui accorder un loyal essai. Je sais en tout cas qu'elle ne peut pas empirer la situation des cultivateurs. Ils n'ont rien à

redouter d'acheter des marchandises anglaises et à meilleur marché que maintenant. Notre but et nos besoins sont d'acheter à aussi bon marché que possible et de vendre aussi cher que possible.

M. BERGERON : L'honorable député de Simcoe-est est maintenant en Chambre.

M. ROGERS : Il n'est pas arrivé à temps, je suis peiné qu'il n'ait pas été ici il y a quelques instants ; mais je reparlerai encore de lui.

M. BENNETT : Je suis bien fâché de ne pas avoir été présent plutôt, afin de fournir à l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) l'occasion de déverser sur moi un peu de sa bile.

M. ROGERS : Ça n'en vaudrait pas la peine.

M. BENNETT : Je déclarerai à l'honorable député (M. Rogers) que s'il a quelque chose à dire sur mon compte, il peut le faire en tout temps. N'avait été, l'autre soir, la nature de ses remarques, je n'aurais pas parlé de lui aussi rudement que je l'ai fait, mais je n'ai rien à rétracter de ce que j'ai dit. J'ai vu le nom de l'honorable député, peint sur une valise qu'il y avait dans le corridor, et plusieurs de mes collègues m'ont assuré avoir vu la chose. Je ne sais pas et ne me soucie aucunement de savoir si l'honorable député a fait enlever cette valise ou non. Il me fait peine de constater que l'honorable député a reçu instructions de ne pas dire un autre mot ce soir.

M. ROGERS : Attendez que vous ayez fini.

M. BENNETT : Mes remarques n'étaient pas dirigés contre l'ordre des patrons, mais simplement contre l'honorable député (M. Rogers) et ses compagnons dans cette Chambre ; et si, d'un bout à l'autre du pays, les patrons ne sont pas convaincus que les hommes qui prétendent les représenter ici sont des charlatans—je présume que c'est là une expression parlementaire—je ne puis comprendre le langage des patrons qui m'ont entretenue de ce sujet.

Je ne désire pas parler plus longuement de l'honorable député (M. Rogers), mais s'il veut m'attaquer dans cette Chambre, quoique je ne sois pas en état de répondre dans le même style, car mon répertoire n'est pas aussi trivial que le sien, cependant je pourrai peut-être lui rendre la monnaie de sa pièce.

Passant maintenant au débat qui nous occupe, je suis convaincu, M. l'Orateur, que la question que nous discutons en ce moment a une grande importance pour le Canada, pris dans son ensemble. Il est bien vrai, comme l'a fait remarquer l'honorable député d'York (M. Foster), que le gouvernement semble attacher bien peu d'importance à la résolution qui nous est soumise, mais il est évident que cette mesure ministérielle agite profondément les intérêts commerciaux de ce pays. Quant à moi, je dois avouer que cette mesure m'a désappointé ; lorsqu'elle a été introduite, j'ai cru sincèrement que l'on agissait ainsi par fanfaronnade et que quand les membres de la droite seraient convaincus, comme ils le sont maintenant, que leur position n'était pas tenable, la résolution concernant les droits différentiels serait retirée, que l'affaire n'irait pas plus loin et que par conséquent il n'en résulterait aucun mal. Mais les honorables membres de

la droite ont admis franchement, par l'addition du paragraphe B, qu'ils croient que la résolution est applicable aux nations régies par les traités faits il y a quelque trente ans, et, comme conséquence, si l'acte est jamais promulgué, l'application n'en sera pas limitée à la Grande-Bretagne, mais s'étendra à tous les pays qui jouissent de ces traités. J'ai écouté, l'autre soir, les arguments élaborés de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), qui, à un certain moment, a paru se convaincre que ce tarif était un tarif de droits différentiels en faveur de l'Angleterre, et qui immédiatement après nous dit que ce tarif était applicable au monde entier—s'amusant ainsi à élever des hommes de paille pour les renverser les uns après les autres. Pour cette Chambre et le pays, il est évident que les hommes de loi du côté ministériel ne se sont pas prononcés sur cette question, sachant bien que le jour de la solution arrivera et ils craignent de donner une opinion qui sera reconnue plus tard comme entièrement erronée, et c'est le sort qui attend l'opinion légale que nous a donnée le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Je me suis levé, M. l'Orateur, pour faire quelques remarques sur une question qui intéresse à un haut degré, le comté que je représente, savoir : la politique du gouvernement actuel au sujet du bois. Dans l'histoire de ce pays, il y a eu, durant les dix dernières années, un temps où cette question était devenue excessivement embarrassante, car le gouvernement américain favorisait alors, par une mesure d'une large portée, le commerce de bois entre le Canada et les Etats-Unis ; mais depuis que le gouvernement américain a annoncé que sa politique n'était plus celle des dernières années, et qu'il veut au contraire imposer sur le bois un droit d'importation de \$2 par mille pieds, il est du devoir du gouvernement canadien d'user de représailles et d'en faire autant de notre côté, afin d'équilibrer les choses entre le Canada et les Etats-Unis. Je désire d'abord faire remarquer à l'honorable ministre qu'aujourd'hui dans la partie ouest de l'Ontario, on importe des Etats-Unis, savoir : de Saginaw, Bay-City et autres endroits sur le lac Huron des milliers de pieds de bois ; tandis que nous constatons avec peine que si le tarif Dingley devient en vigueur, tout le bois canadien devra acquitter un droit de \$2 par mille pieds afin d'entrer aux Etats-Unis. Mais aujourd'hui n'oublions pas, en traitant avec le gouvernement américain, que le Canada a la position la plus avantageuse pour imposer un droit d'entrée sur le bois des Etats-Unis. Il y a eu un temps où l'Etat du Michigan n'était qu'une vaste forêt, et fournissait au marché des Etats-Unis une énorme quantité de pin blanc. Mais ce temps-là est passé, et durant les dix dernières années, le Canada a exporté aux Etats-Unis de 250 à 400 millions de pieds de pin en billes, par année. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) contestera probablement cette assertion. Jecrois qu'il admettra cependant que notre exportation de bois aux Etats-Unis, dans une seule année, s'est élevée à 275 millions. Il est difficile de déterminer quel est le chiffre exact, parce que n'y ayant aucun droit d'exportation sur les billes de pin blanc qui sortent de ce pays, on n'en a pas exercé une surveillance minutieuse ; mais tout homme qui connaît les ports de douanes de la baie Georgienne, constatera que, presque dans chaque cas, la quantité de billes transportées par les différents remorqueurs est uniformément la même, quand en réalité plusieurs de ces remorqueurs ont une capa-

citée trois ou quatre fois plus grande que d'autres plus petits qui font le service.

C'est aussi un fait notoire, ainsi qu'on peut le voir dans les archives du département des Douanes, que les gens qui exportent ces billes ont été surpris, de temps à autre, faisant des rapports faux, et par conséquent, il n'y a pas moyen d'arriver à connaître le vrai chiffre de nos exportations de bois.

Le PREMIER MINISTRE : Je désire faire remarquer que mon honorable ami ne parle pas sur la résolution qui est soumise à cette Chambre. Nous discutons actuellement la clause 16, c'est-à-dire le tarif de réciprocité.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je crois que l'honorable député devrait se borner à la discussion de la clause 16 laquelle traite du tarif de réciprocité.

M. FOSTER : Cette clause est très large " quand le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada." Le bois est un des produits du Canada et mon honorable ami base un argument sur ce point là.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je comprends que l'honorable député argumente non pas sur la clause en question, mais sur la protection ou sur la politique nationale. Je crois qu'il devrait se borner autant que possible à la discussion de l'item même.

M. WILSON : Est-ce que, lorsqu'on a consenti à l'adoption des résolutions, la réserve n'a pas été faite que nous pourrions les discuter en comité ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas quant à cette clause.

M. MARTIN : J'ai cru que c'était là l'entente entre le chef du gouvernement et le chef de l'opposition.

M. WILSON : J'ai cru entendre dire au chef de l'opposition qu'il en était arrivé à cette entente avec le chef de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Quelle entente ?

M. WILSON : Que nous pourrions discuter toutes les résolutions, de la même manière et aussi librement que si l'Orateur était au fauteuil.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'Orateur était à son siège, nous n'aurions pas ce privilège maintenant. Mon honorable ami se trompe ; il n'a pas bien compris la convention.

M. HUGHES : Quelle était la convention ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'en connais aucune.

M. HUGHES : On a fait en cette Chambre une convention portant que les résolutions seraient adoptées, mais qu'on accorderait en comité une grande latitude pour la discussion de ces items.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami est dans une erreur complète. Il n'y a pas eu de convention de cette nature. Il n'y a pas de doute que, dans la discussion générale, il doit y avoir une certaine latitude, mais si vous prenez les items, clause par clause, et si vous faites une

M. BENNETT.

discussion générale sur chacun de ces items, nous n'en finirons jamais.

M. BENNETT : Si telle est votre décision, M. le Président, je devrai réserver les observations que j'ai à faire au sujet du bois, jusqu'à ce que nous prenions connaissance de l'annexe du tarif qui traite de cette question. Par conséquent, je dois revenir sur le sujet qui est usé jusqu'à la corde et au risque de provoquer quelques-uns des hommes de loi qui siègent de l'autre côté de la Chambre à nous donner leur opinion ; je traiterai la question des droits différentiels sous son aspect légal.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a soutenu, l'autre soir, avec beaucoup de vigueur, que la résolution qui nous est maintenant soumise est strictement de la compétence du parlement du Canada, et son premier argument a été que le Zollverein allemand n'obligeait pas le Canada. Il est vrai que l'honorable ministre a été un peu imprudent, car après nous avoir donné son opinion et ses vues, il a été arrêté par l'argument de l'honorable député de Halifax (M. Borden) auquel aucun membre de la droite n'a eu le courage ou la témérité de répondre jusqu'à présent. Même le premier ministre, en discutant la question, n'a pas dit un mot en réponse à cet argument. Il est vrai qu'à l'heure qu'il est, il n'y a que les membres de la gauche qui aient présenté de bons et solides arguments.

Après que la conférence australasienne eut été tenue ici et qu'une correspondance eut été échangée avec le gouvernement impérial, on fut d'avis que le Canada n'avait aucun pouvoir de faire un traité établissant des droits différentiels dont la Grande-Bretagne seule devait profiter ; l'on fut de cet avis des deux côtés de cette Chambre sous ce rapport, et jusqu'à la présentation de ce bill, nous n'avons pas entendu un mot à l'appui de cette prétention. Le fait qu'aucun député de l'autre côté de la Chambre n'a jugé à propos de baser sur le droit son approbation des opinions émises par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) est en soi la preuve que l'attitude prise par les membres de la droite n'est pas du tout forte, et si, parfois, ils se sont sentis plus forts, ils ont certainement admis très franchement, par l'insertion de la clause B, que la position qu'ils avaient d'abord prise, ils l'ont abandonnée et qu'ils substituent cette clause :

Que le gouverneur en conseil pourra accorder les bénéfices de ce tarif de réciprocité à tout pays qui pourra y avoir droit en vertu d'un traité conclu avec Sa Majesté.

De sorte que l'opinion que les honorables députés ont émise au début, opinion portant que le traité établissait des droits différentiels à l'avantage de l'Angleterre seule, est chose du passé, et, aujourd'hui, ils avouent franchement, par l'insertion de la clause B, que les instructions reçues du gouvernement impérial les obligeront à accorder à tous ces autres pays le privilège qu'ils disaient d'abord accorder à la Grande-Bretagne seule.

M. FOSTER : Lorsque mon honorable ami (M. Laurier) a mentionné l'arrangement qui a eu lieu relativement à ce débat, je croyais que la mémoire me faisait défaut. Il y a eu une entente, et on la trouvera à la page 1684 des *Débats* :

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose la première résolution pour la forme et sans avoir l'intention de retenir la Chambre plus longtemps.

Sir CHARLES TUPPER : Très bien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci étant bien compris, je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès, et obtienne l'autorisation de siéger de nouveau.

Sir CHARLES TUPPER : Je demanderai au premier ministre de suivre l'usage ordinaire dans ces circonstances, lequel permet la discussion des résolutions en comité avec autant de latitude que sur la question principale. Un grand nombre d'honorables députés qui désiraient parler ont différé leurs remarques afin de permettre à la Chambre de se former en comité ce soir.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Cela a toujours été entendu.

Le PREMIER MINISTRE : Je serais peiné de revenir sur un arrangement qui aurait été arrêté, mais je dirai à mon honorable ami que, si j'ai bien compris, un débat général pouvait avoir lieu lorsque nous nous réunirions en comité, et que cela devait restreindre la discussion. Mais si, sur chaque clause, nous reprenons la discussion générale, nous n'en finirons jamais. Nous voilà à la seizième clause, et il y en a quatre cents. Mon honorable ami s'attend-il à ce que, sur chaque item, il y ait une discussion générale ?

M. FOSTER : L'honorable premier ministre ne saurait fixer de limites à la convention qu'il a faite sans restriction, et en outre, ça été la règle suivie dans les débats qui ont eu lieu sur le tarif. Il est possible que vous cherchiez à restreindre un débat autant qu'il vous plaît de le faire, mais la Chambre ne cédera que lorsqu'elle aura dit tout ce qu'elle désire dire sur le tarif. Lorsque l'honorable chef de l'opposition a demandé à mon honorable ami d'adopter la procédure ordinaire qui consiste à donner, pour la discussion des résolutions en comité, la latitude que l'on permet sur la question générale, mon honorable ami a répondu : "Cela a toujours été compris."

Le PREMIER MINISTRE : Certainement, je l'ai toujours compris ainsi.

M. DAVIN : A mon avis, l'honorable chef du gouvernement a dénaturé la convention. Elle comportait que sur tout item du tarif, il pouvait y avoir discussion générale, mais, d'après ce que dit le premier ministre, il doit y avoir une discussion générale sur chaque item du tarif.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas dit "doit." Si j'ai bien compris, la convention comportait que lorsque nous nous réunirions en comité, la discussion générale devait continuer de la même manière que si le débat recommençait et que l'Orateur fit au fauteuil ; mais je n'ai pas compris qu'après que nous aurions adopté seize items, une discussion générale pourrait avoir lieu sur chaque item supplémentaire jusqu'à ce que les 400 fussent épuisés. Nous sommes maintenant à la seizième résolution concernant le tarif de réciprocité, et, jusqu'ici, la discussion s'est restreinte à cette question, mais voilà qu'à la onzième heure, l'on cherche à rendre la discussion générale. Je serais le dernier à tenter de diminuer les privilèges d'un député quelconque, mais je déclare, en toute franchise, que si l'on doit permettre une discussion générale sur chaque résolution, le débat sera interminable.

M. FOSTER : L'honorable premier ministre en a dit suffisamment pour rendre la position de mon honorable ami parfaitement solide. Il a dit avoir consenti à ce qu'il y eût liberté générale de discus-

sion, mais qu'il supposait que cette discussion devait se faire sur une seule résolution. Sur quelle résolution une discussion générale quelconque a-t-elle eu lieu ?

Le PREMIER MINISTRE : Lorsque nous nous sommes réunis en comité.

M. FOSTER : Non, il s'agissait simplement d'une résolution *pro forma*, et aucun membre du comité n'a pris part à une discussion générale quelconque avant que nous eussions atteint la clause 15. La clause que nous discutons est la seule à propos de laquelle l'on a manifesté le désir d'avoir une discussion générale, et que la discussion générale ait lieu sur cette clause tel qu'il a été convenu.

M. TAYLOR : Je désire dire à l'honorable premier ministre qu'il ne traite pas avec justice les honorables membres de la gauche. Puisqu'il voulait soulever une objection, il aurait dû la soulever plus tôt, lorsque l'honorable député de Leeds-nord (M. Frost) allait de la Genèse à l'Exode, et que l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) allait de la Genèse à l'Apocalypse.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'étais pas dans la Chambre lorsque ces honorables députés ont pris cette latitude. Si, lorsque nous avons fait une convention, mon honorable ami a compris qu'à chaque résolution du tarif l'on aurait le privilège de soulever un débat général, il a fait erreur, car je dois déclarer que j'y aurais objecté si je l'avais compris ainsi moi-même. J'ai compris—et je désire que l'on applique la convention de cette manière—j'ai compris, dis-je, qu'il y aurait une discussion générale lorsqu'une résolution serait réservée à cet effet.

M. FOSTER : Prenez la résolution que vous avez maintenant.

Le PREMIER MINISTRE : Désirez-vous avoir un débat général sur cette résolution.

M. FOSTER : Même en prenant la restriction posée par mon honorable ami (M. Laurier), même en prenant le sens restreint qu'il attache à cette convention, nous voyons qu'il veut dire que la discussion devrait être libre sur une résolution. Il ne s'est encore présenté aucune résolution sur laquelle nous serions justifiables de commencer une discussion générale. Nous n'avons pas forcé la discussion sur cette résolution. Un amendement a été présenté, et un autre sera proposé. Nous en sommes encore sur cette clause, et je crois que l'honorable premier ministre ne devrait pas chercher à abrégier le débat.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne veux pas rechercher d'avantage injuste. Si les honorables députés désirent que la discussion soit générale,—et il a été admis qu'il en serait ainsi sur cet item—je n'y objecterai pas.

M. WALLACE : J'objecterais à ce que nous eussions une discussions générale restreinte à cette résolution en particulier. Il doit nous être donné d'avoir une discussion générale à mesure que les items l'exigent. Un article du tarif se rattache si intimement à plusieurs autres que vous ne pouvez pas vous borner à la discussion d'un seul article.

M. FOSTER : Ce sont simplement les résolutions.

M. WALLACE : Mais le premier ministre dit que le tarif renferme 400 item, et qu'il nous serait impossible d'avoir un débat sur chacun.

Le PREMIER MINISTRE : C'est là mon interprétation.

M. WALLACE : A mon avis, cela devrait être laissé au bon sens de la Chambre. Je ne crois pas que l'on veuille parler pour le plaisir de parler, sauf notre ami, le député de Frontenac (M. Rogers), qui nous a récité la harangue électorale du directeur général des Postes. La tendance de la Chambre, je crois, a été de restreindre le débat aux questions qui lui sont soumises. Mais le premier ministre doit admettre qu'il dépend de la Chambre ; car, lorsque nous siégeons en comité, si nous le voulions, nous pourrions proposer que le comité levât sa séance, puis discuter plusieurs questions sur cette motion !

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je crois que des précédents justifient cette procédure.

M. BENNETT : Je ne sais guère, M. le président, à quelle phase nous en sommes arrivés, mais je prétends qu'à part l'aspect qu'elle présente au point de vue du droit, il y a beaucoup à dire sur cette question en général ; et, après avoir traité un ou deux points du discours de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), alors, peut-être, même à part l'industrie du bois de construction, il est possible qu'il y ait des questions que je crois de nous devoir de discuter.

Le point suivant que, si j'ai bien compris, l'honorable monsieur devait aborder, comportait que le traité conclu par la Grande-Bretagne n'engageait pas, puisqu'il avait été fait avant l'union des provinces. Toutefois, cette question a été réglée d'une manière si complète par les quelques arguments que le ministre de la Marine et des Pêcheries a apportés en sa faveur, et par les nombreuses choses que l'honorable député de Halifax (M. Borden) a dites à l'encontre, qu'il n'est pas nécessaire d'en dire davantage. Le troisième point était que le traité n'engageait pas le Canada parce qu'il n'avait jamais été adopté de législation approuvant ce traité.

C'est là un autre des arguments apportés par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Je suis parfaitement convaincu que les avocats de la droite n'ont pas trouvé assez forts les arguments du ministre de la Marine et des Pêcheries, car ils n'ont pas tenté de l'appuyer, bien qu'il y ait parmi eux des hommes de grands talents dont les noms sont chaque jour mentionnés par les journaux, lorsqu'ils parlent des vacances présentes ou futures qu'il faudra remplir dans les cours supérieures des différentes provinces. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries est le seul qui a traité la question au point de vue du droit ; aucun autre avocat de ce côté-là n'a jugé à propos de se lever et de l'appuyer. Même l'honorable solliciteur général (M. Fitzpatrick) n'a gas soufflé mot sur ce sujet. Il sent peut-être qu'il est ici dans une maison de verre, pour ainsi dire. Il est ici dans des circonstances particulières. Au sujet du bill réparateur, il a pris

M. WALLACE.

un engagement qu'il se dit prêt à remplir lorsqu'on l'exigera, et peut-être ne se croit-il pas justifiable de donner, sur une question de droit, un conseil qui, je le crains, militerait contre lui.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'aspire pas à la magistrature ; je crois qu'il préfère le champ plus vaste de la politique. Tout ce qu'il peut dire ne nuit ni à sa réputation, ni à ses chances d'être fait juge. On a prétendu ici qu'il s'agissait uniquement d'une offre différentielle à l'Angleterre et la presse libérale dans tout le pays prit le mot d'ordre des déclarations du ministre des Finances. Les honorables membres de la droite n'avaient jamais songé à ce que cette offre pût s'étendre au monde entier.

Je crois que l'honorable chef de l'opposition n'était pas loin de la vérité lorsqu'il a supposé que tout ce projet était l'œuvre de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et qu'il avait une arrière pensée et qu'il savait que lorsque la question serait discutée au mérite, lorsqu'elle serait discutée au point de vue légal, le gouvernement se trouverait exactement dans la position où il se trouve aujourd'hui. En admettant par l'introduction de cette clause que l'offre différentielle n'est pas restreinte à l'Angleterre, le gouvernement ne peut nier qu'il ouvre nos marchés au monde entier. On ne peut pas nier, non plus, que lorsque le ministre du Commerce a parlé sur la question du tarif, il y a quelques jours, il paraissait jubiler et déclara que ce ne serait peut-être pas un malheur si en vertu des traités faits par l'Angleterre les marchandises allemandes et celles des autres pays européens devaient être admises aux mêmes conditions que les marchandises anglaises ; il avait même l'air de croire que les traités seraient interprétés dans ce sens. Puis revenant à ses anciennes amours, car il a toujours été en faveur de la réciprocité avec les Etats-Unis—il a fait remarquer que bien qu'il fût peu probable que nos voisins fussent compris, pour le moment dans cette offre différentielle, cela n'était pas une impossibilité pour l'avenir.

Aujourd'hui la chose est admise et personne ne prétend que cette offre ne s'étend qu'à l'Angleterre. Nous nous trouvons donc en présence du fait que les industries canadiennes établies sous le régime d'un tarif protecteur, doivent subir la concurrence des pays de l'ancien monde ; cela veut dire que nos ouvriers ne doivent plus s'attendre à recevoir des gages raisonnables comme par le passé. Ils devront se contenter de gages que reçoivent les ouvriers belges et allemands.

J'ai lu dans un discours prononcé par le président McKinley, lorsqu'il a proposé son fameux bill McKinley que les gages d'un ouvrier belge, d'un ouvrier allemand sont d'environ la moitié des gages d'un ouvrier américain, et que ceux d'un ouvrier anglais sont de beaucoup moins élevés qu'en Amérique. On peut affirmer sans crainte que cette comparaison s'applique également au Canada.

Il y a à peine un mois, les honorables ministres nous ont présenté un tarif. Après avoir prêché au peuple, pendant dix-huit ans qu'ils savaient exactement ce qu'il lui fallait, qu'ont-ils faits ? Malgré toutes leurs professions de foi, après être arrivés au pouvoir, il leur a fallu un an pour savoir quels changements il fallait au pays. Ils ne se sont pas contentés de cela. A maintes et maintes reprises ils avaient dénoncé les ministres conservateurs qui parcourent le pays pour connaître les désirs et les besoins de la population au sujet des intérêts

industriels, et cependant après avoir enfin accouché d'un tarif, ils se sont trouvés, dans leur propre estime, si faibles, si incapables de concevoir une politique fiscale, qu'ils ont entrepris de parcourir le Canada d'un bout à l'autre pour demander à ces mêmes gens, auxquels ils répétaient depuis vingt ans qu'ils connaissaient le remède à leurs maux, quels étaient leurs désirs et leurs opinions.

Mais on ne peut pas même dire à leur acquit qu'ils ont tenu compte de ce que le peuple leur a dit, parce qu'il y a un mois, ils ont présenté leur tarif, et même alors ils n'étaient pas prêts à y adhérer, car aujourd'hui il a subi tellement de changements radicaux, qu'ils proposent aujourd'hui, une seconde liste fiscale qui contient les modifications les plus étonnantes.

Cette après-midi, un de leurs partisans, au lieu de suivre le conseil de l'honorable député de Frontenac et de se tenir tranquille, a eu la témérité de se lever et le résumé de son discours a été que le gouvernement conservateur, par le passé, avait apporté les changements au tarif, au grand détriment des intérêts des particuliers. Il parlait de l'industrie des instruments aratoires. Mais qu'a fait le gouvernement actuel ? S'il y a dans le pays une industrie qu'ils ont continuellement attaquée, c'est bien celle-là ; les innocents patrons eux-mêmes la dénonçaient—et j'espère qu'on ne m'accusera pas cette fois, comme l'autre jour, de parler des patrons sur un ton méprisant—c'est plutôt pour les convaincre que je m'adresse à eux. Je leurs dis ces choses, avec l'espérance que même à l'heure qu'il est—il y a eu des repentirs tardifs—ils pourront encore voir leur erreur et affirmer leur indépendance. Je m'appuie sur la bible en agissant ainsi, car elle nous dit de châtier ceux que nous aimons et c'est le grand amour que j'ai pour les patrons qui me porte à les châtier ; je n'ai pas d'autre but, ni d'autres motifs. Dans quelle position se trouvait l'industrie des instruments aratoires dans ce pays ? Jamais un député libéral n'a perdu une occasion d'en parler et de dire : " Voyez les capitalistes engagés dans cette industrie ; voyez les Massey et autres ; partis de peu, ils sont maintenant riches et puissants. Voyez M. Massey qui laisse une fortune de cinq millions à sa mort, et tout cet argent a été arraché des goussets du peuple ; des goussets des cultivateurs."

Or, qu'ont fait les libéraux, maintenant qu'ils sont au pouvoir ? Comme s'ils avaient voulu ajouter l'insulte au malheur, ils ne se sont pas contentés de laisser les droits tels qu'ils étaient—à 20 pour 100,—ils ont diminué les droits sur le fer brut, qui entre pour beaucoup dans la fabrication de ces instruments. Il a fallu pour cela qu'ils comptassent sur la crédulité et l'ignorance des cultivateurs.

Il ne faut pas s'étonner si l'honorable député de Leeds (M. Frost) se trouve satisfait de sa position. Il est fabricant d'instruments aratoires, et après avoir obtenu une réduction sur la matière première, il a l'assurance que le droit sur l'article manufacturé restera ce qu'il était. Il ne craint pas non plus, les protestations des patrons ; et même si les patrons protestaient, il sait bien que leurs protestations ne seraient pas écoutées, car les patrons dans cette Chambre ne sont que la queue de toute l'organisation, et même la queue ne peut pas remuer le corps, force lui est de s'agiter dans le sens du corps.

Le résultat de tout ceci, c'est que l'honorable député de Leeds-nord considère sa position comme

assuré ; il est certain d'être protégé pour ces mêmes droits—qu'on disait exorbitants—et d'avoir aussi un avantage additionnel sur la matière première.

Mais ce n'est pas la seule industrie affectant la classe agricole que les libéraux ignorent aujourd'hui. Prenons-en une autre ; celle des lainages. Voilà une industrie qui, par le nouveau tarif, ne peut manquer d'être affectée, au grand détriment des cultivateurs.

Les honorables députés de la droite doivent savoir qu'il n'y a pas aujourd'hui dans tout le pays une fabrique de lainage qui fonctionne comme elle fonctionnait l'an dernier, ou depuis dix ou quinze ans. Ils doivent savoir cela, et s'ils ne le savent pas ils devraient se hâter de s'en enquérir, car il n'y a pas, dans tout le pays une seule fabrique de lainage qui ne soit pas fermée un certain nombre de jours par semaine et dont les ouvriers ne soient pas réduits à l'oisiveté.

Aujourd'hui même le ministre des Finances a reçu la visite d'une députation de Montréal au sujet des droits sur le coton. Et cependant, les honorables ministres, s'ils sont sincères en voulant faire adopter cette clause, proposent d'exposer ces industries à la concurrence des mêmes industries plus avancées et plus puissantes de l'ancien monde. Tout ce que je puis dire, c'est qu'après avoir pris autant de temps, après avoir consacré près d'un an à préparer leur tarif et à faire les changements qu'ils ont fait, il vaudrait mieux pour tout le pays que le gouvernement retirât le présent bill. Ce que veut le pays aujourd'hui, c'est la stabilité, c'est du repos, c'est le temps de ressaisir son énergie ébranlée si fortement depuis que les honorables ministres ont mis la main sur le tarif.

Il est possible que le gouvernement ne se rende pas compte à quelles industries il nuit aujourd'hui ; il est possible qu'après tout ce qui a été dit et fait, le gouvernement espère encore que le premier bill qui a été présenté concernant le tarif sera celui qui sera finalement adopté et que la seule concurrence que nous aurons à subir sera celle de l'ancien monde. Mais vu tous les arguments légaux qui ont été soulevés dans la Chambre, vu que le gouvernement a admis par son silence que notre prétention est bien fondée, et que si le traité est mis en vigueur, il donnera carte blanche au monde entier, je dis qu'alors la question devient beaucoup plus importante et beaucoup plus grave.

Je sais que les membres de l'opposition qui combattent les résolutions actuelles seront accusés—comme l'honorable contrôleur des Douanes a accusé l'autre jour l'honorable député d'York (M. Foster)—de plaider la cause des autres pays. Tout ce que je puis répondre à cela, c'est qu'assurément l'honorable contrôleur des Douanes qui affiche un si grand dédain pour les opinions de l'opposition, ne sera pas guidé uniquement par ce que l'honorable député d'York a pu dire au sujet des pays qui, d'après lui, ont le droit de se prévaloir des avantages de cette résolution.

Le temps est aujourd'hui arrivé, où le parti conservateur et aussi le parti libéral considèrent qu'un gouvernement soucieux des grands intérêts industriels du pays ne devrait pas agir comme le gouvernement actuel agit aujourd'hui.

A l'appui de ce que je viens de dire j'en appelle au témoignage d'un homme d'affaires éminent, d'un homme dont j'ai déjà parlé ici, le sénateur Cox, qui est aussi estimé et respecté de la population qu'aucun ministre de la province de l'Ontario ; je crois qu'il

a exposé la vraie situation, à l'ouverture de la session, lorsqu'il a eu l'honneur d'appuyer l'adresse en réponse au discours du trône, au Sénat.

L'honorable monsieur, alors, au risque de blesser ses amis, déclara qu'il n'avait pas cru qu'ils appliqueraient cette politique; que ces déclarations allaient bien pour le public et la presse, mais une fois les élections gagnées, venait le moment d'envisager et de traiter sérieusement la question.

Je regrette que le premier ministre même ait jugé à propos de restreindre les observations que j'avais à faire au sujet des droits sur le bois, je ne vois pas que l'on ait quelque chose à gagner par cette ligne de conduite, car je puis assurer l'honorable ministre que cette question est d'une telle importance qu'avant la fin de la session, dussé-je être un sujet d'ennuis pour quelqu'un, je saisirai l'occasion de faire de sérieuses observations sur cette question.

De toutes les questions traitées dans le tarif, celle-ci est des plus importantes et les honorables députés ne sauraient m'indiquer une industrie qui ait été plus sérieusement affectée que notre industrie du bois.

Je le demanderait au premier ministre, trouverait-il matière à se réjouir si, aujourd'hui nous voyions descendre le cours de l'Ottawa des millions de billes, tandis que nos scieries seraient fermées et nos ouvriers sans travail ?

La population entière de la ville se rendrait ici pour se plaindre au gouvernement d'une semblable politique. Cependant, que fait aujourd'hui le premier ministre et son gouvernement ? Ils se tiennent à l'écart, et voient cette industrie affectée, tandis qu'un droit d'importation frappe notre bois, déterminant virtuellement les Américains à transporter leur bois dans l'Ontario; et on nous demande de l'admettre en franchise.

Voilà ce que fait l'honorable ministre, et il ne saurait le nier; et si l'honorable député de Lambton (M. Lister) était ici, il pourrait vous dire qu'une importante compagnie dont il était l'avocat à Sarnia, et qui a failli il y a un an environ, avait comme ses plus forts créanciers les fabricants de bois américains. Pourquoi laisser rejeter du marché américain, par un droit hostile de \$2 par mille pieds, nos fabricants, tandis qu'en même temps l'honorable premier ministre, par sa politique actuelle, permet l'entrée du bois américain dans l'ouest de l'Ontario, et réduit ainsi le prix du bois canadien ? Le gouvernement serait peut-être excusable s'il n'avait pas eu les représentations des marchands de bois; mais ils ont eu ces représentations. Elles ont été publiées dans la presse, et des délégations de commerçants de bois sont venues ici demander à être mis au moins sur le même pied que les industriels américains.

Je suis informé de bonne source, qu'aujourd'hui, à Toronto, toute pièce de bois employée pour les trottoirs de la ville vient des Etats-Unis; et cependant, si un Canadien veut vendre une planche aux Etats-Unis, il lui faut payer un droit hostile de \$2 par mille pieds.

Un tel état de choses n'a pas de raison d'être; et avant que l'on termine l'étude de ce tarif, j'espère que non seulement on imposera un droit d'exportation sur les billes, mais au moins on adoptera un tarif égal au tarif hostile américain, tant que les Etats-Unis maintiendront ce droit de \$2 sur notre bois. Relativement au droit d'exportation, j'ai dit que de 200,000,000 à 400,000,000 de pieds de pin

M. BENNETT.

étaient passés du Canada au Michigan. Le bois à pâte est aussi une importante question, mais je n'aborderai pas ce sujet maintenant. Si les Américains se sont aperçus qu'ils avaient besoin de notre pin blanc, il est temps que le gouvernement prenne connaissance de la chose. Les Américains viennent ici et nous disent, par leurs actions, sinon par leurs paroles: Nous, dans le Michigan, avons employé tout notre bois, il nous faut votre pin blanc. Ils viennent ici, payent des prix élevés et exportent là-bas des millions de pieds de bois. Que résulte-t-il de là ? Des milliers de Canadiens ont dû suivre le courant de cette industrie et traverser la frontière pour y trouver de l'emploi.

Les ministres doivent se rappeler avoir reçu des délégations. Or il y avait parmi ces délégués des hommes qui, aujourd'hui, coupent du bois sur les bords de la Baie Georgienne. Ces fabricants de bois nous ont dit: Il y a un droit de \$2 par mille pieds sur le bois allant aux Etats-Unis, il devrait y avoir en même temps un droit d'importation; nous vous demandons de plus d'imposer un droit d'exportation, dans l'intérêt de cette industrie. Vous auriez alors la satisfaction d'obtenir un résultat, ou cela aurait pour effet de forcer les Etats-Unis d'abolir le droit de \$2 sur le bois, ou cela nous permettrait de conserver dans le pays, durant quelques années de grandes quantités de billes et il en résulterait un bien général pour le pays.

Il y a quelques années cette question était importante, mais elle l'est davantage encore, parce que notre pin devient plus rare chaque année.

La raison qui existait il y a trois, quatre ou cinq ans contre un droit d'exportation, n'existe plus aujourd'hui. L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) argumentait dans ce sens, avec beaucoup de force et de raison, je l'admets: Nous avons aujourd'hui le marché libre des Etats-Unis, et si nous imposons un droit d'exportation sur les billes, il pourrait en résulter l'imposition d'un droit protecteur de \$2 ou \$3 par mille pieds par les Américains. J'admettrais volontiers que, dans ces circonstances, il importait pour l'ancien gouvernement de bien considérer s'il devait imposer un droit d'exportation, vu qu'il pouvait résulter de cela l'imposition d'un droit élevé d'importation sur notre bois.

Mais on ne saurait invoquer cette raison aujourd'hui. Nous avons maintenant contre nous un droit de \$2 par mille pieds, et nos commerçants de bois demandent que l'on agisse d'une manière définitive.

J'ai cité à la Chambre, il y a quelques instants, le procès-verbal d'une assemblée tenue à Toronto et à laquelle assistaient M. Thompson, M. H.-H. Cook, M. Shepherd et autres, les plus grands industriels qui font l'exploitation du bois sur la rive nord de la Baie Georgienne, qui ont reconnu qu'une augmentation du droit américain vaudrait mieux que de rester dans la position où nous sommes aujourd'hui.

L'honorable ministre semble ne reconnaître qu'un seul intérêt, c'est l'intérêt du marchand de bois du Michigan, qui, comme un bon Américain, je suppose, veut travailler pour son pays, et tant que nous aurons un gouvernement appliquant une aussi mauvaise politique que celle appliquée aujourd'hui, importera le bois canadien pour la manufacturer chez lui et suivre ainsi la devise "les Etats-Unis pour le peuple américain."

Il peut y avoir aussi un autre intérêt ; l'intérêt du commerçant canadien, qui ne possédant pas de scierie, et sachant que les Américains ont besoin de notre bois est prêt à le leur vendre.

Pour ce qui est de l'intérêt de l'Américain, notre gouvernement ne devrait pas avoir une minute d'hésitation. Les intérêts du peuple canadien en général devraient avoir la préférence sur les intérêts de quelques hommes engagés dans la vente des billes de pin aux Américains, et qui emploient peu d'ouvriers comparativement à la grande industrie du bois du pays.

Je prierais donc le gouvernement, au nom de nos ouvriers, au nom de nos intérêts, d'imposer un droit d'exportation sur les billes, et de se rendre ainsi, au désir, non seulement des classes ouvrières de la rive nord, mais des marchands de bois eux-mêmes, qui, aujourd'hui, voudraient expédier leurs produits aux États-Unis, mais en sont empêchés par le tarif élevé.

Il y a là des intérêts égoïstes, et je n'ai aucun doute que les commerçants de bois d'Ottawa ont déclaré au gouvernement qu'ils préféreraient payer \$2 sur le bois blanc, que \$2, en sus du droit supplémentaire.

Je désire signaler à l'attention du ministre, le fait que la vallée de l'Ottawa n'est pas le Canada, et, après tout, les commerçants de bois de cette partie du pays ne seraient pas plus affectés que ceux des rives nord de la baie Georgienne.

Comme on l'a dit déjà, comme le savent les honorables messieurs, et ainsi que peut le prouver la presse du pays, les hommes intéressés dans l'industrie du bois sur la rive nord, ceux qui possèdent de grands terrains boisés sur cette rive, demandent au gouvernement d'imposer ce droit d'exportation sur les billes, au risque même de voir élever le droit d'importation sur leur bois.

En refusant de reconnaître cette juste réclamation des gens de la rive nord de la baie Georgienne, le gouvernement refuse en même temps de se rendre au désir de tout homme qui a à cœur les intérêts généraux du pays et qui désirent conserver nos ressources pour nos propres ouvriers.

M. CHARLTON : Je désire soumettre quelques observations à la Chambre sur une partie du sujet traité par mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett), sur la question du bois.

Le moment peut être mal choisi pour discuter cette question, mais la discussion a été ouverte, et il ne se présentera peut-être pas de meilleure occasion d'étudier la question.

L'honorable député (M. Bennett) a souvent appelé l'attention de la Chambre sur cette question. Ses vues sont parfaitement connues, et je dois dire qu'il sait toujours les présenter avec force.

En ce qui concerne ses aspirations, je sympathise avec lui. J'aimerais voir fabriquer dans le pays tout le bois que nous avons. Il n'est pas un canadien qui veuille la décadence de nos industries manufacturières par l'exportation, à l'étranger, de notre matière première. C'est pour la simple raison que les circonstances se rattachant à ce commerce d'exportation ne permettent pas de suivre la ligne de conduite recommandée par l'honorable député que j'ai, à diverses reprises, dans cette Chambre, combattu l'imposition d'un droit d'exportation.

Je dois dire qu'en principe, à mon avis, les droits d'exportation sont mauvais.

Je crois que les pères de la constitution américaine n'ont jamais fait preuve d'une plus grande clairvoyance que le jour où ils adoptèrent, comme disposition constitutionnelle, la prohibition de tout droit d'exportation.

Je ne vois aucune raison pour l'imposition d'un droit d'exportation sur les billes, qui ne puisse également motiver l'imposition d'un droit semblable sur la laine, sur le blé, sur l'orge, ou sur toute matière première exportée à l'étranger et qui peut être utile à nos industries manufacturières.

Nous pouvons manufacturer la laine en étoffes ; nous pouvons transformer le blé en farine, l'orge en malt et en bière. Mais nous sommes heureux de disposer de toutes ces matières premières, réservant ce qu'il nous faut et vendant le reste pour l'exportation. Nous ajoutons ainsi à la richesse du pays, et je sais, par expérience, que dans la région du pays où se pratique cette exportation des billes, ce commerce a produit les meilleurs effets sur l'industrie du bois.

Sur le côté nord de la Baie Georgienne, après l'offre du bill McKinley de réduire le droit américain à \$1, si les droits d'exportation étaient abolis, et après l'acceptation de cette offre par le gouvernement canadien, je sais, par expérience, que cela eût pour effet d'élever la valeur des coupes de bois, d'en doubler, et, dans certains cas, d'en quadrupler le prix.

La dernière vente de terres boisées, par le gouvernement de l'Ontario, au delà de 600 milles carrés, a produit \$2,300,000 ; quelques-uns des prix payés pour ces terres s'élevaient à \$17,000 par mille carré, et cette politique a certainement eu un effet avantageux sur l'industrie du bois dans l'Ontario et partout.

L'honorable député (M. Bennett) a parlé de la fausse évaluation des billes exportées. Je n'affirmerais pas la stricte exactitude des données statistiques contenues dans le rapport du commerce et de la navigation ; cependant, bien qu'il soit possible que les exportateurs ne donnent pas une évaluation exacte de chaque radeau exporté, leur rapport, à la fin de la saison, correspond avec le montant de droits payés, et avec le montant total de billes coupées, de sorte qu'en somme leurs rapports sont exacts bien qu'ils peuvent ne pas l'être strictement dans les détails. Je crois donc que ces données statistiques sont assez exactes ; c'est-à-dire le total, à la fin de la saison. Elles peuvent être un peu au-dessous de la vérité mais cela est dû au mode de mesurage adopté dans les chantiers.

Je partage l'opinion de l'honorable député (M. Bennett) en ce qui a trait à l'importation du bois américain. Le gouvernement, je crois, devrait se réserver le pouvoir de régler la question par arrêté du conseil. Naturellement, je ne pense pas qu'il soit à propos d'imposer un droit lorsque le bois est admis en franchise, et je ne saurais prévoir ce que va faire le gouvernement américain au sujet du tarif ; mais le gouvernement ferait bien, je crois, de se réserver le pouvoir, dans le cas où notre bois serait mis sur la liste de \$2, d'imposer le même droit sur le bois américain. Cela serait parfaitement juste, et j'approuverais la chose.

Mon honorable ami (M. Bennett) exprime l'espoir qu'avant l'adoption du tarif le gouvernement imposera un droit d'exportation sur les billes. Si ce droit devait avoir les effets attendus par mon honorable ami (M. Bennett), je l'appuierais volontiers, de même que je désire voir imposer un droit

sur le bois, si les Américains en imposent un sur notre bois ; mais, malheureusement, dans le cas de l'imposition d'un droit d'exportation, l'effet serait tout le contraire. Nous condamnons l'imposition aux Etats-Unis, d'un droit sur le bois, le bardeau et les autres produits de la forêt. Malheureusement, voici qu'elle est la position. Si nous condamnons l'imposition probable d'un droit de \$2, nous ne pourrions assurément retirer aucun avantage de ce droit augmenté du montant du droit d'exportation que nous voudrions imposer. Ce droit d'exportation ne ferait qu'aggraver la position dont nous nous plaignons, si les Américains sont en état d'ajouter le montant de ce droit au montant du droit d'importation sur notre bois.

Voilà l'embarras. Si nous étions libres d'imposer un droit d'exportation sans risquer d'aussi graves conséquences, je dirais, faisons la chose ; mais dans les circonstances il faut tout laisser de côté, envisager la question au point de vue pratique, et peser soigneusement les conséquences possibles.

M. CLANCY : La doctrine de l'honorable député n'est-elle pas que le consommateur paye le droit ? Dans ce cas il ferait fausse route dans son argumentation.

M. CHARLTON : Je dis qu'un droit de \$2 est préjudiciable aux Canadiens, et qu'un droit de \$4 le serait d'avantage. Si nous imposons un droit d'exportation de \$2, cela aura pour effet de doubler le droit américain, et si nous n'aimons pas le premier, nous aimerons encore moins le second.

Mon honorable ami de Simcoe est en faveur de l'imposition de ce droit, parce que, dit-il, cela ramènera les Américains à de meilleurs sentiments. Je souhaiterais la chose. Je voudrais qu'il nous fût possible de ramener les Américains à de meilleurs sentiments et de leur poser nos conditions, ce serait pour nous une position très enviable ; mais, malheureusement, nous ne sommes pas dans cette position. Malheureusement notre commerce de bois avec les Etats-Unis entre pour une très faible proportion dans le commerce général de bois de ce pays. L'année dernière, nous avons exporté aux Etats-Unis pour \$7,500,000 de bois scié. Le produit général des scieries américaines, en 1890, représentait \$403,667,000, et l'on peut sans crainte mettre à \$450,000,000 la valeur du produit de 1896, ou 40,000,000 de pieds de planche.

Ainsi, notre exportation de bois aux Etats-Unis, en 1896, équivalait à environ $\frac{1}{3}$ pour 100 de la production totale de ce pays. Notre commerce, bien que considérable en lui-même, est si petit, comparé au chiffre énorme du commerce de bois des Etats-Unis, que toute nouvelle politique de notre part ne saurait avoir un effet sensible, et nous ne sommes pas en état de dicter des conditions aux Etats-Unis ou les ramener à de meilleurs sentiments. Je regrette la chose, mais c'est un fait indéniable.

M. WALLACE : L'honorable député dit-il que la somme de \$450,000,000 représente la valeur du bois même, et non sa valeur une fois converti en articles divers ?

M. CHARLTON : C'est le rapport. D'après les rapports du recensement de 1890, la valeur était de \$403,000,000, et l'on peut ajouter \$50,000,000 pour l'année 1896. Cela représente la valeur du

M. CHARLTON.

bois, mou ou dur, des Etats de l'ouest, du sud et autres.

Mon honorable ami constatera que nos exportations de bois, s'élevant à moins de \$8,000,000, ne représentent pas un chiffre bien imposant, comparées à cette immense production.

M. TISDALE : L'honorable député se rappelle-t-il le nombre de pieds ?

M. CHARLTON : Les rapports ne donnent pas le nombre de pieds ; ils ne donnent que les valeurs.

On a tenté de faire comprendre au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial à Toronto, la nécessité d'imposer un droit d'exportation ; et c'est la première fois, je crois, que l'on essaie de réfuter les représentations de ceux qui sont venus ici voir les membres du parlement et du gouvernement et ont cherché à influencer le sentiment public, par des communications dans la presse, et autres moyens. Ce mouvement est l'œuvre systématique et constant de fabricants de pâte au Sault Sainte-Marie. Ils ont retenu pour défendre leur cause un homme qui, je crois, a passé la plus grande partie de la dernière session du gouvernement local, à Toronto, et qui a certainement passé quelques temps ici. Puis ils ont adressé des lettres circulaires à tous les conseils de townships, de villages et de villes de l'Ontario, les priant d'adresser des mémoires au gouvernement en faveur d'un droit d'exportation sur le bois à pâte. Je dirai, entre parenthèses, que cette association est purement américaine, les propriétaires étant de Philadelphie, et ils ont expliqué aux Canadiens ce qu'ils devaient faire pour développer, non pas une industrie canadienne, mais américaine au Sault.

L'imposition d'un droit d'exportation sur le bois à pâte, aurait eu pour effet d'enlever le prix de la matière première pour les fabricants, et elle aurait été un avantage temporaire pour l'industrie canadienne, mais cela aurait aussi eu pour effet de frapper de droit, tel que stipulé par la loi McKinley, tous les produits des forêts sur la liste des articles admis en franchise, d'après le bill Wilson.

Il faut 12 articles du bill Wilson, de 672 à 683, pour énumérer les produits de la forêt, qui, par ce bill, sont mis sur la liste des articles admis en franchise, et la dernière disposition, en rapport avec ces items, se lit comme suit :

Pourvu que tous les articles mentionnés dans les paragraphes 672 à 683, inclusivement, venant de tout pays qui impose un droit d'exportation ou quelque droit différentiel sur ces mêmes articles, soient sujets aux droits existant avant l'adoption de cette loi.

Si nos amis du Sault Sainte-Marie eussent réussi, le résultat serait que non seulement on imposerait un droit sur le bois à pâte, mais que toutes les classes de bois énumérées dans les paragraphes de la loi Wilson seraient biffées de la liste des articles admis en franchise pour être de nouveau frappées de droits. Ces messieurs me rappellent Artemus Ward qui, pour faire cesser la rébellion, était prêt à sacrifier tous les parents de sa femme.

Pour bénéficier d'un droit d'exportation sur le bois à pâte, ils sont prêts à ruiner tous les commerçants de bois du pays. S'ils avaient attendu l'adoption du tarif américain, et que ce tarif n'eût pas parlé du bois à pâte, offrant une chance de succès tout en causant la ruine de nos commerçants ; mais en proclamant par tout le pays leurs intentions, ils ont appelé l'attention du Congrès, qui

D'après les tableaux du commerce, le riz coûte 81 cents par 100 livres dans les Indes Orientales. Les fabricants paient 30 pour 100 par 100 livres pour le transport, ils lui font faire presque la moitié du tour du monde, il leur coûte plus que le dollar qu'ils le vendent, de sorte qu'il n'y a pas de bénéfices.

Mais je parle simplement du droit. Je parle de la conduite du gouvernement à l'égard de cette industrie, et je démontre que ce droit de 23½ cents par 100 livres fait souffrir l'industrie canadienne, et que l'effet en est de la ruiner. Mais on dit : Oh ! vous aurez un plus grand revenu. Eh bien ! je n'en sais rien. Le télégramme vient de m'être remis :

VICTORIA, C.-A.

Le nouveau tarif sur le riz est la ruine pour moi. Equivaut à un droit de 72 pour 100 *ad valorem*.

Voilà le résultat dans la Colombie Anglaise, la ruine de l'industrie comme cela est arrivé à Montréal. Or, qui retire les bénéfices ou quels sont les bénéfices ? Le ministre des Finances nous dira que le revenu sera plus considérable. Avant l'imposition de ce droit, le riz se vendait 25 cents par six livres dans les épiceries de l'Ontario, aujourd'hui vous avez cinq livres seulement pour 25 cents. Si vous prenez tout le volume des importations de riz nettoyé au Canada, plus de quinze millions de livres, le prix plus élevé de ¼ de cent par livre pour le consommateur, comparativement à l'année dernière, représente \$125,000 que le consommateur devra payer de plus qu'autrefois. J'ai calculé ce que serait le chiffre du revenu supplémentaire probable, et il n'est que de \$60,000 à \$70,000, ou vous imposez sur le peuple \$125,000 de plus, mais vous n'en retirez que la moitié en revenu, et vous avez en sus la satisfaction du ruiner ces deux industries canadiennes. C'est le résultat net du droit sur le riz.

J'ai parlé il y a un instant d'une entrevue avec M. Lackerby. Je présume qu'il n'est pas intéressé, il parle à titre d'épicier de gros ; je le connais très bien, et je sais qu'il est un des principaux épiciers de gros dans le pays, et il établit ici une très forte augmentation du coût du riz pour le consommateur canadien résultant du changement effectué dans les droits, et il déclare aussi, ce que nous savons tous, que l'article n'est pas aussi net, pas aussi sain, pas aussi bon que le riz produit au Canada et fourni à tous les consommateurs du pays dans des sacs propres.

Il y a une autre industrie dont je désire dire un mot, et bien qu'elle soit encore à son début, elle se développe et promet de devenir très importante. Je parle de la fabrication des crémeuses. Il y a quelques années, lorsque les crémeuses furent introduites dans le pays, le gouvernement de cette époque consentit à l'entrée en franchise des bassins d'acier pour crémeuses en usage dans les beurries, parce qu'ils n'étaient pas fabriqués dans le pays, et qu'ils devenaient de plus en plus en usage chaque jour : de fait, ils n'étaient fabriqués qu'en Danemark ; il ne s'en fabriquent pas en Angleterre, ni aux Etats-Unis, mais seulement au Danemark. Le gouvernement impose un droit de 30 pour 100 sur les crémeuses, mais il n'en imposa point sur le bassin d'acier, qui est une belle pièce d'art mécanique et une pièce très importante et très compliquée.

Qu'est-il arrivé depuis ce temps ? Le gouvernement fait entrer en franchise non seulement ces bas-

M. WALLACE.

sins pour crémeuses mais les crémeuses elles-mêmes. Je demande au gouvernement comment il peut se justifier d'avoir fait disparaître une industrie canadienne et d'avoir aboli le droit ? On peut dire la même chose de la suppression de la protection accordée à cette industrie qu'on dirait de la suppression de la protection accordée à toute autre industrie canadienne. Mais le gouvernement a aboli le droit ayant sous les yeux le fait qu'il n'y a que deux établissements où ces articles sont fabriqués—la Compagnie manufacturière de Waterloo et la Compagnie manufacturière John Abell, de Toronto. Cette dernière fabrique ce que pas une autre industrie manufacturière dans tout l'univers ne fabrique, sauf le Danemark ; elle fabrique les bassins d'acier pour crémeuses, et elle a raison de réclamer l'imposition d'un droit non seulement sur les crémeuses, mais aussi sur les bassins. Ces bassins ont été déclarés francs de droits parce qu'ils n'étaient pas fabriqués dans notre pays ; mais en conformité de la politique de protection adoptée par le pays, si elle est suivie par le présent gouvernement, nous devons imposer un droit sur les bassins d'acier pour crémeuses et rétablir le droit de 30 pour 100, ou tout autre droit équitable, sur les crémeuses.

Ce serait une grande injustice envers les hommes d'affaires et les manufacturiers du pays, quand une branche d'affaires a été établie et qu'un établissement fabrique les crémeuses et les bassins d'acier, d'abolir le droit sur les premières, le droit sur les derniers ayant été supprimé autrefois pour la raison que ces articles n'étaient pas fabriqués dans le pays. Maintenant les bassins sont fabriqués ici, et le fabricant a le droit, en toute justice, de s'attendre à être protégé par le gouvernement.

Il y a plusieurs autres articles que je pourrais signaler à l'attention des honorables députés ; mais tout en ne voulant pas fatiguer la Chambre il m'est impossible de terminer sans faire allusion à un autre item du tarif, qui est, je crois, l'item le plus extraordinaire que j'aie jamais vu dans un tarif—je parle de l'item 433. Le tarif de 1894 et celui de 1897 contenaient la disposition suivante : "Bagage de voyageurs, suivant les règlements prescrits par le contrôleur des Douanes."

Le gouvernement a ajouté à cet article les mots suivants : "et articles expédiés par la poste et les messageries, évalués à pas plus de cinquante cents pour toute l'importation. Cela veut dire que tous articles apportés dans le pays d'un pays étranger qui ne valent pas plus de cinquante cents entreront en franchise d'après cette disposition. Je remarque les mots "suivant les règlements prescrits par le contrôleur des Douanes ;" mais je suppose que ces mots s'appliquent au bagage de voyageurs. Ces mots s'appliquent-ils au bagage de voyageurs, ou aux articles expédiés par la poste et les messageries ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Pater-son) : Ils s'appliquent à autres articles.

M. WALLACE : La phrase "suivant les règlements" s'applique-t-elle au bagage de voyageurs ou à autres articles ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Elle s'applique au tout.

M. WALLACE : Pas suivant la construction de la phrase. Elle dit "bagage de voyageurs," et ensuite il y a un point et virgule.

qui bénéficieraient de la conduite que nous suivrons au sujet du droit d'exportation.

Le Michigan est opposé à ce droit sur le bois de construction, mais comprenant qu'il serait inutile d'essayer de faire admettre le bois en franchise, ils ont cru qu'il valait mieux demander que ce droit ne fut que d'un dollar. Les personnes intéressées dans cette question envoyèrent une délégation à Washington, ouvrirent une salle de comité à cet endroit, firent un montant considérable de dépenses et conduisirent leur campagne avec une vigueur extraordinaire, et lorsque le comité des voies et moyens fit son rapport sur le bill Dingley, le vote fut de 8 en faveur de l'imposition d'un droit de \$1 sur le bois de construction et de trois en faveur de l'imposition d'un droit de \$2 sur le même article. Mais, on dit, que sur l'instance pressante de M. Dingley le comité, pour ne pas le discréditer aux yeux du pays, consentit aux \$2 croyant qu'au Sénat le droit sur le bois de construction serait réduit à \$1 par mille.

Les fabricants de bois américains qui essaient d'obtenir \$1 et qui préféreraient que le bois de construction fût admis en franchise sont ceux qui vont avoir à souffrir d'un droit d'exportation. Ce droit va être simplement un coup porté à nos propres amis. Les hommes qui vont en profiter sont ceux qui réclament un droit de \$2 sur chaque mille pieds de bois. Ils aimeraient que cet article fut frappé d'un droit encore plus élevé s'il est possible, et livrent un combat à mort à cette réduction de \$1 par mille pieds. Si nous adoptons la politique qui aura pour effet d'ajouter au droit de \$2 imposé par le gouvernement américain, le droit d'exportation du gouvernement canadien, quel qu'il soit, nous faisons l'affaire de nos ennemis qui travaillent de toutes leurs forces pour faire adopter une politique qui sera contraire à nos intérêts et aux intérêts de ceux qui sur cette question se sont toujours montrés nos amis.

Si nous voulons étudier ce droit d'exportation comme principe abstrait, il vaudrait peut-être mieux pour nous d'étudier cette question au point de vue américain, quand ce ne serait que pour nous faire comprendre de quelle manière les Américains envisagent cette question. Nous avons notre manière de voir sur la question et les Américains ont la leur, et qu'ils aient raison ou non, il vaudrait peut-être mieux pour nous de connaître leurs vues sur la question et sur quoi ils basent leurs opinions. Le fait seul que la constitution américaine défend l'imposition de tout droit d'exportation, suffit pour indiquer que le sentiment du peuple américain désapprouve ce droit. Il est en défaveur auprès de ce peuple qui n'aime pas que les billes soient frappées d'un droit parce que, entre autres raisons, ils croient que le principe est faux et qu'ils ne peuvent se servir à notre égard de mesures de représailles du même genre, leur constitution le défendant. Nous faisons avec les Etats-Unis un commerce d'exportation et d'importation de bois et quelques-uns des membres de cette Chambre seront peut-être surpris d'apprendre que jusqu'en 1890 notre importation de bois des Etats-Unis a de beaucoup dépassé notre exportation de bois du même genre dans ce pays.

M. BENNETT: Cela comprend le Nouveau-Brunswick.

M. CHARLTON: Evidemment, comme l'a fait remarquer l'honorable député (M. Bennett) cela M. CHARLTON.

comprend le bois importé au Nouveau-Brunswick. Sans le commerce du Nouveau-Brunswick, les exportations et importations de bois en grume jusqu'en 1890 étaient à peu près égales. Le commerce d'importation au Nouveau-Brunswick est essentiellement le même que le commerce d'importation au Portage-du-Rat ou à tout autre endroit du Canada.

Il est vrai que, vu la position géographique, la moitié de la partie nord de l'Etat du Maine se sert de la rivière Saint-Jean comme d'un débouché. Mais le Canada perd tout l'ouvrage qui se rattache à ce bois. Nous nous objectons à ce que le bois en grume soit transporté aux Etats-Unis parce que nous perdons le profit de le scier. Dans le cas du bois importé au Nouveau-Brunswick, le profit fait par les scieries et plus que cela, revient au Canada. Les arbres sont coupés par les Canadiens et transportés à la rivière, flottés par eux et sciés à Saint-Jean par des ouvriers canadiens. Le Canada a donc tout intérêt à protéger ce commerce qui lui rapporte des bénéfices considérables, et les Américains, en réfléchissant à cette question prennent ce commerce en considération.

J'aimerais à donner les importations et exportations de 1885 à 1890. Je ne puis citer d'état antérieur à 1885. Le secrétaire de la *Fredericton Boom Company* a bien voulu me transmettre un état établissant le nombre de billes de bois qui ont été transportées par cette compagnie de 1885 à 1890, et cet hiver il m'a fourni un état pour la période comprise entre les années 1891 et 1896. Je ne lirai pas tous ces chiffres en détail, mais je vais en donner un résumé. D'après les rapports du commerce et de la navigation pour les années qui se sont écoulées depuis 1885 jusqu'à 1890, il appert que nous avons exporté aux Etats-Unis pour une valeur de \$2,567,000 de bois en grume. Les mêmes rapports démontrent que nous avons importé des Etats-Unis du bois en grume pour une valeur de \$2,320,000. Les exportations aux Etats-Unis ont donc excédé nos importations de ce dernier pays, durant cette période, d'environ \$200,000. Mais le commerce du Nouveau-Brunswick, durant cette même période de 1885 à 1890, s'est élevé à \$4,845,000, et le montant de nos importations de cette même province, telles que contenues dans les rapports de la navigation et du commerce, fut de \$7,174,000; ou en d'autres termes, nos importations des Etats-Unis, de 1885 à 1890, ont été de \$4,607,000 plus élevé que le montant de nos exportations du même pays.

Les Américains connaissent ces faits et en tiennent compte. Il ne s'est pas écoulé une seule année depuis la confédération à venir jusqu'en 1885, durant laquelle nos importations de bois en grume venant des Etats-Unis n'aient pas été quatre fois plus considérables que nos exportations. Les Américains demandent naturellement ceci: Si nous avons exporté au Canada quatre fois plus de bois en grume que nous en avons importé de ce dernier pays, et puisque notre constitution nous défend d'intervenir dans le commerce au moyen de droits d'exportation, quelle excuse y a-t-il pour vous d'imposer un semblable droit? Depuis 1890 les conditions du commerce sont quelque peu changées.

Comme mon honorable ami de Simcoe est (M. Bennett) le sait et le dira à la Chambre, l'exportation du bois en grume aux Etats-Unis a considérablement augmenté. D'après les tableaux du commerce et de la navigation durant les années qui se

sont écoulées de 1890 à 1896 nos exportations de bois en grume aux Etats-Unis se sont élevées à \$10,059,000. Durant cette même période nous avons importé, d'après les mêmes rapports, du bois en grume de ce même pays pour \$2,248,000. Et durant le même espace de temps nous avons importé par la rivière Saint-Jean pour \$4,113,000 de bois en grume. Les exportations en chiffres ronds ont été de \$10,000,000, et le total des importations de \$6,361,000, laissant un excédent de \$3,388,000 en faveur des exportations sur les importations. Mais, si nous réunissons ces deux périodes, depuis 1885 jusqu'à 1896, nous constatons que nos importations de bois en grume ont excédé nos exportations aux Etats-Unis de \$919,000. Connaissant ces faits, il est évident que ces questions sont quelque peu différentes de ce qu'elles sont généralement, et il nous est facile de constater que lorsque le membre du Congrès américain étudie cette question, il en vient à la conclusion que le droit d'exportation est une taxe qui ne peut être justifiée, et qu'il a raison de s'efforcer par tous les moyens indirects qui sont à sa disposition, de faire disparaître cette politique de notre gouvernement, puisque la constitution des Etats-Unis ne lui permet pas de prendre des moyens directs comme ceux que nous avons l'intention d'adopter sur cette question.

Par conséquent, cette clause conditionnelle au sujet du droit d'exportation qui fait partie de l'annexe relative au bois de service, ils y ont eu recours afin d'atteindre indirectement le résultat que la constitution ne leur permet pas d'obtenir directement. Voilà comment l'Américain envisage la question. Son raisonnement est-il sage ou non? Ses conclusions sont-elles justifiables ou tout le contraire, je n'ai pas à discuter ce point, mais ces arguments lui suffisent et il agit en conséquence.

Voici dans quelle position nous nous trouvons—qu'il ait raison ou tort, si une clause est insérée dans son tarif à l'effet que le droit d'exportation sur les billes soit ajouté au droit d'exportation, et que nous imposions de notre côté un droit d'exportation, nous frappons d'un nouveau droit le bois de service, et augmentons en conséquence l'embaras dont nous nous plaignons relativement à l'imposition du droit d'importation, et nous augmentons la protection accordée au marchand de bois américain qui veut obtenir le droit de \$2 par mille. Voilà la position regrettable dans laquelle nous sommes placés, et voilà aussi pourquoi il me semble qu'il est de mauvaise politique et bien peu sage d'imposer un droit d'exportation pour la bonne raison que nos propres intérêts sont blessés par les conséquences qui en résultent. Si nous pouvions faire cela, s'il nous était possible d'imposer un droit d'exportation et que les conséquences qui en résulteraient, au lieu de tomber sur nous, frapperaient les Américains et les propriétaires de forêts de pins au Canada, qui veulent en retirer tout le profit possible, la position serait différente. Mais le malheur, c'est que vous ne pouvez toucher à cette question sans que cela produise de désastreux résultats dans le commerce de bois tout entier, je dis donc qu'il vaut mieux ne pas y toucher.

M. CLANCY : L'honorable député prend-il en considération la quantité limitée de bois de service dont peut disposer le Canada ou simplement le principe des droits d'exportations.

M. CHARLTON : Je puis dire à mon honorable ami de Bothwell, que je n'ai pas encore raison de craindre l'épuisement de notre provision de bois de service au Canada ; je crois qu'il en reste encore beaucoup. Nous possédons dans la province de l'Ontario 100,000 carrés de territoire qui n'a pas encore été exploité, et nous en avons une étendue encore plus considérable dans la province de Québec.

Le développement de notre commerce d'exportation de bois de service a été réellement bien modéré. J'ai ici les rapports, je ne fatiguerai pas la Chambre en en faisant la lecture ce soir, mais ils démontrent que de 1887 à 1896 l'augmentation de l'exportation relativement au bois de service scié a été d'environ \$200,000 par année, et cela prouve l'absurdité, et la fausseté des prétentions des Américains, qui déclarent que la concurrence faite sur leur marché par le marchand de bois de construction canadien a été la cause de l'abaissement des prix aux Etats-Unis, laquelle est due à des causes toutes différentes. La politique que nous suivons à l'égard du bois de service est une politique conservatrice. Nous n'avons pas adopté la politique désastreuse appliquée aux Etats-Unis où les réserves forestières des différents Etats ont été arpentées et vendus sans réserve, le bois de service devenant la propriété de spéculateurs au prix de \$1.25 l'acre, et ces personnes en achetant ainsi ce bois de service, avaient tout intérêt à réaliser le plus d'argent possible dans le plus court délai, et cette politique a eu pour résultat la dévastation, la perte et la destruction rapide des ressources forestières de ce pays. Au Canada, au contraire, le gouvernement met de temps à autres en vente telle étendue de terres boisées qu'il croit nécessaire pour les besoins du commerce, et conserve les ressources immenses que possède notre pays sous ce rapport pour en disposer plus tard, et aux prix que le gouvernement de l'Ontario vend ces terres boisées sur le marché, les ressources forestières de cette province peuvent durer encore 150 ans.

M. CLANCY : Je suis persuadé que l'honorable député ne possède guère de renseignements sur la quantité de bois de service qui existe dans la province de l'Ontario. La vérité c'est que le commissaire des terres de la Couronne était incapable de donner aucun renseignement certain à ce sujet.

M. CHARLTON : Je ne sais pas si je puis donner un état viridique à l'honorable député, mais je suis persuadé que j'en connais aussi long que lui sur cette question. Sans vouloir essayer de dire combien il y a de morceaux de bois de construction par acre, dans ces immenses réserves forestières, il est bien évident qu'il y a là une énorme quantité de bois de construction, et que la politique du gouvernement étant conservatrice quand il s'agit de placer ces concessions forestières sur le marché, va ménager cette grande ressource de la province pour des générations à venir, tandis que les Etats-Unis sont à la veille de voir leur réserve épuiser sous ce rapport.

Je ne crois pas, M. l'Orateur, qu'il me soit nécessaire de retenir le comité plus longtemps sur cette question. Mais à moins que quelqu'un ne déclare que ce que j'ai dit relativement à la clause du bill Dingley n'est pas fondé, je vais lire la clause adoptée par le sous-comité des finances du Sénat, au

sujet des droits d'exportation, laquelle est ainsi conçue :—

Pourvu que si un pays quelconque ou dépendance impose un droit d'exportation sur les billes de sciage, le bois en grume, et bois rond non ouvrés, les billes à douves, billes à bardeaux et billes à enfongures, le montant d'un tel droit d'exportation sera ajouté, comme un droit additionnel, à ceux qui sont imposés sur les articles mentionnés dans cette clause, lorsqu'ils sont importés de tel pays ou dépendance.

Et les articles mentionnés dans la clause comprennent toutes les espèces de bois de service et autres produits forestiers. Cette clause n'est pas aussi exclusive que celle du bill Wilson. En vertu de ce dernier bill, un droit d'exportation pourrait difficilement être imposé sur les poteaux de télégraphie, les traverses de chemin de fer, les perches à houblon ou les manches à balais, sans que la liste entière des produits forestiers soient placés sur la liste des articles frappés d'un droit. Mais nous ne voulons imposer un droit que sur les billes de sciage, ce qui aura pour effet d'ajouter ce droit d'exportation au droit d'importation imposé par les Américains sur notre propre bois de service. Si nous plaçons un droit d'exportation sur le bois à pâte, conformément à la clause que j'ai lue il y a un instant, cela ajoutera ce droit d'exportation au droit qui existe sur la pâte de bois.

Quant à ce qui concerne le bois à pâte, les Américains ne dépendent de nous actuellement en aucune manière pour cet article, comme cela est démontré par le fait que nous ne leur avons fourni l'année dernière que 14½ pour 100 de la quantité employée par eux. Il y a des quantités énormes d'épinettes dans les Etats du Maine, du New-Hampshire, dans certaines parties du Vermont, dans la partie nord de l'Etat de New-York et dans la région de l'Adirondack; les Etats du sud possèdent aussi d'immenses quantités de bois à pâte, qui n'ont pas encore été exploitées, d'immenses forêts d'épinettes et de peupliers.

On dit qu'il y a dans les Etats de l'Oregon et de Washington des approvisionnements de bois à pâte suffisants pour fournir les Etats-Unis durant cent ans. Il ne faut donc pas s'imaginer que nous pouvons contrôler cet article parce que notre pays est le seul endroit où ils peuvent s'approvisionner, car nous serions dans l'erreur. Il viendra peut-être un temps où ils dépendront de nous sous ce rapport, nous possédons d'énormes quantités de ce bois, mais ce temps n'est pas encore arrivé.

L'imposition de ce droit d'exportation sur le bois à pâte tel que contenu dans le tarif aurait pour effet immédiat de hausser les droits sur la pâte de bois fabriquée par nos moulins, et d'enlever à des centaines, pour ne pas dire des milliers de cultivateurs pauvres, la source de revenus qu'ils ont en coupant ce bois et en le transformant en bois à pâte durant le défrichement de leurs terres, lequel deviendrait d'aucune utilité par l'imposition de ce droit de \$2 par corde.

Maintenant, quant au droit d'exportation sur les billes de sciage, je partage l'opinion de mon honorable ami et je dis qu'il est à désirer que le bois de service soit scié au Canada, et je serais prêt à appuyer toute mesure pratique et de nature à obtenir ce résultat. Toutefois, vu les circonstances, l'imposition d'un droit d'exportation n'aurait pas cet effet désiré, mais arrêterait au contraire dans une large mesure, l'exportation du bois de service en ajoutant au droit de \$2, et augmenterait la difficulté de le placer sur le marché américain en ajoutant au droit

M. CHARLTON.

d'exportation un droit d'importation. Toutes ces raisons nous placent dans une telle position que quel que soit notre désir, ou l'intention que nous aurions de faire quelque chose, si nous pouvions en arriver là sans blesser nos propres intérêts, dans les circonstances, ce serait vouloir nous porter nous-mêmes le coup de mort que d'imposer un droit d'exportation sur les billes de bois sciées, ou sur le bois à pâte, pour la raison que nos industries seraient les premières à souffrir de cet acte du gouvernement.

M. TAYLOR : Je propose que le comité lève sa séance et rapporte progrès. L'honorable député d'York (M. Wallace) aurait proposé l'ajournement s'il était resté ici, mais il était trop fatigué. Il a dit qu'il voulait parler lundi.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à minuit (samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 31 mai 1897.

M. FORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

COMPAGNIE DU PONT DE QUÉBEC.

M. DAVIN :

L'honorable député de Québec-ouest est-il un des directeurs de la Compagnie du pont de Québec?

M. DOBELL : Je ne suis pas un des directeurs de la Compagnie du pont de Québec.

VOLONTAIRES DE 1866.

M. McMULLEN :

Le gouvernement n-t-il décidé de quelle manière il reconnaîtrait ou récompenserait, sous forme d'octroi de terre ou autrement, les services rendus par les volontaires de 1866? Si rien n'est encore décidé à ce sujet, se propose-t-il de reconnaître leurs services en quelque manière, et quand?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Les volontaires de 1866 sont désireux de voir leurs services récompensés sous forme d'une médaille accordée pour les services rendus, et le gouvernement a recommandé cette demande à la bienveillante attention de Sa Majesté.

CONTRAT AVEC "L'AMERICAN BANK NOTE COMPANY."

M. FOSTER :

En vertu du contrat passé avec l'American Bank Note Company, quel sera le coût détaillé de la gravure et de la retouche d'une série de planches, y compris les planches teintées—(a) pour les billets de \$1; (b) pour les billets de \$2 et \$4; (c) pour les billets de petite dénomination—un billet par planche; (d) pour les billets de forte dénomi-

nation—deux billets par planches ? Aussi, quel sera le coût de la gravure des planches requises :—(e) pour les timbres du revenu de l'intérieur; (f) pour les timbres-poste; (g) pour les cartes postales ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): (a.) Pour les billets de \$1, pour la gravure des planches de face, \$250; gravure des planches de dos, \$125; gravure des planches teintées, \$125; retouche de planches ($\frac{1}{2}$ de \$500), \$250; coût total de la gravure et de la retouche d'une série de planches, \$750. (b.) Pour les billets de \$2 et de \$4, même prix que pour les billets de \$1. (c.) Pour billets de petite dénomination: un billet par planche, comme pour les billets de \$1. (d.) Pour les billets de forte dénomination: deux billets par planche, et le coût de la gravure des planches requise, comme pour les billets de \$1. (e.) Pour les timbres du revenu de l'intérieur: le coût de la gravure compris dans le prix exigé pour mille timbres. (f.) Pour les timbres-poste: le coût de la gravure compris dans le prix exigé pour mille timbres. (g.) Pour les cartes postales: le coût de la gravure compris dans le prix exigé pour mille cartes.

PERCEPTION DU REVENU À MONTRÉAL.

M. DAVIN (pour M. BERGERON):

1. Quels sont les avocats de revenu à Montréal? 2. Quelles sommes ont été payées à titre de déboursés à ces avocats depuis le 23 juin 1896? 3. Quelles sommes ont été payées à titre d'honoraires à ces avocats depuis le 23 juin 1896?

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière): 1. Lomer Gouin et J.-M. Ferguson. 2 \$82.85 à M. Lomer Gouin. Une avance du \$100 a été faite à M. Ferguson *in re* Finlayson vs Grant, pour laquelle aucun compte de déboursés n'a encore été reçu. 3. \$220 à titre d'honoraires à M. Lomer Gouin, \$70 à titre d'honoraires à M. J.-M. Ferguson.

QUAIIAGE À TIGNISH, I.P.E.

M. PERRY:

Quel est le montant des droits de quaiage payés et perçus à Tignish pendant la saison de 1896? Qui est maître de havre à Tignish?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies): Le montant des quaiages perçus et payés a été de \$71.05. Il n'y a pas de maître de havre à ce port; M. George Conroy est le gardien de quai.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—PRÉTENDU TARIF DIFFÉRENTIEL AU FORT-WILLIAM.

M. JAMESON:

1. Le gouvernement sait-il que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique impose un taux différentiel de 10 centins par 100 livres sur le fret arrivant à Fort-William par des navires autres que les siens et ceux de la ligne Beatty? 2. Ce taux différentiel est-il imposé avec la sanction du gouvernement? Si oui, quand cette sanction a-t-elle été donnée? 3. Le gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures pour empêcher la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'en agir aussi arbitrairement à l'égard de particuliers ou de localités?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): On n'a pas dit au gouvernement qu'un tarif différentiel était imposé sur les marchandises arrivant à Fort-William [sur des vaisseaux autres que ceux des lignes de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et Beatty]. Le gouvernement n'a eu aucun renseignement sur ce sujet. Si l'on fait connaître au gouvernement le but de l'entreprise, je croirai de mon devoir de l'examiner.

MARINE ET PÊCHERIES—INSPECTEUR McNAB.

M. BOSTOCK:

1. L'inspecteur des pêcheries, McNab, a-t-il reçu ordre du département de la Marine et des Pêcheries de faire un voyage à Ashcroft, au cours du printemps de 1896? 2. Si oui, quelles instructions lui ont été données? 3. Pourquoi s'est-il rendu à Ashcroft à cette époque, s'il n'a pas été requis de le faire par le département? 4. Qui a payé les frais de son voyage?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies): Je répondrai affirmativement à la première question. À la deuxième, je dirai qu'il a reçu instruction de préparer un mémoire sur le coût de l'enlèvement des obstructions qu'il y a dans la rivière Bonaparte. La réponse à la première question comprend la réponse à la troisième; quant à la quatrième question, je répondrai que les dépenses ont été payées par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE KINGSTON.

M. MILLS (pour M. TAYLOR):

1. Dans le statut qui pourvoit à la mise à la retraite des membres du service civil, est-il prescrit que la retraite de chaque employé civil sera précédée d'une enquête par le bureau de la Trésorerie pour établir si sa mise à la retraite est avantageuse au service public et par conséquent dans l'intérêt public, et qu'aucun employé civil ne sera mis à la retraite à moins que le bureau de la Trésorerie ne fasse rapport qu'il peut être mis à la retraite aux termes de l'Acte et que cette mise à la retraite sera dans l'intérêt public? 2. Si oui, la mise à la retraite de James Shannon, ex-directeur de la poste à Kingston, a-t-elle été précédée d'une enquête? 3. Si oui, le rapport de l'enquête établit-il que sa mise à la retraite semait à l'avantage du service et du public? 4. Le gouvernement a-t-il nommé M. Alexander Gunn, ex-M.P., qui n'a pas d'expérience dans le service postal, comme successeur de M. Shannon, dans l'intérêt public? 5. La naissance de M. Gunn, telle que donnée dans le *Parliamentary Companion* de 1855, alors que M. Gunn était membre de cette Chambre, est-elle exactement rapportée dans la notice biographique qui fixe la date de sa naissance au 5 octobre 1828, ce qui lui donnerait 68 ans et 8 mois lors de sa nomination? 6. L'Acte du service civil ne défend-il pas de nommer des officiers dans le service permanent, passé l'âge de 45 ans?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Ces dispositions existent dans la loi relative aux pensions de retraite des employés du service public. Je répondrai affirmativement à la deuxième question. Réponse à la troisième question: La commission du Trésor a présenté le rapport suivant, conformément aux stipulations de l'article 5 de la loi relative aux pensions de retraite des employés du service public: La commission constate que la loi relative aux pensions de retraite des employés du service public s'applique à M. Shannon et que sa mise à la retraite serait dans l'intérêt public. Le gouvernement refuse de répondre à la quatrième question, car elle comporte des sujets

qui font la matière de controverse et, par conséquent, n'est pas régulière. Je crois que toute la question doit être déclarée irrégulière à cause de cela. Quant à la cinquième question, je dirai que les renseignements contenus dans la *Parliamentary Companion* sont probablement exacts. La réponse donnée à la sixième question est qu'il n'y a aucune limite d'âge en ce qui concerne les nominations dans le service extérieur.

“ALMIGHTY VOICE.”

M. DAVIN : Avant que l'on passe à l'ordre du jour, M. l'Orateur, je désire signaler à l'attention du premier ministre des nouvelles qui nous arrivent de la Saskatchewan. Il paraît qu'un sauvage appelé *Almighty Voice* a tué trois citoyens, un bourgeois et les autres, faisant partie de la police à cheval, un constable et un caporal.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : Je ne crois pas que le meurtre de trois hommes par un sauvage soit matière à rire. Je dois dire qu'une pareille conduite de la part des honorables membres de la droite est déplacée. Comme ce sont là les dernières nouvelles que nous ayons et qu'elles sont de nature à alarmer, le télégramme publié dans les journaux mandant que *Almighty Voice* reçoit du renfort des jeunes sauvages de la réserve et que la police à cheval sort de Régina et d'ailleurs, je désire demander au premier ministre s'il possède des renseignements plus récents.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : J'ai tous les renseignements obtenus jusqu'ici, et ils semblent incomplets. Je dirai d'abord qu'*Almighty Voice* a été tué dans la tentative que l'on a faite pour le capturer. Voici les renseignements fournis par le commissaire de la police à cheval.

Jeudi de la semaine dernière, un sauvage du nom d'*Almighty Voice* qui avait déjà tué un sergent de la police à cheval, a tiré sur un colon nommé Venne, le blessant à l'épaule. Venne fut transporté au Lac-au-Canard, et immédiatement, les hommes de la police se mirent à la poursuite du sauvage. Vendredi matin, ces derniers le trouvèrent dans un bouquet de bois, mais les sauvages avaient l'avantage de la position, et dans la tentative que l'on fit pour les capturer, voici ce qui arriva : Le constable Kerr et un volontaire nommé Gundry furent tués ; l'inspecteur Allan eut le bras cassé par une balle à deux pouces à peu près au-dessous de l'épaule, le sergent Raven fut tiré dans l'aine, et le caporal Hoclin reçut des blessures dont il mourut le même soir. On sut qu'un sauvage avait été tué. Un canon de campagne fut envoyé pour déloger les sauvages du bois, et deux sauvages furent tués, dont l'un est *Almighty Voice*. On ne s'attend plus à d'autre trouble. Il nous a été impossible d'obtenir des renseignements authentiques relativement aux circonstances qui ont amené *Almighty Voice* à tirer sur Venne, mais nous croyons que ce dernier et le caporal Bowridge de la police à cheval se sont avancés soudainement vers *Almighty Voice* qui s'est sauvé dans le bois d'où il a tiré sur eux.

VOIX ET MOYENS.—LE TARIF.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

M. FIELDING.

(En Comité.)

M. WALLACE : Avant que la clause 16 soit votée, j'aimerais faire quelques observations en ce qui a trait à cette clause, ainsi que quelques remarques générales au sujet du nouveau tarif, car c'est la seule occasion qu'il nous a été donnée de discuter le tarif n° 2 que le ministre des Finances a soumis à la Chambre il y a quelques jours. Certaines parties de cette clause 16 méritent l'examen le plus sérieux de la Chambre, et la première disposition à étudier est la réduction projetée de 25 pour 100 sur le tarif actuel en faveur de l'Angleterre. Je suppose, M. le président, que cette réduction de 25 pour 100 n'est que le prélude de nouvelles réductions. Si ces réductions sont justes et raisonnables, et si elles doivent être faites pour plusieurs pays, le gouvernement adopte le système du libre-échange sous ce rapport. Quant à moi, je considère la chose avec beaucoup de crainte, car, à mon avis, la prospérité future de ce pays dépend d'une politique de protection, et je crois qu'en diminuant la protection de 25 pour 100—un huitième maintenant et un autre huitième dans un an—vous allez détruire un très grand nombre d'industries canadiennes.

Or, on ne nous a pas donné le renseignement que la Chambre a le droit d'avoir relativement à cette question. Le contrôleur des Douanes, ou le ministre des Finances, ou le ministre du Commerce aurait dû donner à cette Chambre des renseignements complets—tous les renseignements qu'ils possèdent—relativement aux pays auxquels s'applique ce tarif différentiel. Ils ne sont pas excusables de ne pas posséder ces renseignements et de ne pas les fournir à la Chambre. Il existe une union douanière internationale dont le centre est en Belgique, et de cet endroit tous les changements faits au tarif d'un pays quelconque sont immédiatement communiqués au département du Commerce ou au département des Douanes à Ottawa ; de sorte que le gouvernement connaît toujours exactement le tarif de tous les pays. Le gouvernement peut savoir quels sont les pays qui, aujourd'hui, permettent que les produits canadiens soient importés aux conditions énumérées dans cette clause, et il peut en informer la Chambre, tandis que les députés ne possèdent pas les moyens de connaître la chose.

Lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui, en somme, sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer.

On nous dit que cette clause s'applique au tarif de la Grande-Bretagne, et que des instructions ont été données pour que, maintenant, il y ait sur les produits anglais importés une réduction d'un huitième sur le tarif régulier, et, plus tard, une réduction d'un quart. Mais je prétends que d'autres pays ont droit au même traitement, et ils y ont droit depuis la date où cet acte est devenu en vigueur, c'est-à-dire, depuis le 23 avril dernier, et le gouvernement ne remplit pas son devoir en ne faisant pas de dispositions à cet effet. Le résultat de tout cela sera que ceux qui ont importé des produits de ces pays demanderont au gouvernement de leur remettre la partie du droit qu'on n'aurait pas dû exiger d'eux. Que devient alors l'annonce que ce droit différentiel était pour l'avantage spécial de la Grande-Bretagne ? Car nous avons modifié la clause en stipulant que le gouverneur en conseil pourra accorder les bénéfices de ce tarif de réciprocité à

tout pays qui pourra y avoir droit en vertu d'un traité conclu avec Sa Majesté." Cela, je suppose, s'applique directement à la Belgique et à l'Allemagne. On nous a dit—et j'ai appris la chose avec plaisir—que la Grande-Bretagne était le seul pays auquel s'appliquait ce tarif de réciprocité, que les traités dont il était fait mention ne s'appliquaient pas au Canada. Nous voyons maintenant le gouvernement prendre une nouvelle attitude. Le ministre des Finances et d'autres membres du cabinet ont déclaré formellement que le tarif différentiel s'appliquait seulement à la Grande-Bretagne, non pas à la Belgique et à l'Allemagne. S'il en était ainsi alors, les conditions n'ont pas changé depuis; ou, si elles ont changé, le gouvernement n'a pas fait connaître à la Chambre les changements qui l'ont porté à ajouter ce paragraphe (b) autorisant le gouverneur en conseil à accorder ce privilège à d'autres pays. Il n'est pas possible que ce fût parce qu'il n'avait pas, lorsqu'il a soumis le tarif, tous les renseignements qu'il possède aujourd'hui. Il est possible que les membres de l'opposition aient éclairé le gouvernement sur quelques-uns de ces points. A mon avis, la proposition est extrêmement condamnable. Bien que je sois en faveur d'un commerce privilégié avec la Grande-Bretagne, et que je sois disposé à faire beaucoup pour l'obtenir, je crois, cependant, que nous devrions l'établir avec le plus grand soin, non pas en réduisant le tarif sur tous les articles à l'exception d'un petit nombre, mais en choisissant avec soin certains articles sur lesquels, dans les circonstances qui entourent notre cas, il nous soit possible de faire certaines réductions sans détruire les industries canadiennes. Mais ce n'est pas là ce que propose cette clause; elle fait les réductions également partout. Et qu'arrivera-t-il? Les industries qui, aujourd'hui, exigent 30 pour 100 de protection pour se maintenir, en auront 22½ pour 100, ce qui en amènera la destruction, ruinera les capitaux qui y sont placés et privera notre population canadienne du travail qu'elles donnent.

Pour cette raison, je crois que cette proposition est des plus condamnables.

Et il y a, outre la Belgique et l'Allemagne, d'autres pays auxquels cette clause s'appliquera. D'après les renseignements que je possède, je ne doute pas que la Chine et le Japon, et très probablement la Suisse aussi, n'aient droit à cette réduction de 25 pour 100. S'il en est ainsi, nous ouvrons nos portes encore plus grandes. Nous détruisons ce privilège que nous avons voulu faire à la Grande-Bretagne, et nous faisons plus: nous mettons dans une très grande mesure les ouvriers canadiens en concurrence avec ceux de ces pays où les salaires sont très peu élevés. Il arrivera inévitablement que nos industries canadiennes ne pourront pas résister à la concurrence qui leur sera faite. Le tarif tel qu'il était autrefois ne donnait pas plus de protection qu'il n'était absolument nécessaire d'en donner pour protéger les industries canadiennes, à peu d'exceptions près. Naturellement, les changements faits il y a quelques années permettent peut-être à certaines industries de se maintenir avec une mesure de protection plus petite, mais, en somme, le tarif a été réduit, il y a trois ans, à un chiffre que l'on ne saurait réduire encore sans ruiner plusieurs industries. Je mentionnerai quelques-unes de ces réductions qui, je crois, sont très préjudiciables aux plus chers intérêts du Canada; mais avant de le faire, je dois dire que je ne saurais dire au gouvernement qu'il traite cette question du tarif d'une

manière pratique. Il a réuni le parlement le 25 mars, et, pendant quatre semaines ou plus, il a fait attendre la Chambre, et, la raison qu'il a donnée pour expliquer ce retard, c'est qu'il voulait préparer un tarif parfait, un tarif qu'il ne serait pas nécessaire de changer, mais qui, lorsqu'il serait soumis à la Chambre, recevrait immédiatement son approbation.

Ce tarif aurait dû recevoir l'approbation du gouverneur après l'examen le plus attentif, et la Chambre devait l'adopter à l'unanimité dès qu'il lui a été soumis. Or, il a soumis son tarif, et, quatre semaines plus tard, il en a présenté un autre, tout à fait différent de celui que nous avons eu le 25 avril, un tarif contenant des centaines de changements. En tout, j'ai compté quatre-vingt-treize articles bouleversés plus ou moins, généralement beaucoup plus que moins, et, dans quelques items, il y avait deux ou trois changements, de sorte que le nombre des changements serait d'au moins 200, changements du chiffre des droits, de la classification des items; changements du caractère le plus important.

Il y a trois ans, lorsque nous avons fait des changements à notre tarif, je me rappelle que nous avons été fortement critiqués par les honorables membres de la droite, je me rappelle qu'ils nous ont accusés de ne pas savoir ce que nous faisons, de n'avoir aucun principe politique arrêté. Mais que voyons-nous aujourd'hui? Nous voyons ces honorables messieurs changer dans le tarif présenté l'autre jour chaque item du tarif qu'ils nous ont d'abord soumis. Ils ont ajouté de nombreux articles, ils ont fait des changements extraordinaires dans quelques-uns des anciens, et des changements de moindre importance dans d'autres, et, dans plusieurs cas, ils sont revenus virtuellement au tarif qu'ils avaient d'abord tenté de réformer.

Prenez la poussière de charbon, que je trouve d'abord. C'est l'item 174:

Houille grasse, menu, pouvant passer entre des barres parallèles espacées d'un demi-pouce sujette aux règlements qui pourront être faits par le contrôleur des Douanes vingt pour cent *ad valorem*.

Permettez-moi maintenant de parler de l'item de la poussière de charbon, telle qu'elle paraît dans leur premier tarif du 23 avril. Je suis porté à croire en voyant cet item que, celui qui l'a rédigé est un néo-écossais, car c'en a tout l'air. Que signifiait-il? Nous importons dans ce pays plus de 200,000 tonnes de poussière de charbon. D'après le premier tarif, 95 pour 100 de cette houille auraient dû payer un droit de 60 cents par tonne, et qu'est-ce que cela représente? Cette houille est estimée à 25 cents par tonne dans les tableaux du commerce et de la navigation, bien qu'il soit possible de l'avoir moyennant 20 cents la tonne, et ce droit de 60 cents par tonnes sur un article qui coûte 25 cents la tonne, signifiaient simplement un droit de 240 pour 100 sur la valeur de la poussière de charbon. En outre, cette poussière du charbon est la matière première des fabricants; de fait, elle n'est employée que par eux, et je le demande à cette Chambre: le fait d'avoir, après l'examen le plus attentif, proposé d'imposer un droit de 240 pour 100 sur la poussière du charbon dont nous importons jusqu'à 200,000 tonnes, et qui est employée exclusivement par les fabricants, dénotait chez ces messieurs des qualités d'hommes d'affaires? Je suis heureux de voir que ces honorables ministres ont apporté quelque changement à cela, mais je ne suis pas parfaitement sûr

de l'effet que produira le changement. Tel qu'il est maintenant, l'item est ainsi conçu :

Mouille grasse, menue, pouvant passer entre les barres parallèles espacées d'un demi-pouce sujette aux règlements qui pourront être faits par le contrôleur des Douanes, 20 pour 100 *ad valorem*.

Je prétends que c'est revenir à notre tarif.

Voici un autre item qu'ils ont remanié. Nous exploitions dans le pays une grande industrie : la fabrication des écrous et des boulons. Il se faisait aussi beaucoup d'importations, mais, en même temps, il y avait des fabriques considérables. Qu'a fait le gouvernement ? Il a changé le droit. Avec l'ancien droit, nous percevions \$21,576 sur les importations que nous faisons de ces articles. Le gouvernement a réduit cela, de manière à ce que les droits perçus se seraient élevés à \$16,215. C'était en vertu de leur tarif n° 1. L'autre jour, ils ont présenté leur tarif n° 2, et en vertu de ce dernier tarif, il sera perçu sur les mêmes importations \$20,517, c'est-à-dire, qu'ils sont presque revenus au tarif auquel ils avaient d'abord cherché à remanier ? Qu'est-il arrivé relativement à cette industrie ? Ils l'ont mise dans état d'incertitude, ils ont fait fermer les établissements, ils ont détruit l'industrie pour quelque temps, et, aujourd'hui, lorsqu'ils voient le tort qu'ils ont causé par leur remaniement, ils reviennent aux chiffres, ou bien près des chiffres de l'ex-gouvernement. Voilà un exemple des maux causés par ces hommes, qui se proposent de changer le tarif sans savoir exactement ce qu'ils vont faire.

Puis, il y avait les ponts et les ouvrages en fer pour construction. C'était une industrie importante, et, l'autre jour, j'ai entendu dire que les usines de Peterboro, étaient fermées. Alors, le gouvernement a eu peur ; il a décidé de modifier son tarif. Le tarif de l'ex-gouvernement accordait une protection de 35½ pour 100, qu'ils avaient réduite par leur premier tarif à 30 pour 100, ce qui était justement suffisant pour détruire cette industrie, car la matière première que ces hommes emploient pour la construction de leurs ponts coûtent cher. Lorsque le gouvernement a vu le tort qu'il avait causé, il est revenu sur sa décision et a élevé le droit à 35 pour 100. C'était 35½ en vertu du tarif de 1894, et, aujourd'hui, ils le mettent à 35 pour 100, soit une réduction de juste ½ pour 100, réduction infinitésimale ; mais ce que je veux signaler à l'attention de la Chambre, c'est qu'ils ont d'abord réduit le droit suffisamment pour détruire l'industrie de la fabrication des ponts, et lorsqu'ils ont constaté la chose, ils ont dû soumettre un nouveau tarif et, virtuellement, admettre qu'ils avaient commis une erreur, qu'ils n'avaient pas examinée la question, et ils ont dû changer leur tarif et accorder une protection suffisante à cette grande industrie.

Relativement aux fils de laine c'est la même chose. Il sont d'abord réduit le droit imposé sur les fils de laine à bas prix employés par les fabricants de tapis de 5 cents par livre et 20 pour 100 *ad valorem* à 15 pour 100. Cet acte devait avoir pour résultat inévitable de faire fermer toutes ces fabriques de fils de laine, d'un bout à l'autre de la confédération. Le gouvernement a encore vu son erreur, et, aujourd'hui, il se présente au parlement et lui dit qu'il a fait quelque erreur. Le gouvernement n'avait vu qu'un côté de la question. Je suppose qu'il a eu des entrevues avec les fabricants de tapis et qu'il n'avait aucune idée de l'importance des fabriques de fils de laine des-

M. WALLACE.

tinés à ces tapis, car la fabrication du fil de laine est la plus grande partie de la fabrication des tapis. Il veut aujourd'hui imposer un droit de 30 pour 100 au lieu d'un droit de 15 pour 100 ; c'est-à-dire qu'il demande précisément de doubler le droit qu'ils avaient soumis le 23 avril.

Je parlerai maintenant des fils de laine peignée et des fils de fine qualité qui doivent être importés, qui ne sont pas fabriqués dans le pays et qui ne le seront probablement jamais, que l'on emploie pour fabriquer les articles de bonneterie. Il y avait un droit spécifique et un droit *ad valorem* sur les articles de bonneterie. Mais le gouvernement a aboli le droit spécifique de 10 cents par douzaine, et il en résulte—je tiens l'information des manufacturiers eux-mêmes qui ne font pas de menaces, mais qui exposent simplement leur cause—et il en résulte, dis-je, en premier lieu, une réduction d'à peu près 25 pour 100 dans le salaire des ouvriers, et ensuite, si la concurrence de la main-d'œuvre européenne à bon marché est aussi vive qu'on le craint, la ruine de l'industrie elle-même.

Et pourquoi tout cela ? Il n'est pas avantageux pour le peuple du Canada que ce changement soit effectué, car les articles sont fabriqués excessivement à bon marché et d'une qualité supérieure à celle des articles qui nous arriveront si le droit spécifique est aboli. Le pays sera envahi par une foule d'objets inutiles et de qualité inférieure, bien que jolis en apparence et passablement vendables. Je prétends que c'est une grave erreur. Nos fabriques de bonneterie nous ont fourni des articles supérieurs fabriqués avec du fil de pure laine, et elles ne pourront pas supporter le coup qu'on leur porte.

Ensuite, elles auront probablement à subir la concurrence de l'Allemagne et de la Belgique, en même temps que celle de la Grande-Bretagne. L'Allemagne et la Grande-Bretagne sont les deux plus grands pays manufacturiers de lainages. Cette réduction de 25 pour 100 dans la protection accordée aux bonnetiers, et l'augmentation du droit sur leur matière première, contrastent avec la manière dont le gouvernement a traité d'autres industries que je peux nommer, en accordant une protection supplémentaire par la diminution du droit sur la matière première et l'augmentation du droit sur le produit fini. A mon avis, c'est excessivement injuste.

Certains égards étaient dus à cette industrie, qui a toujours lutté énergiquement. Ceux qui exploitent ont fait de puissants efforts, et ils en ont retiré peu de bénéfices. Ils ont déboursé d'énormes sommes d'argent, ils emploient un grand nombre d'ouvriers, mais ils n'ont pas obtenu de résultats équivalents, même en vertu de l'ancien tarif ; et en vertu du présent tarif, avec une protection diminuée de 25 pour 100, et avec des droits plus élevés sur la matière première, ils ne peuvent pas réussir, ils ne pourront pas continuer leurs opérations. Attendu que le gouvernement a réexaminé les droits, qu'il a constaté qu'ils ne sont pas parfaits, qu'il a effectué des centaines de changements à son premier tarif, j'espère qu'il en fera quelques autres et qu'il redonnera la prospérité aux autres industries auxquelles ce tarif a causé du tort.

Il y a un autre article sur lequel j'aimerais appeler l'attention et dont j'ai parlé il y a quelque temps. Il s'agit du riz. J'ai dit alors que le gouvernement avait imposé un droit de 75 cents par 100 livres sur un article de matière première pour

les fabricants, dont le coût était de 81 cents par 100 livres, soit un droit de 91 pour 100. C'était absolument injustifiable. S'il avait accordé une protection proportionnée à ce droit élevé sur la matière première, sa conduite aurait pu être justifiable en ce qui concerne cette industrie, bien qu'il eût été difficile de la justifier au point de vue des consommateurs de cet article. Comment fonctionne ce système d'imposition de droits? Il faut 156 livres de riz décortiqué pour faire 100 livres de riz nettoyé. Le droit sur le riz non décortiqué est de $\frac{3}{4}$ de cent par livre, soit \$1.17 sur 156 livres. Le droit sur le riz nettoyé est de \$1.25 par 100 livres, moins $\frac{1}{2}$ pour l'Angleterre, ce qui laisse le droit à \$1.09. Ainsi, avec un droit de \$1.17 sur la matière première, et \$1.09 sur le produit fini, nous voyons non seulement qu'ils n'ont pas de protection, mais ils ont 8 cents en moins qu'ils n'auraient sous le régime du libre-échange.

M. MACDONALD (Huron) : L'honorable député (M. Wallace) veut-il me permettre de lui poser une question ?

M. WALLACE : Oui.

M. MACDONALD (Huron) : Ce calcul est appuyé sur la supposition que les déchets ne valent rien du tout. Mais il ne faut pas oublier que la plus grande partie de ces 56 livres se vend de $1\frac{1}{2}$ à 2 centins la livre, et le reste $\frac{1}{2}$ centin la livre, ce qui donne de bons bénéfices au fabricant, en sus de la vente du riz. Le calcul de l'honorable député ne vaut rien à moins qu'il ne puisse débattre à fond la question et indiquer l'effet en tout et partout.

M. MILLS : De quoi s'agit-il ?

M. MACDONALD : Il s'agit de la manière dont l'honorable député explique cet item.

M. WALLACE : Je vais tâcher de l'expliquer à l'honorable député (M. Macdonald, Huron). Je vois qu'il a étudié la question, et moi aussi. Il dit que les déchets se vendent de $1\frac{1}{2}$ à 2 centins la livre. S'il veut consulter les tableaux du commerce et de la navigation, il verra que le plus haut prix est 1 centin la livre, ce qui ne paie pas le coût du transport ni le coût du riz non nettoyé.

M. MACDONALD (Huron) : Mais il y a également le transport pour l'autre riz.

M. WALLACE : Non, pas autant, car le coût du transport du riz non nettoyé doit être payé à partir des Indes Orientales, tandis que si l'honorable député examine les tableaux du commerce il verra que tout le riz, sauf celui qui vient de Chine pour approvisionner la Colombie-Anglaise, c'est-à-dire, tout le riz nettoyé importé pour approvisionner la partie orientale du pays, ou près de trois-quarts de l'importation entière, vient de la Grande-Bretagne, et le coût du transport n'est pas le quart aussi élevé qu'à partir des Indes orientales. De sorte que le transport de la matière première coûte quatre fois autant que celui du riz nettoyé. Mais l'honorable député dit que le riz cassé, la fleur de riz et sagou se vendent de $1\frac{1}{2}$ à 2 centins la livre. En consultant les tableaux du commerce il constatera qu'ils se vendent 1 centin la livre.

M. MACDONALD (Huron) : Pas du tout.

M. WALLACE : Je renvoie l'honorable député aux tableaux du commerce.

M. MACDONALD (Huron) : M. Ross, fabricant de riz, de Montréal, m'a dit qu'il recevait de $1\frac{1}{2}$ à 2 cents la livre pour les déchets, et $\frac{1}{2}$ cent pour la fleur de riz.

M. WALLACE : J'ai ici un relevé qui contredit cela, et les tableaux du commerce le contredisent également. Si l'honorable député veut examiner l'item des exportations, il constatera qu'il n'y a au Canada une demande que pour une faible partie de cette fleur de riz, et il faut en exporter la plus grande partie, et le prix d'exportation est exactement 1 cent la livre; c'est le prix des exportations établi sous serment à la douane.

Que voyons-nous encore au sujet de cette question? J'ai dit qu'une autre année il ne sera retranché qu'un huitième, de sorte que la protection sur le riz importé de la Grande-Bretagne—et c'est la plus grande partie et on peut dire tout le riz destiné au Canada oriental—si un quart du droit est retranché, le droit sera alors de 93 $\frac{3}{4}$ cents par 100 livres de riz, et le droit sur la matière première pour fabriquer ces 100 livres est de \$1.17, ou 23 $\frac{3}{4}$ cents par 100 livres contre le fabricant canadien.

Mais qu'y a-t-il de plus? Le riz canadien nettoyé ici dans le pays, sans tous les désavantages du transport océanique, est bien plus recherché et un article bien plus sain que le riz nettoyé dans un autre pays et qui traverse l'Océan. Voici ce que M. Lockerby, un des principaux épiciers du gros de Montréal, a dit à un reporter au cours d'une entrevue :

Un autre fait qu'il ne faut pas oublier, c'est que nous n'avons pas un article d'aussi bonne qualité quand nous importons le riz nettoyé que lorsque le riz est nettoyé ici. Quand le riz non décortiqué est importé, il est expédié du Japon ou d'autres pays directement et il arrive aux fabriciens en bonne condition. Il n'en est pas ainsi pour le riz nettoyé venant de l'Europe. Les expéditeurs veulent que le transport coûte le moins cher possible et ils cherchent à l'expédier à aussi bon marché que possible. Très souvent le riz nettoyé arrive dans une cargaison mixte sur des steamers irréguliers, et s'il y a des alcaloïdes dans la cargaison, le riz court risque de se décolorer.

Il parle ensuite de dommages aux sacs et des pertes résultant de la contamination causée par d'autres produits sur le navire, tandis que si un navire prend toute une cargaison de riz non nettoyé, il n'y a pas d'autres produits avec lui, et il est conséquemment impossible qu'il soit contaminé par d'autres substances. Mais ce que je veux faire comprendre, c'est que le gouvernement, au lieu de protéger le manufacturier canadien, lui nuit dans la proportion de 23 $\frac{3}{4}$ cents par 100 livres.

L'honorable député de Huron (M. Macdonald) dit que les déchets valent quelque chose. En supposant que c'est le cas, cela ne change rien à la question. Les déchets sont exportés du pays, car voici ce que je lis dans les tableaux du commerce : Fleur de riz exportée du Canada, 1,785,000 livres, prix \$17,891, ou exactement 1 cent la livre. Cela prouve ce que j'ai dit, que la valeur de cette fleur de riz est d'un cent la livre et non pas de $1\frac{1}{2}$ à 2 cents, ainsi que l'a dit l'honorable député. Il n'y a pas de demande dans le pays pour cette fleur de riz, autrement il n'en serait pas exporté un million et trois quarts de livres, pour lesquelles il faut accepter le prix courant.

D'après les tableaux du commerce, le riz coûte 81 cents par 100 livres dans les Indes Orientales. Les fabricants paient 30 pour 100 par 100 livres pour le transport, ils lui font faire presque la moitié du tour du monde, il leur coûte plus que le dollar qu'ils le vendent, de sorte qu'il n'y a pas de bénéfices.

Mais je parle simplement du droit. Je parle de la conduite du gouvernement à l'égard de cette industrie, et je démontre que ce droit de 23 1/2 cents par 100 livres fait souffrir l'industrie canadienne, et que l'effet en est de la ruiner. Mais on dit : Oh ! vous aurez un plus grand revenu. Eh bien ! je n'en sais rien. Le télégramme vient de m'être remis :

VICTORIA, C.-A.

Le nouveau tarif sur le riz est la ruine pour moi. Equivalant à un droit de 72 pour 100 *ad valorem*.

Voilà le résultat dans la Colombie Anglaise, la ruine de l'industrie comme cela est arrivé à Montréal. Or, qui retire les bénéfices ou quels sont les bénéfices ? Le ministre des Finances nous dira que le revenu sera plus considérable. Avant l'imposition de ce droit, le riz se vendait 25 cents par six livres dans les épiceries de l'Ontario, aujourd'hui vous avez cinq livres seulement pour 25 cents. Si vous prenez tout le volume des importations de riz nettoyé au Canada, plus de quinze millions de livres, le prix plus élevé de 1/4 de cent par livre pour le consommateur, comparativement à l'année dernière, représente \$125,000 que le consommateur devra payer de plus qu'autrefois. J'ai calculé ce que serait le chiffre du revenu supplémentaire probable, et il n'est que de \$60,000 à \$70,000, ou vous imposez sur le peuple \$125,000 de plus, mais vous n'en retirez que la moitié en revenu, et vous avez en sus la satisfaction de ruiner ces deux industries canadiennes. C'est le résultat net du droit sur le riz.

J'ai parlé il y a un instant d'une entrevue avec M. Lackerby. Je présume qu'il n'est pas intéressé, il parle à titre d'épicier de gros ; je le connais très bien, et je sais qu'il est un des principaux épiciers de gros dans le pays, et il établit ici une très forte augmentation du coût du riz pour le consommateur canadien résultant du changement effectué dans les droits, et il déclare aussi, ce que nous savons tous, que l'article n'est pas aussi net, pas aussi sain, pas aussi bon que le riz produit au Canada et fourni à tous les consommateurs du pays dans des sacs propres.

Il y a une autre industrie dont je désire dire un mot, et bien qu'elle soit encore à son début, elle se développe et promet de devenir très importante. Je parle de la fabrication des crémeuses. Il y a quelques années, lorsque les crémeuses furent introduites dans le pays, le gouvernement de cette époque consentit à l'entrée en franchise des bassins d'acier pour crémeuses en usage dans les beurriers, parce qu'ils n'étaient pas fabriqués dans le pays, et qu'ils devenaient de plus en plus en usage chaque jour : de fait, ils n'étaient fabriqués qu'en Danemark ; il ne s'en fabrique pas en Angleterre, ni aux Etats-Unis, mais seulement au Danemark. Le gouvernement impose un droit de 30 pour 100 sur les crémeuses, mais il n'en imposa point sur le bassin d'acier, qui est une belle pièce d'art mécanique et une pièce très importante et très compliquée.

Qu'est-il arrivé depuis ce temps ? Le gouvernement fait entrer en franchise non seulement ces bas-

M. WALLACE.

sins pour crémeuses mais les crémeuses elles-mêmes. Je demande au gouvernement comment il peut se justifier d'avoir fait disparaître une industrie canadienne et d'avoir aboli le droit ? On peut dire la même chose de la suppression de la protection accordée à cette industrie qu'on dirait de la suppression de la protection accordée à toute autre industrie canadienne. Mais le gouvernement a aboli le droit ayant sous les yeux le fait qu'il n'y a que deux établissements où ces articles sont fabriqués—la Compagnie manufacturière de Waterloo et la Compagnie manufacturière John Abell, de Toronto. Cette dernière fabrique ce que pas une autre industrie manufacturière dans tout l'univers ne fabrique, sauf le Danemark ; elle fabrique les bassins d'acier pour crémeuses, et elle a raison de réclamer l'imposition d'un droit non seulement sur les crémeuses, mais aussi sur les bassins. Ces bassins ont été déclarés francs de droits parce qu'ils n'étaient pas fabriqués dans notre pays ; mais en conformité de la politique de protection adoptée par le pays, si elle est suivie par le présent gouvernement, nous devons imposer un droit sur les bassins d'acier pour crémeuses et rétablir le droit de 30 pour 100, ou tout autre droit équitable, sur les crémeuses.

Ce serait une grande injustice envers les hommes d'affaires et les manufacturiers du pays, quand une branche d'affaires a été établie et qu'un établissement fabrique les crémeuses et les bassins d'acier, d'abolir le droit sur les premières, le droit sur les derniers ayant été supprimé autrefois pour la raison que ces articles n'étaient pas fabriqués dans le pays. Maintenant les bassins sont fabriqués ici, et le fabricant a le droit, en toute justice, de s'attendre à être protégé par le gouvernement.

Il y a plusieurs autres articles que je pourrais signaler à l'attention des honorables députés ; mais tout en ne voulant pas fatiguer la Chambre il m'est impossible de terminer sans faire allusion à un autre item du tarif, qui est, je crois, l'item le plus extraordinaire que j'aie jamais vu dans un tarif—je parle de l'item 433. Le tarif de 1894 et celui de 1897 contenaient la disposition suivante : " Bagage de voyageurs, suivant les règlements prescrits par le contrôleur des Douanes."

Le gouvernement a ajouté à cet article les mots suivants : " et articles expédiés par la poste et les messageries, évalués à pas plus de cinquante cents pour toute l'importation. Cela veut dire que tous articles apportés dans le pays d'un pays étranger qui ne valent pas plus de cinquante cents entreront en franchise d'après cette disposition. Je remarque les mots " suivant les règlements prescrits par le contrôleur des Douanes ; " mais je suppose que ces mots s'appliquent au bagage de voyageurs. Ces mots s'appliquent-ils au bagage de voyageurs, ou aux articles expédiés par la poste et les messageries ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Pater-son) : Ils s'appliquent à autres articles.

M. WALLACE : La phrase " suivant les règlements " s'applique-t-elle au bagage de voyageurs ou à autres articles ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Elle s'applique au tout.

M. WALLACE : Pas suivant la construction de la phrase. Elle dit " bagage de voyageurs, " et ensuite il y a un point et virgule.

Le **CONTROLEUR DES DOUANES** : Le département a des règles déterminant en quoi consiste la contrebande, mais les mots qui sont là s'appliquent à tout ce qui est couvert par l'item.

M. WALLACE : Ainsi, quels que soient les règlements que le contrôleur des Douanes peut prescrire, il ne peut pas en faire suivant lesquels les articles d'une valeur moins élevée que 50 cents n'entreront pas en franchise. Cela dépendra de la volonté du parlement. Il peut faire des règlements relatifs au colis et à l'examen du colis, mais il ne peut pas faire une loi qui empêchera l'importation de tout article dont la valeur pourra être au-dessous de cette somme.

Quel sera l'effet de cet article ? Prenons les cigarettes. L'année dernière, l'importation a été de 4,599 livres, d'une valeur de \$10,297, et le droit s'est élevé à \$11,770 ; mais le droit, d'après le nouveau tarif, sera de \$16,370 sur un article qui coûte \$11,000. Le prix de ces cigarettes, le droit d'accise payé, est en moyenne de \$2.24 la livre. Supposons que vous fassiez venir des cigarettes pour une valeur de 50 cents, cela équivaut à deux neuvièmes de livre, ou 3 $\frac{1}{2}$ onces. Ici le prix en serait de \$5.80 — le prix et le droit réunis : Suivant notre nouveau tarif le prix de ces deux neuvièmes de livre serait de \$1.29 ; de sorte qu'en vous adressant aux Etats-Unis vous pourriez les avoir pour 74 cents de moins qu'au Canada, moins le port. Le port sur un colis de marchandises est de 1 cent par once. Il y aurait 3 $\frac{1}{2}$ onces, ou compris l'emballage, 5 onces, et le port serait donc de 5 cents, qu'il faudrait déduire, et vous avez ainsi un profit de 74 cents en les achetant aux Etats-Unis plutôt qu'au Canada.

Cette règle s'appliquera à chaque article, et sera de la plus grande injustice pour la classe commerciale du Canada. Je crois qu'il n'y a pas une classe de la population qui ait plus contribué à développer le pays et qui ait fait plus pour les intérêts du peuple que les marchands. Ils se sont établis dans les nouvelles colonies avant la civilisation et la colonisation ; ils sont venus à l'aide du pauvre chaque fois qu'ils l'ont pu. On dit que nos marchands ont acquis de grandes richesses ; mais la prétention que 90 de nos marchands ont fait faillite contredit l'assertion qu'ils se sont enrichis aux dépens du peuple. Ils ont été entreprenants, et ils ont fait l'office de banquiers à l'égard d'une large partie de la population, particulièrement ceux qui résident dans les parties les plus nouvellement colonisées du pays.

Quel sera l'effet de cet article ? Sur chaque catégorie de marchandises dont le colis n'excède pas 50 cents en valeur, et il y a des centaines de petits objets que nous importons d'autres pays, chacun pourra faire des bénéfices. Le premier effet sera l'expédition des Etats-Unis au Canada de listes de prix, entrant en franchise suivant l'article relatif aux 50 cents en valeur ; et dès que les marchands et les manufacturiers américains auront connaissance de cette clause, et ce sera dans peu de jours, ils vont inonder le pays de circulaires et de listes de prix. Cette clause s'appliquera à des centaines d'articles dont je vais citer quelques-uns.

J'ai déjà parlé des cigarettes, et j'ai établi que les paquets de cigarettes pourront être importés ici en vertu de cette clause, et qu'il sera avantageux de les acheter aux Etats-Unis. Cette clause va ruiner notre industrie de cigarettes ici, car il sera impossible de fabriquer des cigarettes dans le pays

ou d'en importer de la manière ordinaire. Nous faisons payer un droit de 25 ou 35 pour 100 à l'homme qui importe de grandes quantités de marchandises, mais vous dites à celui qui achète de lui : Vous pouvez avoir vos articles en franchise, vous n'avez qu'à faire venir les listes des prix des vendeurs américains, et en dépliant une carte postale d'un cent, vous pouvez demander une douzaine de cigares, une livre de tabac ou un paquet de cigarettes, et les faire entrer en franchise. Cette clause va ruiner les marchands canadiens. On s'est plaint autrefois du fait que ces magasins de spécialités nuisaient au trafic général et au commerce du pays, mais cette clause va avoir pour effet de fermer ces magasins et de faire du tort à tous les autres magasins du pays.

Examinons l'item des cigares. Le prix du cigare importé est en moyenne de \$4 le cent, et pour 50 cents vous pouvez faire venir une douzaine de cigares des Etats-Unis. D'après le présent tarif le droit sur ces cigares serait de 5 cents, mais en payant 5 cents de port vous pourriez avoir vos cigares pour 55 cents, au lieu de les acheter ici et de les payer \$1 15.

Dans de semblables circonstances, nos marchands pourront-ils vendre leurs cigares ? Je ne le crois pas.

Le tabac est encore un autre exemple. Le droit d'accise sur le tabac est de 6 cents par livre aux Etats-Unis, mais au Canada, en vertu de la présente loi, il sera de 39 cents par livre. Le tabac "T. & B." se vendait 60 cents la livre avant l'imposition de ce droit de 14 cents par livre, et je suppose qu'il se vendra maintenant 75 cents. On me dit que M. Tuckett a un grand établissement manufacturier aux Etats-Unis, et il y fabrique la même qualité "T. & B." qu'au Canada, laquelle jouit d'une haute réputation. Si vous adressez une carte à M. Tuckett, aux Etats-Unis, lui demandant de vous envoyer un paquet de tabac d'une livre, alors, M. Tuckett n'ayant pas à payer le droit d'accise, vous aurez votre livre de tabac 39 cents à meilleur marché que vous pouvez le payer ici, et de cela il faut déduire 16 cents pour frais de port. La loi postale du Canada exige 1 cent par once, ou 16 cents par livre pour les colis postaux. Mais il y a une autre loi, qui dit que vous pouvez envoyer un échantillon pour 4 cents par livre, ou un quart de cent par once, et je défie le contrôleur des Douanes, et le directeur général des Postes, d'empêcher l'entrée de ces articles en payant un quart de cent par once, ou 4 cents par livre, au lieu de 16 cents par livre pour colis postaux. En tout cas, cela importe peu, parce qu'on se servira de timbres américains.

Plus que cela, nous invitons les marchands américains à venir faire affaires ici, sans que le gouvernement canadien en retire un sou, parce que nous prenons le timbre américain sur le paquet et nous expédions ce paquet sans autres frais dans n'importe quelle partie du pays. En conséquence, les bureaux publics du gouvernement servent d'agents pour ruiner le commerce des marchands et des manufacturiers du Canada.

Voilà le résultat de cette proposition, la plus absurde et la plus inouïe des propositions, et que le ministre des Finances ou le contrôleur des Douanes auront beaucoup de peine à justifier. Il y a une centaine d'autres articles qui se trouvent dans le même cas. Ainsi, une dame désire acheter un mouchoir de soie ; or les dames, on le sait, sont

friandes d'emplettes. Elle envoie donc par la malle aux Etats-Unis 50 centins, prix du mouchoir, et comme le paquet qu'elle reçoit en retour ne pèse guère que trois onces, elle n'a donc que trois centins de taxe postale à acquitter. Elle évite ainsi de payer 17 centins et demi de droits de douane, et en déduisant la taxe postale de trois centins, elle réalise une économie de 14 centins et demi sur un seul mouchoir. L'item 352 contient une foule d'articles qui seront importés au pays sans acquitter de droits de douane. Cet article fait payer au marchand de gros ou de détail 30 ou 35 pour 100 de droits mais il invite le consommateur à importer ces marchandises de l'étranger sans payer de droits. Voici cet article 352 du tarif :

352. Broderies, dentelles, soutaches, franges, cordes élastique, ronde ou plate, élastique à jarretières, glands et bracelets, n. a. p., soutaches, chaînes, cordons et autres articles en crin, n. a. s.; mouchoirs de toutes sortes, collets de dentelles et tulle de coton, de toile, de soie et d'autres matières; nappes et rideaux confectionnés, garnis et non garnis; insignes et ceinturons de toutes sortes, n. a. p., vêtements en toile, en soie et en coton, et tous les autres articles confectionnés par la couturière avec des tissus toile ou de coton, n. a. p.; corsets de toutes sortes, agrafes de corsets, buses, bandes et lames et baleines garnies ou non garnies, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

Eh bien ! M. le président, voici ce qui va arriver : le pays sera inondé de circulaires commerciales venant d'Angleterre, des Etats-Unis et d'ailleurs, venant nos concitoyens à acheter leurs marchandises dans ces divers pays ? " Vos marchands canadiens, nous disent ces circulaires, ont à acquitter 35 pour 100 de droits sur ces divers articles, tandis que nous vous les expédions en franchise, sans que vous ayez à payer de frais de messagerie ou de fret, sauf une légère taxe postale ; car il nous est facile de vous expédier ces articles à titre d'échantillons à 4 cents la livre, soit un cent les quatre onces."

Ces articles seront délivrés au Canada, de façon que notre service postal, sans aucune compensation, se fera l'agent de ces marchands étrangers, au détriment de notre commerce de gros et de détail. Proposer d'admettre ces articles en franchise est une énormité tout à fait inexorable. La seule excuse qu'on allègue est que l'inspection de ces paquets cause trop d'ennuis aux employés du service postal. Mais quelle est la raison d'être de ces employés ? Il y a certainement assez d'employés au service du pays pour suffire à cette besogne, et je ne vois pas que le gouvernement se propose de réduire le personnel du service, en raison de l'admission de ces articles en franchise. Je le répète donc : admettre en franchise les articles estimés à moins de 50 centins, lorsqu'ils sont transmis par la poste ou par l'express, serait la ruine de notre commerce canadien. Il y a une foule d'articles dont le prix ne dépasse pas 50 centins. Donnons quelques exemples. Il se vend pour 50 centins des blouses pour dames. Ce sont des articles de qualité fort passable, pesant 7 pouces et demi, tout compris, collets, manchettes. Le taux d'affranchissement pour la poste aux échantillons est de 2 centins pour 7 onces et demi, et il est impossible d'empêcher l'importation par la poste en question. Le coût de la blouse revient donc à 52 centins.

L'article en question est frappé d'un droit de 35 pour 100 ; c'est donc 17 cents et demi de droits que l'acheteur économise sur l'achat d'une seule blouse, soit 15 cents et demi, si l'on retranche les

M. WALLACE.

deux cents de taxe postale. En outre, M. le président, nombre de personnes achètent leurs marchandises dans différentes parties du pays, et il leur faut acquitter les frais d'expédition par poste ou par messagerie pour ces articles ; or, quand elles commandent les mêmes articles en Angleterre ou aux Etats-Unis, le taux d'affranchissement n'est guère plus élevé ou est même quelquefois inférieur ; de sorte que l'achat de ces articles à l'étranger leur revient moins cher qu'au Canada. Quant aux insignes et plaques de décoration, je sais positivement qu'il se fait un énorme commerce de ces insignes aux Etats-Unis. Une seule maison de commerce du New-Jersey fournit cet article à presque toutes les différentes associations du Canada. Or, grâce à l'article du tarif en discussion, voici ce que feront à l'avenir ces maisons de négoce : " Envoyez-nous, diront-elles, les noms de vos clients, et nous leurs expédierons directement un insigne de 50, de 30 ou de 25 cents, sans avoir de droits à acquitter". Voilà à quoi aboutira cet article. La Compagnie américaine en question, je le sais, est venue au Canada exploiter son commerce, et il a fallu, je crois, la punir d'une amende de \$2,400, en raison d'infraction à la loi ; or, aujourd'hui, ces compagnies ne seront pas à la peine de transgresser la loi ; elles ne feront qu'obéir à la loi dont le ministre des Finances est l'auteur. Elles vont, à l'avenir, écouler leurs marchandises au pays, et, en retour, le pays ne percevra pas un sou de revenu, tant qu'elles n'enverront que des paquets de 50 centins.

Il y a des centaines d'articles qui rentrent dans la même catégorie : fleurs, boutons d'habits, peignes, faux-cols, manchettes, chemises pour hommes, chaussettes et bas ; tous ces articles peuvent s'importer de l'étranger sans acquitter de droits de douane. Comment le négociant canadien pourra-t-il concurrencer les autres pays, quand l'importateur aura à payer les frais de transport et un taux douanier fort élevé, tandis que cette proposition permet au consommateur de se procurer ces articles sans avoir de droits à acquitter ? Le gouvernement ferait mieux de remettre sa proposition à l'étude, car, autrement, il va se créer une foule d'ennuis à cet égard. Avant de terminer, je dois exprimer à la Chambre le regret que j'éprouve de voir que le gouvernement, après après tendu une main secourable à certaines classes d'industriels, n'ait pas jugé à propos d'étendre sa sollicitude à toutes nos industries. Le gouvernement a frappé nombre d'industries canadiennes, sans qu'il en résulte de bien pour le pays ; et puisqu'il a manifesté l'intention d'apporter à sa loi fiscale des modifications qui seraient jugées nécessaires, je lui demanderai de lui faire subir de nouvelles modifications qui protégeront dans une certaine mesure nos industries et contribueront à la prospérité du pays.

M. BEATTIE : M. le président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le débat qui s'est engagé sur le tarif, il y a déjà deux ou trois jours, et bien qu'il ait été discuté plusieurs questions importantes, il y a encore nombre de considérations d'un haut intérêt pour les hommes d'affaires et les industriels canadiens, qui n'ont pas encore été soulevés par les orateurs qui ont pris part au débat. Pas un ministre ne nous a encore fait voir que, de l'avis des gens d'affaires, l'application de l'article 16 puisse donner satisfaction au peuple canadien et à mon avis, pas

un ministre n'est en mesure de nous donner les éclaircissements voulus au sujet de l'application de cet article. Voilà, sans doute la raison du mutisme des ministres. A mon avis, nuls obstacles se dressent devant l'application de la clause en question, obstacles insurmontables et de nature à semer le doute et la méfiance dans l'esprit des hommes d'affaires du pays. La clause en discussion ouvrira la porte à la perpétration de fraudes manifestes au détriment du revenu public et des négociants canadiens, fraudes que je défie n'importe quel évaluateur de nos bureaux de douanes de pouvoir découvrir.

Voyons donc comment la clause relative aux droits différentiels sera appliquée et si je fais erreur, j'espère que quelque membre du cabinet me corrigera, au cours de ma harangue. Tous mes honorables collègues savent que les grands magasins d'une foule de villes, telles que Londres, Manchester, Birmingham, Sheffield, Nottingham, Leeds, Bradford, Glasgow, Belfast et autres villes que je pourrais citer, sont remplis des fabrications du monde entier, de sorte que les magasins méritent plutôt le titre d'entrepôts du monde, plutôt que celui de magasins de la Grande-Bretagne; or, je ne crains pas d'affirmer ici que les trois quarts des marchands du monde ne sauraient distinguer les marchandises de provenance anglaise d'avec celle de provenance étrangère. Il s'agit surtout ici de nouveautés, mais ce que je dis s'entend également des autres catégories de marchandises, et je le prouverais au besoin. Je vois que parmi mes honorables collègues, plusieurs s'imaginent qu'il est impossible aux marchandises de l'étranger d'entrer en Angleterre, si elles ne portent l'étiquette du pays de fabrication. Ce n'est pas ainsi que les choses se passent. Je l'admets, il y a une loi anglaise qui prescrit de placer sur les marchandises une étiquette indiquant le pays de fabrication; mais qu'on fasse disparaître cette étiquette, sur les marchandises et je défie n'importe quel estimateur des douanes au Canada de me dire le pays de provenance.

Je sais bien que nous avons au Canada les meilleurs hommes d'affaires qu'en puisse probablement trouver dans le monde entier, à l'exception de la Grande-Bretagne; or, supposons qu'il arrive aujourd'hui au pays un colis de marchandises, et qu'on l'inscrive en douanes à titre d'articles de provenance anglaise. Je le demande au contrôleur des Douanes; comment va-t-il constater ou décider si ces marchandises sont de provenance anglaise ou de fabrication étrangère? Il peut me répondre, je le sais, qu'il obligera l'exportateur anglais à certifier sur la facture d'expédition que ces marchandises sont de fabrication anglaise.

Mais est-ce donc là l'unique sauvegarde qu'on accordera à nos hommes d'affaires contre la fraude? Dans ce cas, je remercie le ciel ne n'être plus dans les affaires, car, à mon avis, ce n'est là rien moins qu'une protection contre la fraude. Sans doute, nos marchands anglais et canadiens sont des plus honnêtes et des plus honorables; mais on ne saurait se le dissimuler, il se trouve ici comme ailleurs nombre de gens d'affaires qui ont recours à tous les expédients possibles pour faire de l'argent, surtout quand la protection est impossible. Voici, par exemple, le serge de fabrication allemande. Plaçons sur le bureau de la Chambre une pièce de serge allemande à côté d'une pièce de serge de fabrication anglaise, et je défie le contrôleur des

Douanes de trouver dans les bureaux de son ministère un seul employé qui puisse distinguer ces deux étoffes. S'il nie la chose, je lui dirai tout bonnement qu'il n'y entend goutte. Quant aux étoffes pour habillements, l'on sait qu'aujourd'hui le plus grand rival de l'Angleterre est l'Allemagne. Le fabricant allemand et le fabricant anglais se copient mutuellement et il y a nombre d'articles dans la catégorie des étoffes à vêtements dont nul ne saurait dire la provenance soit anglaise soit allemande, sauf l'expert qui fait une spécialité de cette besogne et nous n'avons pas au pays de ces spécialistes. Citons une autre catégorie de marchandises: la bonneterie allemande. Il existe aujourd'hui en Allemagne une bonneterie qu'il est impossible de distinguer de la bonneterie anglaise; et, chose étrange, tout récemment j'ai rencontré des articles de bonneterie allemande imitant fidèlement l'article similaire fabriqué au Canada, et je tiens d'un fabricant canadien qu'il lui est fort difficile de les distinguer l'une de l'autre. Le point que je veux établir est celui-ci: lorsqu'on place des marchandises de diverses provenances dans les grands magasins anglais, nul autre qu'un expert ne saurait établir la différence entre celles de provenance étrangère et celles de fabrication domestique, et moi-même, en maintes circonstances j'ai été fort embarrassé de les distinguer.

Ordinairement, on ne fait pas savoir au commis la provenance des marchandises qui entrent au magasin, et bien souvent même on lui laisse ignorer le prix de ces articles. Le marchand anglais en fait d'habileté dans les affaires n'a peut-être pas son égal au monde. Le contrôleur des Douanes prétend-il avoir dans son ministère des spécialistes qui puissent distinguer une pièce de velours ou de sealette de provenance allemande des articles similaires de fabrication anglaise? L'article connu sous le nom de sealette est fabriqué à l'imitation du sealskin ou fourrure de phoque, et j'affirme sans crainte qu'il ne se trouve pas un homme au pays qui puisse discerner ces articles l'un de l'autre. Il y a encore les fabrications de soie. On sait que ces étoffes de soie se fabriquent sur une large échelle tant en Allemagne qu'à Zurich, en Suisse, ainsi qu'en Angleterre. Je mets au défi le contrôleur des Douanes de trouver dans les bureaux de douane un évaluateur qui puisse distinguer l'article fabriqué en Allemagne ou en Suisse de celui fabriqué en Angleterre. S'il affirme qu'il le peut, je lui dirai qu'il ne sait pas ce qu'il dit. S'il ne nous reste pas d'autre garantie que l'honnêteté du premier venu parmi les petits marchands anglais, que va-t-il advenir de nos honnêtes négociants? Tout ce qu'on exige du marchand anglais est de certifier que les marchandises sont de provenance anglaise; et alors, qui va le contrôler? Je le répète, il est impossible de découvrir si les marchandises sont de provenance anglaise ou étrangère. Si l'on adopte la clause en discussion, je conseille au contrôleur des Douanes d'envoyer immédiatement engager en Angleterre tous les meilleurs experts parmi les acheteurs anglais et d'en placer un dans chaque bureau de douane au Canada. Sinon, il s'expose faire commettre les fraudes les plus graves, non seulement au détriment du revenu public, mais encore au préjudice de nos braves négociants canadiens, et cela sans qu'il soit possible de découvrir ces fraudes.

Si ce que je dis est exact, comme l'on n'en saurait douter, il est impossible d'accorder des

droits de préférence à l'Angleterre sur nos marchés, tant que la Grande-Bretagne admettra en franchise dans ses ports les marchandises étrangères, car ce serait s'exposer à faire commettre des fraudes énormes au détriment du revenu douanier. J'allais oublier une autre catégorie de marchandises, le commerce des dentelles. La dentelle de fond se fabrique à Nottingham, puis de là est expédiée en Suisse où elle reçoit la broderie et la bordure. L'article est fabriqué, partie en Angleterre et partie en Suisse. Comment le contrôleur des Douanes se propose-t-il d'admettre ces marchandises? Je ne vois pas d'autre moyen que d'adopter une nouvelle clause que j'appellerais la clause juste milieu, en raison du fait que les marchandises en question sont semi-anglaises et semi-suisse. Il est un autre article, venant d'un pays qui fait actuellement l'objet des vives préoccupations du cabinet, mais qui, en retour, je regrette de le dire, ne semble guère apprécier la bienveillance du gouvernement à son endroit. Je veux parler de l'Irlande et de l'industrie de la toile irlandaise. Le contrôleur des Douanes ignore peut-être qu'une grande partie de la pseudo-toile irlandaise importée au pays est en réalité de la toile de provenance étrangère fabriquée en Allemagne et en Belgique et qui se vend sous le nom de toile irlandaise aux marchands qui, pour la plupart, ne connaissent pas la différence entre ces articles. Puis, il est un autre fait sur lequel je désire appeler l'attention, car il peut prêter à des fraudes fort graves au détriment des recettes douanières. Il est une classe de négociants en Angleterre connus sous le nom d'emballeurs, qui font un commerce considérable. Nombre d'importateurs canadiens achètent en Angleterre de différentes maisons de commerce de petites quantités de marchandises qu'elles expédient en colis à Londres, à Manchester ou à Glasgow à des établissements où l'on se charge d'emballer ces marchandises et de les facturer, et très souvent les emballeurs facturent ces effets d'après les instructions reçues. Est-ce qu'on va laisser les honnêtes négociants canadiens à la merci d'individus que je ne voudrais pas taxer de malhonnêteté, mais qui, après tout ne sont pas comptables envers nous et qui factureront ces marchandises, suivant les instructions reçues, à titre de produits anglais, sans qu'on sache si ce sont bien des fabrications anglaises authentiques?

Il serait donc facile sous le couvert de cette pratique d'importer au pays, sous l'étiquette de produits anglais, une foule d'articles qui ne seraient réellement pas de provenance anglaise, et c'est là une observation que je soumetts à l'étude du contrôleur des Douanes. Encore une remarque et j'ai fini. Au cours du débat, j'ai souvent entendu mes honorables collègues se lancer mutuellement à la face, en pleine Chambre, l'accusation de déloyauté; or, ne serait-il pas temps, je le demande, d'éliminer de nos débats cette puéile accusation! Il n'y a pas bien des années que nous avons entendu des membres du Cabinet actuel déclarer en plein parlement que s'ils s'étaient trouvés sur les bords de la Saskatchewan, ils auraient épaulé leurs carabines et fait le coup de feu contre les volontaires envoyés par l'Etat pour abattre la rébellion. Je suis allé aux bords de la Saskatchewan à la recherche d'individus de cet acabit, mais ils ont brillé par leur absence, et je verrais avec peine un individu qui aurait exprimé de tels sentiments se rendre en Angleterre, à titre de représentant du Canada, aux fêtes jubilaires de la reine Victoria. Comme mot

M. BEATTIE

de la fin, M. le Président, je dirai ceci : la clause à l'étude est une clause à faux prétextes, destinée à aveugler, à induire en erreur les marchands et le peuple canadiens.

M. FOSTER : L'honorable premier ministre (M. Laurier, voudra bien, je l'espère, déposer sur le bureau de la Chambre les documents relatifs à la proposition tendant à admettre au pays les marchandises venant de la Grande-Bretagne. La procédure à suivre, d'après la teneur même de la clause du tarif présenté par le ministre des Finances, se résume à ceci : d'abord, enquête tenue par le contrôleur des Douanes, puis rapport du contrôleur au Conseil, enfin, décision du Conseil, laquelle, je suppose, ne peut être donnée que par arrêté ministériel. En matière aussi grave, le contrôleur des Douanes n'ira pas donner une décision sans avoir mûrement approfondi la question, et le Conseil ne prendrait pas de décision basée sur ce rapport si ce rapport ne lui était soumis que pour la forme. Il en doit être ainsi, car le contrôleur des Douanes n'est pas encore membre du cabinet. Il doit donc avoir fait rapport et fait connaître les raisons pour lesquelles il a recommandé au Conseil, après étude comparative du tarif anglais et du nôtre, d'admettre immédiatement les marchandises de provenance britannique, aux taux du tarif privilégié. Il a dû faire, je suppose, un rapport semblable relativement à la Nouvelle-Galles du Sud, et dans ces rapports indubitablement il a posé les principes qui lui ont servi de guide et l'ont porté à faire au cabinet ces recommandations au sujet des différents pays du monde. Si donc nous avons par devers nous ces rapports, celui du contrôleur des Douanes, et l'arrêté du Conseil basé sur ce rapport, nous saurions au moins à quoi nous en tenir sur l'initiative du cabinet, sur les principes qui doivent lui servir de guide, en admettant les différents pays à bénéficier du tarif de réciprocité; et à mon avis, le cabinet devrait déposer ces documents sur le bureau de la Chambre, afin que les députés faisant partie des comités puissent les avoir sous les yeux, quand il s'agira de voter sur la résolution à l'étude. J'ai lutté avec une persévérance digne d'un meilleur sort pour obtenir du contrôleur des Douanes ou du premier ministre des éclaircissements sur la procédure en question. Mais ni l'un ni l'autre n'ont répondu à ma question; ils ont passé outre, se contentant de nous donner des mots et des généralités. Si nous avions le rapport du contrôleur des Douanes au Conseil et la décision du cabinet contenue dans son arrêté ministériel, lequel, sans doute, a été rendu, cela éclairerait le comité bien mieux que tout ce que nous avons pu tirer de la bouche du ministre.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Je dois rendre ce témoignage à mon honorable collègue (M. Foster) qu'il a réellement parlé—oui, c'est bien le mot, avec une persévérance remarquable. S'il trouve plus satisfaisant d'obtenir les renseignements désirés sous forme d'arrêté ministériel, touchant les marchandises de provenance anglaise, je me ferai un plaisir de me rendre à ses vœux à cet égard, et je vais voir à ce que le document désiré soit déposé demain même sur le bureau.

M. DUPONT : M. le président, la clause 16 du tarif que nous considérons en ce moment, ne peut évidemment rencontrer les vues des honorables

députés de la gauche, qui, depuis nombre d'années, se sont faits les avocats constants du système protecteur; le seul système qui, d'après eux, convient aux différentes industries de notre pays.

Plus d'un, dans le pays, doit être surpris du changement de programme politique opéré depuis que le parti libéral est arrivé au pouvoir. Je me rappelle, comme toute la Chambre doit se le rappeler, avoir entendu mon honorable ami, le premier ministre, alors qu'il était le chef de l'opposition, et qu'il invoquait l'application du système de réciprocité avec les Etats-Unis, s'écrier dans la Chambre: Que le premier et le dernier article de son programme, étaient les intérêts du Canada avant tout. Parlant de la réciprocité illimitée avec le peuple américain il disait: Je crois que l'intérêt du Canada veut que nous ayions un traité de réciprocité avec la grande république américaine; que ce traité servira les intérêts canadiens, et que même, si ce traité devait heurter les intérêts des Anglais, eh bien, tant pis pour les intérêts anglais. Je suis, disait-il, favorable avant tout aux intérêts canadiens et je désire que nous ayions un traité de réciprocité avec la république américaine.

Cette clause 16 du tarif laisse loin en arrière les anciennes prétentions et l'ancien programme politique de l'honorable premier ministre et de ses amis. Si la conduite du gouvernement actuel devait être jugée par ce publiciste du siècle dernier qui, lorsqu'il fallait apprécier les hommes d'Etat de son époque, les comparait quelquefois à des êtres du règne animal; quelquefois du règne végétal ou même du règne minéral, pour trouver les qualités qu'il prétendait être nécessaires aux hommes d'Etat; il n'aurait certainement pas comparé le gouvernement actuel à l'éléphant, lequel, dans l'opinion de ce publiciste, était le modèle de la sagesse et dès lors, de l'homme d'Etat parfait. Il aurait plutôt comparé le gouvernement à une bête carnivore féroce, parce que le premier acte du gouvernement, en arrivant au pouvoir, n'a pas été de donner satisfaction aux intérêts primordiaux du Canada; intérêts que le parti libéral dans l'opposition demandait au gouvernement antérieur de protéger et de servir fidèlement. Mais la première préoccupation du gouvernement actuel fut pour les employés du service civil que l'on a destitués par légion et qu'on a maltraités en beaucoup d'occasions.

Le second acte du gouvernement a été de mettre son gros talon ferré sur la constitution du pays en méprisant les droits de la minorité du Manitoba. Et le troisième acte du gouvernement a été la tentative de déchirer les traités de commerce faits par la mère-patrie, en tant que le Canada y pouvait être concerné.

L'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) par des arguments irréfutables, a démontré à l'honorable premier ministre que ces traités obligeaient le Canada, et a fini par lui faire entendre raison. C'est pourquoi nous avons maintenant cette clause aléatoire qui lui permettra, si le gouvernement anglais l'exige, de modifier le tarif actuel en admettant les produits de certains pays étrangers, qui ont des traités de commerce avec la mère-patrie, sur un pied d'égalité avec les produits manufacturés de l'Angleterre elle-même. La clause 16 que nous discutons en ce moment est ce que le gouvernement appelle particulièrement, une clause préférentielle en faveur de la Grande-Bretagne. Cette clause est vraiment préférentielle

en faveur de la Grande-Bretagne; mais, comme l'ont démontré mes honorables amis de la gauche, elle devra être appliquée à toutes les nations qui ont fait des traités de commerce avec la Grande-Bretagne. Si c'est une clause qui accorde des préférences au commerce des pays étrangers, en ce qui concerne l'importation de leurs produits au Canada, c'est certainement une clause qui, dans l'opinion du parti conservateur, devra nuire, si elle est mise en exécution, aux industries manufacturières et agricoles de notre pays. Le gouvernement n'aurait dû rien faire pour diminuer la prospérité publique. En effet les industries du pays ont déjà, malgré un tarif protecteur modéré, assez à lutter contre la concurrence étrangère.

Des jeunes pays comme le nôtre doivent être protégés. Leurs industries doivent être protégées contre les industries de pays plus anciens, plus riches, mieux outillés et ayant une main-d'œuvre plus expérimentée et par conséquent une industrie plus avancée qui fait la richesse et la prospérité de ces grands pays et des grands peuples.

Si nous ne sommes pas encore un grand peuple, nous avons au moins, — mon honorable ami le premier ministre doit l'admettre, — un grand pays, et notre ambition légitime doit être de le rendre prospère et riche et d'en augmenter la population.

Un pays ne peut devenir prospère et riche qu'en ayant des industries manufacturières qui vont de pair avec son développement agricole. Les deux classes doivent se supporter l'une et l'autre. L'industrie et les classes qui exploitent le sol sont solidaires l'une et l'autre, de la prospérité publique, et sans un tel état de choses, le gouvernement actuel ne peut prétendre rendre le pays prospère.

Je n'invoquerai pas le témoignage des économistes du siècle dernier pour prouver ce fait; parce que, depuis le dernier siècle le monde a marché, le progrès a été considérable chez toutes les nations vraiment civilisées et qui commandent à l'univers. C'est depuis le dernier siècle que l'industrie anglaise, française, belge, hollandaise et allemande s'est développée. Pour bien se rendre compte de la situation économique de notre pays, et de celle que nous devons lui faire par le tarif qui lui convient, il faut de toute nécessité, non pas consulter Colben et les économistes anglais qui ont demandé à l'univers entier d'adopter le libre-échange comme le meilleur système économique, comme la seule politique financière et fiscale devant faire la prospérité de toutes les nations.

Mais nous devons nous occuper des opinions des économistes modernes qui ont apprécié la situation commerciale, laquelle a été énormément modifiée dans le cours des derniers trois-quarts de siècle, par les perfectionnements dus au développement des sciences modernes. Aussi je prétends que le tarif, tel que proposé par le gouvernement, sera désastreux pour nos industries comme pour la prospérité générale du pays. Je prétends que si ce tarif n'en est pas un de libre-échange, il en porte du moins l'empreinte et a une tendance vers le libre-échange. Je prétends que la théorie du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) finira par être appliquée par le gouvernement actuel, lorsqu'il sera obligé, en vertu du tarif proposé, d'admettre dans le pays, en concurrence avec les produits de notre industrie et du sol, les produits de toutes les nations dont la concurrence serait ruineuse pour nos industries manufacturières aussi bien que pour notre industrie agricole.

Ce n'est pas ainsi que je comprends un tarif préférentiel en faveur de la mère-patrie. Je m'objecte à ce que le gouvernement accorde à la mère-patrie un tarif préférentiel, sans s'assurer des compensations en retour. Je serais en faveur d'un tel tarif pourvu qu'on exigeât l'équivalent des avantages que nous accordons chez nous aux importations de la mère-patrie. Par tarif préférentiel, j'entends un tarif qui donnerait sur le marché de la mère-patrie, des avantages aux produits coloniaux. Si l'Angleterre exige des colonies une préférence afin de pouvoir y exporter plus librement et plus facilement les produits de son immense industrie, je crois que la Grande-Bretagne devrait elle-même accorder en retour sur ses marchés une préférence aux produits de ces mêmes colonies, auxquelles elle demande ces avantages commerciaux. Que le gouvernement actuel établisse un tarif suffisant, — je ne demande pas un tarif prohibitif, excluant pratiquement les marchandises étrangères et empêchant par là même les importations dans le pays des produits des peuples étrangers, similaires à ceux de la métropole pour protéger toutes nos industries manufacturières, ainsi que notre industrie agricole, protégéant par exemple, les industries manufacturières de la grande cité de Montréal, de celles de Toronto, de la cité de Saint-Hyacinthe, qui est le chef-lieu judiciaire de mon district, industries qui se sont développées et qui sont nées sous l'influence du régime de la protection établie par l'ancien gouvernement conservateur. Et si après cela, il se convainc qu'il faut accorder des avantages spéciaux à la mère-patrie, en concluant des arrangements commerciaux plus avantageux pour l'importation des marchandises anglaises sur nos marchés, très bien, pourvu que le tarif, même avec cette réduction, soit encore suffisamment élevé pour protéger les industries canadiennes. Ainsi, par exemple, le tarif général pourrait être plus élevé de 25 pour 100 pour les produits industriels et naturels qui sont importés dans le pays, que celui applicable à la mère-patrie. C'est ainsi que je comprendrais un tarif préférentiel, mais, même avec ces 25 pour 100 moins élevé, il faudrait qu'il le fut encore suffisamment pour protéger complètement nos industries contre la concurrence anglaise. En accordant cet avantage commercial qui coûterait quelque chose au Canada, parce qu'il n'y a pas de doute que notre pays ne peut manufacturer tous les articles de consommation dont nous avons besoin, et que nous sommes obligés d'importer certaines marchandises que nous ne produisons pas, ou que nous ne produisons qu'en quantité insuffisante pour les besoins de la population, notre industrie se trouverait à souffrir si nous ne la protégeons pas contre cette concurrence. En même temps que nous accordons ces avantages, il faut purement et simplement un tarif évidemment protecteur, afin que nos industries continuent de vivre et de prospérer. Mais comment pourront-elles subsister si nous ne les protégeons pas? Afin de mieux faire comprendre ma pensée, je dirai: Supposons que le tarif général nécessaire pour protéger nos industries doive être de vingt-cinq pour cent, qu'on le porte à trente-deux pour cent, et qu'ensuite on accorde une préférence à l'Angleterre en diminuant les droits à vingt-cinq pour cent sur les marchandises venant de ce pays ou des autres nations qui commerceront avec nous et qui nous accorderont des avantages équivalents. De la sorte nous

M. DUBOIS.

continuerons d'être protégés contre la concurrence anglaise et contre celle des autres nations. Pour lui accorder ces avantages sur notre marché, il faudrait que le gouvernement anglais taxât certains produits que les colonies peuvent fournir à la métropole, et qu'il s'engageât à donner une protection à ces produits coloniaux en compensation des avantages que les colonies accorderaient sur l'importation des produits de la métropole. Supposons, pour donner un exemple qui fera mieux comprendre ma pensée, que nos produits de la laiterie soient admis en Angleterre, sur un pied préférentiel, cela donnerait à notre beurre et à notre fromage un avantage sur les articles similaires provenant des pays étrangers, créant par là même une espèce de monopole au bénéfice des colonies anglaises, et leur permettant de fournir à la métropole ces mêmes produits de préférence à ceux venant de l'étranger. L'Angleterre, en taxant certains grains, les viandes, importées des pays étrangers, ferait bénéficier ses colonies, et ainsi nous aurions un avantage en compensation de la préférence que nous lui accorderions, puisque cela augmenterait le volume des produits exportés du Canada à la Grande-Bretagne. Nous aurions la préférence sur les produits américains et même sur ceux des autres parties de l'Empire anglais qui n'accorderaient pas un tarif préférentiel au commerce de la métropole. Adopter cette clause serait se priver des avantages que le Canada pourrait réclamer en compensation des sacrifices qu'il ferait pour favoriser le commerce anglais, avantages que nous pourrions obtenir si la Grande-Bretagne imposait une taxe sur le blé, la farine, le fromage et les viandes venant des pays étrangers. Comment l'honorable premier ministre (M. Laurier) et son gouvernement pourront-ils obtenir de la métropole ces avantages en faveur du Canada, lorsqu'il concède à la Grande-Bretagne un tarif préférentiel sur les marchandises provenant de l'industrie anglaise, et lorsque ce tarif s'appliquera aux nations qui ont des traités de commerce avec la mère-patrie? Je trouve que cette clause préférentielle en faveur de la Grande-Bretagne est injuste et déraisonnable pour les industries de notre pays, parce que le tarif tel qu'il existe actuellement n'est pas, dans mon opinion, trop élevé pour protéger suffisamment nos industries nationales. Je trouve cette clause injuste parce que l'on propose de diminuer le tarif régulier de 25 pour 100 en faveur de la Grande-Bretagne. Je considère que le tarif actuel — je parle du tarif proposé — ne suffira pas pour protéger les industries canadiennes contre la concurrence des manufacturiers de la mère-patrie.

Il est bien connu que le peuple anglais est le mieux outillé qu'il y ait au monde; c'est le peuple qui possède le plus grand capital industriel qui soit à la disposition de la plus vaste des industries; il possède une flotte considérable pour le service de l'exportation des produits de cette industrie, et pour les besoins de son commerce qui embrasse le monde entier. Comment, nous, qui ne sommes seulement qu'à créer nos industries nationales, comment pouvons-nous espérer lutter contre l'industrie anglaise, quand les Américains, qui ont une industrie plus ancienne et bien plus riche que la nôtre, croient encore devoir se protéger contre la concurrence anglaise, lorsque cette industrie américaine existe depuis trois quarts de siècle! L'industrie américaine se protège contre l'industrie anglaise, bien qu'elle possède un capital accumulé considérable, un outillage le plus moderne possible,

bien qu'elle ait d'immenses ressources à sa disposition, une main-d'œuvre habile pour exploiter les différentes branches des manufactures de ce pays. Malgré tout cela, les Américains ne se sentent pas encore en position de soutenir la concurrence anglaise, ni la concurrence allemande et belge.

Comment le gouvernement actuel peut-il prétendre et exiger que le Canada soit aujourd'hui sur un pied de supériorité, après 15 ou 16 années du système protecteur ? Comment peut-il livrer ainsi l'industrie canadienne à la concurrence étrangère et quels sont les arguments qu'il invoque pour faire comprendre aux industriels que l'industrie de notre pays est capable de résister victorieusement à la concurrence étrangère et continuer de prospérer ? Aucun. Le gouvernement est demeuré silencieux. Il n'a réfuté aucun des arguments qui ont été invoqués par les députés de l'opposition contre cet article 16 du tarif.

Le gouvernement est demeuré silencieux, prétendant avoir répondu depuis longtemps à l'argumentation de l'honorable chef de l'opposition et de ses amis.

M. le président, les économistes modernes, auxquels je faisais allusion tout à l'heure, divisent les pays en deux classes, en ce qui concerne le régime économique qui leur convient. Quant au libre-échange, s'appuyant sur l'expérience acquise, ils argumentent dans le sens suivant : les pays à type libre-échangiste sont ceux qui ont une production industrielle prépondérante ; ou encore ceux qui ont une production naturelle prépondérante. Et les pays à type protectionniste sont ceux en voie de développement industriel intense, et les pays à développement mixte de la culture et de l'industrie.

Je crois que le Canada tombe dans la dernière catégorie et que la protection convient parfaitement à notre pays. Si nous voulons voir le capital s'accumuler ici, il faut que l'industrie marche de pair avec l'agriculture et le développement des ressources naturelles du sol. Si nous n'avons pas d'industries nous serons toujours réduits à la pauvreté et nous ne pourrions pas même développer les ressources naturelles de notre grande et vaste patrie.

Sans une industrie prospère, nous n'aurons jamais le capital accumulé suffisant pour développer nos immenses ressources naturelles qui sont à l'état latent, comme nos mines dans les entrailles de la terre et dans nos montagnes, ou encore dans ces immenses plaines qui n'attendent que le bras vigoureux de l'agriculteur pour donner de riches moissons. Il en est de même pour l'exploitation des immenses forêts qui ornent une grande partie de l'Amérique-Britannique du Nord et qui seront pendant longtemps une source immense de richesse pour les provinces de la Confédération.

Notre pays est donc un type à protection par ses ressources naturelles qui sont étendues. Une autre cause qui doit convaincre le gouvernement, quel qu'il soit, conservateur ou libéral, que le Canada est un pays à type protectionniste, c'est que nous avons, pour favoriser l'établissement des industries, la force motrice, sans laquelle aucune industrie ne peut réussir. D'après les découvertes modernes, il faut absolument que cette force motrice soit produite par l'eau ou par la vapeur. Nous avons des pouvoirs d'eau en quantités innombrables par les rivières qui descendent de nos montagnes. Nous avons de plus le charbon sur plusieurs points du pays. Nous avons les voies fluviales

pour transporter le combustible à bon marché dans tous les centres industriels. Nous avons les voies ferrées construites en vue de développer et l'industrie et le commerce du pays. Pour rendre l'exploitation des chemins de fer prospère, il faut de toute nécessité que le charbon, le fer, et les matières premières que nous avons en abondance soient protégés ; que les industries et les industriels qui les exploitent soient protégés par un tarif qui permette à nos capitalistes, ou aux capitalistes étrangers, de les maintenir dans le pays.

Mais il y a plus, les économistes modernes exigent, pour que l'industrie s'implante dans un pays, et y prospère, non seulement des conditions favorables quant au combustible et aux pouvoirs moteurs ; mais ils prétendent qu'il y a beaucoup à attendre, pour l'exploitation industrielle, des races et des populations qui habitent un pays.

Les habitants du Canada descendent de deux grandes races qui ont créé l'industrie en Europe ; qui ont fait de la France et de l'Angleterre deux des pays où l'industrie est le plus perfectionnée. Ils descendent des deux grandes races qui ont rendu le plus de service à la société moderne.

Pourquoi, M. le président, laisserions-nous ces facultés, chez la race saxonne comme chez la race française, s'endormir et se perdre faute d'aliments pour entretenir l'activité corporelle et intellectuelle des habitants de ce pays ? Pourquoi le gouvernement ne permettrait-il pas, par un tarif généreux, à la population de se livrer à l'exploitation industrielle puisque elle en a toutes les aptitudes nécessaires ? Pourquoi le gouvernement ne s'appliquerait-il pas à favoriser ce penchant naturel qui existe chez la population, et ce à un point tel que, toute proportion gardée, nous pouvons espérer arriver avant longtemps au degré de prospérité industrielle qu'ont atteint les Américains, les Anglais, les Français, les Belges et les Hollandais.

Je crois, M. le président, que le gouvernement aurait tort de négliger toutes ces considérations pour s'en tenir à la panacée fort douteuse du libre-échange qui ne convient qu'aux nations qui ont une production industrielle prépondérante ou qui ont une production naturelle prépondérante.

J'espère que le gouvernement ne veut pas prétendre que la population du pays est assez oisive et a assez peu d'activité qu'elle doit être mise au rang des populations de la Turquie d'Europe, de l'Espagne, de l'Italie et des républiques de l'Amérique du Sud. Car l'on sait que ces pays sont peuplés d'individus n'ayant aucune énergie et chez qui il est impossible de chercher à développer les grandes industries à cause de leur peu d'aptitudes industrielles.

Quant à ce qui se rapporte à l'exercice de ces industries, le gouvernement actuel commet une erreur grave en proposant un tel tarif. Ce tarif est de nature à maltraiter, à anéantir et à tuer nos industries nationales. S'il devait subsister longtemps, l'énergie des Canadiens en serait atteinte et diminuée. Cela affecterait l'activité naturelle de notre peuple pour la grande industrie, et par conséquent serait de nature à mettre ce pays dans un état d'infériorité regrettable par rapport à la république américaine. Les Américains sont les descendants comme nous, des Saxons ; ils sont les descendants des Anglais de la Grande-Bretagne et des Français de la vieille France. Les Etats-Unis, peuplés par les descendants de ces deux grandes races sont devenus, grâce à la protection accordée

aux industries du pays, un grand peuple industriel qui a pu accumuler d'énormes capitaux, et grâce à cette accumulation de capitaux, a pu accroître sa population industrielle et répandre ses produits partout dans l'univers. Voilà ce qui s'est passé au sujet du développement des ressources de la grande république voisine. Pourquoi, ayant les mêmes ressources naturelles,—ou admettons, si vous le voulez, que les nôtres ne soient pas aussi considérables que celles des Etats-Unis,—mais disposant tout de même, de ressources naturelles nous mettant en état de créer chez nous la grande industrie, possédant la force motrice, ayant une population apte à suivre les progrès industriels comme les autres peuples, pourquoi le gouvernement négligerait-il, en recourant au tarif, par un moyen artificiel si vous voulez, de favoriser cette population, et de lui permettre d'implanter ici des industries qui feront du Canada un pays riche et prospère, qui développeront ses ressources et attireront l'immigration.

Le gouvernement actuel déclare avoir une politique d'immigration ; si les industries du pays périssent, l'industrie agricole périrait également et l'immigration ne se porterait pas ici. Je vous disais il y a un instant que ces deux grands intérêts sont solidaires. Le pays ne pourra jamais être riche sans avoir des industries et sans exploiter toutes les ressources du sol. Les économistes prétendent que le peuple turc, malgré les immenses ressources naturelles qu'il possède, ne pourra jamais être un peuple industriel, parce qu'il n'a aucune aptitude pour la création d'une grande industrie nationale. Mais il n'en est pas ainsi des habitants du Canada. Et voyez donc, que vont faire nos compatriotes à l'étranger ? Pourquoi émigrent-ils dans la grande république américaine ? Nos compatriotes qui émigrent aux Etats-Unis s'en vont dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre. Pourquoi ? Est-ce pour y exploiter les ressources naturelles du sol qu'ils laissent une terre plus fertile que celle des Etats-Unis ? Non, M. le président, mais la plupart de nos compatriotes, soit de l'Ontario, soit des provinces maritimes, soit de la province de Québec, s'en vont aux Etats-Unis pour suivre leurs propensions naturelles, car notre race aime avant tout le progrès industriel. Nos compatriotes se font ouvriers industriels dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre.

J'ai entendu bien souvent l'objection suivante contre le système de protection établi au Canada ; j'ai entendu cette objection formulée par le parti libéral lorsqu'il était dans l'opposition, que la protection créait dans le pays des monopoles, et que ces monopoles étaient un danger pour la sécurité publique, qu'ils constituaient une grande injustice pour les consommateurs, et que c'étaient les consommateurs qui enrichissaient un petit nombre de particuliers, en un mot que ce petit nombre de particuliers s'enrichissaient au dépens de la masse du peuple. Que les honorables députés qui sont aujourd'hui dans le gouvernement réfléchissent et qu'il se rappellent que les monopoles n'existent pas comme conséquence d'un tarif protecteur raisonnable accordé aux industries dans un jeune comme le nôtre, mais que la protection, bien loin de créer des monopoles, quand elle est raisonnable, contribue à édifier de grandes industries, et ces grands établissements, par la concurrence qu'il se font, grâce à la protection qu'il reçoivent contre la concurrence étrangère, doivent abaisser

M. DUPONT

leurs prix. Quand la protection qui leur est accordée est légitime, ils n'osent pas établir de monopole, car en créant ces monopoles on stimulerait la création d'autres établissements industriels. En haussant les prix, les monopoles s'exposeraient à la concurrence qui leur serait faite par les marchandises similaires venant des autres pays. Ce qui crée ces monopoles, c'est l'établissement d'un tarif prohibitif, et non pas un tarif protecteur. Or, moi et mes collègues nous ne voulons pas d'un tarif prohibitif. Je crois que l'on saura faire la différence entre un tarif protecteur raisonnable et raisonné, et un tarif prohibitif, comme celui établi aux Etats-Unis par la loi McKinley. Le tarif qui va être adopté aux Etats-Unis est ce que j'appelle, en ce qui concerne un grand nombre d'articles, un tarif prohibitif. Oui, certainement, des impôts trop élevés peuvent créer des monopoles, et dans ce cas, cela est dangereux non seulement parce que les consommateurs ont à payer plus cher pour les produits dont ils ont besoin, mais aussi parce les monopoles retardent le progrès industriel. Mais une protection raisonnable, une protection raisonnée comme celle qu'avait établie le gouvernement conservateur, ne peut constituer de monopoles. Mais des monopoles peuvent-ils exister avec le libre-échange ? Ils peuvent exister même avec le libre-échange, car alors les manufacturiers ne pouvant fabriquer et se faire concurrence entre eux sans se ruiner, sont portés à se liguer ensemble pour essayer de fixer un prix parfois plus élevé que celui exigé dans les pays étrangers qui exportent considérablement. Dans ce cas, les monopoles finissent par s'entendre et établissent un prix qui est nuisible aux intérêts des consommateurs. Il vaut mieux favoriser les industries nationales par une protection raisonnable et raisonnée.

Mais si nous laissons nos industries subir la concurrence étrangère, si nous les exposons à périr, à succomber sous les coups de la concurrence anglaise,—il n'y a pas de doute, dans mon opinion, qu'il en sera ainsi,—le tarif actuel tel qu'il sera appliqué lorsque les vingt-cinq pour cent auront été déduits, sera ruineux pour le Canada, et la plupart de nos industries devront céder devant la masse des marchandises anglaises importées sur nos marchés.

Notre capital investi dans les grandes industries en voie de développement sera non seulement perdu, mais c'est alors que nous serons victimes des monopoles de la mère-patrie. Je n'aime pas les monopoles, qu'ils soient citoyens de la mère-patrie ou qu'ils soient Canadiens. Je ne les aime pas mieux parce qu'ils sont Américains ; car ils sont aussi puissants, aussi durs pour les consommateurs de ce pays que ne le seraient les monopoles canadiens. S'ils sont hors de notre atteinte, ils sont indépendants des citoyens de ce pays ; ils manufacturent en pays étrangers et aucun des capitaux qu'ils accumulent par les monopoles ne peut bénéficier au peuple canadien ni au gouvernement. Car il est certain que si ces monopoles développent leurs industries, ils le feront chez eux et non pas au Canada.

M. le président, je trouve le langage de l'honorable premier ministre, aujourd'hui, bien différent de ce qu'il était quand il a commencé sa carrière politique.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Il est plus sage aujourd'hui.

M. DUPONT : Je ne le crois pas. L'honorable premier ministre, lorsque sa carrière politique s'est ouverte, suivant en cela la tradition du parti libéral, rappelait les fameuses paroles de l'honorable Louis-Joseph Papineau : Il ne faut pas que le peuple canadien achète de marchandises de la métropole.

L'honorable premier ministre à cette époque, demandait à ses compatriotes dans la législature de Québec, de s'organiser et de tâcher de créer une industrie nationale. Il leur donnait justement les arguments que j'ai rappelés tout à l'heure pour appuyer sa thèse et engager ses compatriotes à créer une industrie nationale.

M. LANGELIER : Est-ce en suivant l'exemple de Papineau que le parti conservateur a établi la protection ?

M. DUPONT : On a suivi les développements des différents pays industriels et, après cela, on a compris que s'il ne fallait pas, comme Papineau l'exigeait, ne plus rien acheter de la mère-patrie, il fallait au moins accorder aux industries de ce pays la protection nécessaire pour leur permettre de s'établir, de prospérer et de se mettre en état de lutter contre les manufactures étrangères. Voilà ce que nous avons fait.

L'honorable premier ministre nous disait, il y a un instant, qu'il est plus sage aujourd'hui qu'il ne l'était alors. Ce n'est pas l'opinion qu'ont de lui tous ses compatriotes ; et plusieurs d'entre eux, sont à se demander si les délices de Capoue n'ont pas amolli son patriotisme. Plusieurs se demandent si l'honorable chef du gouvernement et ses collègues qui ont invoqué, d'ailleurs à tort, le système libre-échangiste comme étant le seul pouvant établir des industries dans ce pays, n'ont pas été égarés dans leur jugement ; n'ont pas simplement été poussés par l'ambition de traverser la Chambre et de s'en aller siéger sur les banquettes ministérielles.

Je regrette que mon honorable ami, le premier ministre, et ses collègues de la province de Québec, évoluent dans leurs opinions politiques en ce qui concerne le tarif douanier ; car je crois sincèrement que la protection est nécessaire. J'ai peur que l'expérience qui va être faite de la politique du gouvernement—si le tarif devient loi sans modification—j'ai peur pour mon honorable ami, le premier ministre, et pour son gouvernement, que cette expérience prouve qu'il s'est trompé sur ce qui était indispensable pour assurer la prospérité publique ; qu'il s'est trompé dans le choix des moyens pour donner une prospérité supérieure à celle dont on a joui sous l'administration conservatrice. (Texte.)

A 6 heures, le comité lève sa séance.

Séance du soir.

A l'appel de l'article de l'ordre du jour :

Reprise du débat ajourné sur la motion de M. Belcourt pour troisième lecture du bill (n° 67) concernant l'*American Bank Note Company*.

M. FOSTER : Vous me permettez, j'espère, M. l'Orateur ; d'appeler l'attention de mon honorable collègue (M. Belcourt) sur le fait que l'honorable député de Pictou (Sir Charles-Hibbert Tupper) a

commencé à ce sujet un discours qu'il n'a pas eu la bonne fortune de pouvoir terminer, vendredi soir, à l'expiration du temps consacré à l'étude des bills d'intérêt privé. Je suppose que l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) n'aura pas le cœur assez dur pour interrompre ainsi mon honorable ami au beau milieu de son discours. Je m'adresse donc à son bon cœur, et lui demande de consentir à remettre l'étude de son bill jusqu'au retour de l'honorable député de Pictou, lequel se trouvant à Toronto aujourd'hui, est dans l'impossibilité d'assister à la séance. Je prie mon honorable collègue de croire que ce n'est pas notre intention de faire avorter son bill.

M. BELCOURT : Je crois savoir que l'honorable député (M. Foster) a l'intention de faire un discours.

M. FOSTER : Non, je n'ai pas l'intention de prononcer de discours ; mais seulement de faire quelques courtes observations.

M. BELCOURT : Si ces "observations" sont aussi longues que celles que vous avez faites l'autre soir, elles mériteraient plutôt le nom de "discours". L'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) a parlé une heure durant. Si les observations de l'honorable député (M. Foster) sont aussi longues, elles méritent bien le nom de discours. Il m'est impossible de consentir à remettre à plus tard l'étude de la mesure. Voilà déjà deux fois que l'étude en est remise à la demande de l'opposition. Le principe n'offre pas matière à longue discussion.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable député me permet de l'interrompre, je lui dirai qu'à mon avis, il se trompe. Notre demande est certainement fort légitime. Un honorable collègue a été forcé d'interrompre son discours sur ce bill ; il lui est impossible d'être présent ici ce soir, mais il sera en Chambre demain. Personne n'a l'intention d'empêcher l'adoption du bill, mais l'importance de la mesure, demande, à mon avis, qu'elle soit discutée à fond ; et que l'honorable député veuille bien m'en croire, il ne fera pas faire un pas à sa mesure, en insistant en ce moment, sur sa demande.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je dirai à mon honorable collègue (M. Belcourt) qu'en raison des assurances données par l'opposition.

M. BELCOURT : Je ne l'entends pas ainsi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La chose ne souffre pas de doute, mon cher collègue ; vous avez l'assurance du chef de l'opposition et de son collègue qu'ils n'ont pas l'intention de faire échouer le bill en question. Et, bien que l'étude en soit ajournée ce soir, la mesure gardera son rang à l'ordre du jour.

M. FOSTER : La Chambre doit comprendre qu'il s'agit de choses importantes relativement à l'entreprise en question.

L'ordre du jour est suspendue.

EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord. (M. Langelier).

Bill (n° 98) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa. (M. Hughes.)

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 119) concernant " La Mutuelle Générale Canadienne " (M. Guay, pour M. Madore).

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Clause 16.

M. FOSTER : Je suis encore à la recherche de renseignements. C'est vendredi dernier, je crois, qu'a commencé la discussion sur cette clause, et j'ai cherché à en obtenir la signification du contrôleur des Douanes ; après lui avoir posé plusieurs questions auxquelles il a promis de répondre, j'ai attendu patiemment des explications sur une chose aussi obscure qu'il est possible de l'être.

Je n'hésite pas à dire que c'est honteux pour un gouvernement de demander à la Chambre d'adopter une proposition lui confiant des pouvoirs extraordinaires, sans vouloir donner la moindre explication sur la manière dont cette clause sera mise en vigueur. Je répète que cette clause est aussi vague qu'il est possible de l'être, et il n'y a pas deux hommes qui pourraient lui donner la même signification. Elle est susceptible de n'importe quelle définition qu'il plairait au gouvernement de lui donner et ce dernier ne pourrait être pris en faute, car elle est rédigée de façon à pouvoir être interpréter de toutes les manières.

J'ai demandé au contrôleur des Douanes la signification des mots "en somme." Sur quoi se basera-t-il pour décider si un pays a droit au tarif ? La clause se lit comme suit :

Lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada, dans des conditions qui, en somme, sont aussi favorables au Canada que les conditions du tarif de réciprocité, le sont aux pays auxquels il pourra s'appliquer, etc.

J'ai demandé au contrôleur des Douanes, s'il donnait à cette clause la seule interprétation claire et franche que je lui donne, c'est-à-dire, que l'on prendra les articles dont il est fait un commerce entre les deux pays, et si la moyenne du tarif de l'autre pays, sur ces articles est moins élevée ou pas plus élevée que la moyenne du tarif canadien sur les articles de l'autre pays, alors il sera décidé, que " en somme " le tarif de ce pays est aussi favorable au Canada, que celui du Canada l'est pour lui. Je lui ai demandé si c'est ainsi qu'il interprète la clause, et j'ai attendu une réponse. Il a dit qu'il répondrait lorsque viendrait son tour de prendre la parole et qu'il donnerait toutes les explications nécessaires. Or voici ses explications :

Je vais maintenant tâcher de l'expliquer. Le contrôleur des Douanes se croit sous l'impression que si cette clause est adoptée, et que s'il s'agit de décider si les produits d'un pays peuvent être admis aux avantages du tarif minimum contenu dans cet acte, il sera alors du devoir du contrôleur des Douanes de prendre la chose en considération....

Voilà qui est très clair.

... et de donner une décision d'après la règle posée dans la loi même.

Mais c'est justement ce que je lui demande de nous dire ; quelle est cette règle contenue dans la loi ? Sur ce point, pas de réponse, pas d'explication, pas un mot.

... Il sera de son devoir de prendre la chose en considération et de donner une décision d'après la règle contenue dans la loi même, sur la question de savoir si les produits de ce pays doivent être admis ou non.

Après cette explication nous sommes absolument dans le même état qu'avant, c'est-à-dire que nous ne savons rien. Ou plutôt, nous savons que le contrôleur des Douanes ne sait pas lui-même quelle est cette règle, ou s'il le sait, il ne veut pas le dire à la Chambre. Il a fait, sous une autre forme, ce que le premier ministre a fait vendredi, lorsqu'il a cité les mots mêmes de la clause, en disant qu'ils comportaient leur propre interprétation.

Tous ceux qui ont assisté à cette discussion savent parfaitement que cette clause ne s'interprète pas d'elle-même.

La question qui a été posée au contrôleur des Douanes est celle-ci ? Considérez-vous que lorsque vous aurez à décider entre deux pays vous devez prendre la moyenne du tarif de ces deux pays, sur les articles qui peuvent être échangés ou sont échangés entre eux, que vous les comparez et que si vous constatez, que le tarif de l'autre pays est égal, ou moins élevé, c'est sur cela que vous baserez votre décision.

Tout le monde comprend cette question, le contrôleur la comprend, et il a promis d'y répondre, mais au lieu de cela, il me cite les mots mêmes de la clause et dit qu'il prendra pour règle celle qui est contenue dans la loi. Je dis que ce traitement est injuste, non seulement pour moi, mais pour la Chambre et toute la classe commerciale du pays.

Cette dernière a tout intérêt à savoir d'après quelle règle le contrôleur des Douanes se laissera guider lorsqu'il s'agira de décider si un pays peut venir faire concurrence à la main-d'œuvre et aux industries du Canada à 25 pour 100 de moins que les droits réguliers. Est-ce de la présomption de la part des industriels de demander cela ? Est-ce de la présomption de la part d'un membre du parlement de demander une réponse à cette question ? Ne serait-il pas juste et raisonnable que le gouvernement nous donnât cette réponse ? D'ailleurs le contrôleur des Douanes avait promis de nous la donner et ne l'a pas fait. Il s'est contenté de citer le texte même de la clause qui comporte tous les sens qu'on veut lui donner. Plus loin l'honorable contrôleur ajoute :

Je comprends qu'il sera du devoir du contrôleur des Douanes d'examiner ce tarif et d'en étudier tous les détails. J'examinerais le mouvement du commerce entre ce pays et le Canada ; je tiendrais compte, dans une certaine mesure, des produits de ce pays, j'étudierais la nature de son commerce ; j'étudierais la question sous toutes ses faces, et je m'efforcerais, selon les termes mêmes de la résolution, d'arriver à une décision basée sur les renseignements que j'aurais ainsi acquis.

Quand j'ai demandé quelle règle on suivrait, je n'ai reçu aucune explication. L'honorable contrôleur n'a pas dit quelle était sa propre interprétation ou celle du gouvernement, et pas un membre du cabinet ne nous a donné le moindre renseignement sur ce point. L'honorable contrôleur des Douanes dit encore :

Je ferais ensuite rapport au gouverneur en conseil, à l'autorité duquel le contrôleur des Douanes est soumis par cette clause.

J'ai demandé aujourd'hui que le rapport du contrôleur des Douanes recommandant l'admission de l'Angleterre et de la Nouvelle-Galles du Sud au tarif minimum fut produit, ainsi que l'arrêté du conseil basé sur ce rapport, et ces documents devraient être mis sous les yeux de la Chambre. Peut-être y trouverait-on, en blanc et en noir, quelque déclaration définissant la règle d'après laquelle chaque cas doit être décidé.

Mais jusqu'à présent nous n'avons rien pour nous renseigner sur ce point. Nous nous trouvons dans cette position que le contrôleur des Douanes et le gouvernement peuvent décider, selon leur bon plaisir, selon leur caprice, quels seront les pays admis aux avantages du tarif différentiel. Il n'y a aucune règle pour les guider, et le pays n'a pas la moindre garantie qu'une règle fixe et précise sera suivie lorsqu'il s'agira de décider des questions de ce genre.

Je vais m'adresser encore une fois au bon sens et à la bonne volonté du contrôleur des Douanes. Je lui demande de me dire que s'il avait à étudier, par exemple, le cas du Japon, il prendrait le tarif des deux pays sur les articles canadiens qui sont expédiés au Japon, et les articles japonais expédiés au Canada, et après avoir établi une moyenne, si le tarif du Japon était moins élevé que celui du Canada, il considérerait que le Japon a droit de participer au tarif différentiel. Considérerait-il que c'est d'après cette règle que la clause doit être interprétée ? Ou bien, prendrait-il tout le tarif du Canada et tout le tarif du Japon, et après avoir déterminé la moyenne dans chaque cas, admettrait-il le Japon, si la moyenne de l'ensemble de son tarif était moins élevée que celle du tarif canadien ? Voilà une question bien claire et bien simple, et je demande au contrôleur des Douanes d'y répondre.

Le **CONTROLEUR DES DOUANES** (M. Paterson) : Si l'honorable député attend ma réponse, je ne puis que lui dire que je ne puis pas lui donner d'autres explications que celles contenues dans la réponse que je lui ai donnée l'autre jour et qu'il vient de citer. C'est absolument la même question qu'il me demande.

M. **FOSTER** : Je pose la même question parce que je n'ai pas eu de réponse à la première. Et dans ce cas je demande au premier ministre s'il n'est pas tenu, comme chef du gouvernement, d'expliquer à la Chambre la signification de cette clause ?

Le **PREMIER MINISTRE** (M. Laurier) : Ma manière de voir est celle du contrôleur des Douanes.

M. **FOSTER** : C'est la même. Comme des enfants d'école, ils se contentent de réciter ce qu'il y a d'écrit sur ce papier.

Quelques **VOIX** : Oh ! oh !

M. **FOSTER** : L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) ne la comprend pas plus que moi.

M. **McMULLEN** : Je vous dis que je la comprends.

M. **FOSTER** : Les honorables députés de la droite sont pleins de confiance dans les membres

du cabinet, individuellement et collectivement. Le premier ministre ne peut pas ou ne veut pas expliquer à la Chambre la signification de cette clause. Sa manière de voir est absolument celle du contrôleur des Douanes, et ni l'un, ni l'autre n'en peut donner l'interprétation.

A-t-on jamais été témoin d'un spectacle comme celui-là, dans un parlement ? Depuis que le gouvernement constitutionnel existe, n'est-ce pas une règle invariable et impérative, que le gouvernement doit expliquer à la Chambre toute proposition qu'il lui soumet, avant de lui demander de se prononcer ?

A-t-on déjà vu un gouvernement refuser, par peur ou par un motif moins avouable encore, de donner à la Chambre, ou au comité, les explications demandées, et se contenter de réciter, comme des enfants d'école, le mot-à-mot de la déclaration ? Dans l'histoire parlementaire d'aucun pays constitutionnellement gouverné, on ne trouve d'exemple d'un ministère assez faible pour préparer une résolution susceptible d'une multitude d'interprétations et la soumettre à la Chambre en refusant toute explication. C'est, cependant, ce que fait le gouvernement aujourd'hui ; il se réfugie dans un silence dégradant.

Pas plus que le ministre de la Marine et des Pêcheries, le ministre des Finances n'a le courage de se lever ; le ministre des Travaux publics sourit, mais garde un silence discret. Deux ministres seulement osent ouvrir la bouche et c'est pour se faire des compliments en disant " vos opinions sont les miennes et mes opinions sont les vôtres " ; et ces opinions ne sont autre chose que le mot-à-mot de la résolution.

Le premier ministre va-t-il permettre à ses collègues de rester cois, et de refuser toute explication, quand la Chambre veut connaître l'interprétation exacte de cette clause, avant de l'adopter ? Les honorables députés ministériels doivent être fiers de leur gouvernement.

Quelques **VOIX** : Ecoutez ! écoutez !

M. **FOSTER** : Je savais qu'ils en seraient fiers. Avec cette foi robuste, cette confiance illimitée dont fait preuve l'honorable député de Wellington-nord, ils s'en rapportent entièrement au gouvernement.

Quelques **VOIX** : Oh ! oh !

M. **FOSTER** : D'ailleurs ils sont venus ici pour avoir confiance dans les ministres ; toutes leurs espérances reposent dans les ministres et il faut qu'ils aient confiance en eux, ou leurs espérances ne se réaliseront pas.

Ne se trouvera-t-il pas sur les bancs de la droite, un député assez indépendant pour se lever et demander au gouvernement d'expliquer sa proposition ?

J'ai dit tout ce que j'avais à dire sur cette question. Nous ne pouvons pas arracher des explications aux ministres par la force ; mais ils prennent sur eux la responsabilité de les refuser. Ils passeront dans l'histoire pour le premier gouvernement qui ait refusé d'expliquer ses propres propositions, soit par mauvais vouloir ou incapacité. Puisque je ne puis pas obtenir l'interprétation du gouvernement, je propose un amendement, et je demande

que les mots suivants soient ajoutés après le mot "sont", sur la deuxième ligne :

En tenant compte de la moyenne des droits de douanes imposés par ce pays sur les principaux produits à être échangés.

Sir CHARLES TUPPER : C'est avec beaucoup de plaisir que j'appuie cet amendement et comme je désire perdre le moins de temps possible, je vais donner brièvement mes raisons. Tous les honorables ministres admettront que lorsqu'il s'agit du tarif d'un pays, il est très imprudent de mettre dans la loi des clauses qui ne soient pas facilement comprises par la masse de la population. Cette clause 16, telle que soumise par le gouvernement est maintenant en vigueur, car d'après les règles de cette Chambre une résolution concernant le tarif devient loi du moment qu'elle est déposée devant la Chambre. Je ferai remarquer au contrôleur des Douanes qu'actuellement, cette clause est autant en vigueur qu'elle pourra jamais l'être, parce qu'il n'y est pas dit qu'à une date subséquente, après que certaines décisions auront été prises, elle deviendra en vigueur, mais elle dit :

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en somme sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être déclarés en douane.....

Le MINISTRE DES FINANCES : " Pourront alors."

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre des Finances ne prétend pas dire que "pourront" ne signifie pas "devront".

Le MINISTRE DES FINANCES : Il signifie "devront" d'après la décision du contrôleur des Douanes.

Sir CHARLES TUPPER : Alors comment se fait-il que le soir même où cette résolution a été présentée à la Chambre, instruction a été donnée à tous les douaniers du Canada d'accorder une réduction de droit de $\frac{1}{2}$ à toutes les marchandises anglaises ? Il n'y avait qu'une seule raison pour cela, et cette raison c'est que cette résolution, qui est devenue loi du moment qu'elle a été présentée, déclare que lorsque le tarif d'aucun pays offrira certaines particularités, comparé au tarif du Canada, les marchandises de ce pays auront droit à une réduction de $\frac{1}{2}$; et comme il ne pouvait pas y avoir de doute que les marchandises anglaises se trouvaient dans les conditions requises, puisque l'Angleterre n'impose aucun droit sur les produits du Canada, le gouvernement a décidé d'appliquer immédiatement cette clause à l'Angleterre.

Cette résolution est devenue en vigueur du moment qu'elle a été présentée, et je maintiens que tous les pays dont le tarif remplit les conditions indiquées dans cette résolution, ont droit à la même réduction que celle que le contrôleur a ordonné aux douaniers d'accorder aux marchandises anglaises.

L'honorable contrôleur connaissait les conditions de tous les tarifs, et lorsque le ministre des Finances a présenté sa résolution, le contrôleur était en état de donner les instructions qu'il pouvait croire nécessaires pour assurer l'exécution de la loi ; lors-
M. FOSTER.

que le tarif d'aucun pays, remplissait les conditions indiquées ici, il avait le pouvoir d'accorder cette réduction d'un huitième aux marchandises de ce pays.

Je suis convaincu que les honorables députés de la droite, eux-mêmes admettent cette interprétation ; car la résolution dit "lorsque", et la prise en considération n'est pas remise à plus tard. Je ne discuterai pas ce point davantage et je ne contenterai d'exprimer l'espoir que les ministres verront, comme moi, l'injustice qui est faite à la classe commerciale, et la nécessité de faire disparaître tous doutes. Je partage les doutes que l'honorable député d'York, vient d'exposer avec tant de force et pas plus que lui je ne connais quelle interprétation le gouvernement entend donner à cette clause. C'est une question d'une importance vitale, qui affecte les marchandises de tous les pays qui commercent avec le Canada, et cependant j'ignore encore ce que le gouvernement entend par les mots :

...qui admettent les produits du Canada à des conditions qui, en somme, sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité.

Après avoir étudié attentivement l'amendement proposé par mon honorable ami (M. Foster), je crois qu'il comprend exactement ce que le gouvernement se propose de faire, et s'il en est ainsi, il rend la clause plus claire. Le gouvernement peut très bien accepter cet amendement, puisqu'il ne fait que mieux définir une clause passablement vague, et la rend compréhensible pour tous ceux qui ont des affaires avec la douane du Canada. L'insertion des mots suggérés par l'honorable député (M. Foster) :

En tenant compte des droits de douanes imposés par ce pays sur les principaux produits à être échangés....

rend la clause 16 plus claire et le gouvernement devrait adopter cet amendement. Avec cet amendement la règle à suivre serait celle-ci : Sur les articles que le Canada expédie dans cet autre pays et les articles que cet autre pays expédie au Canada, la moyenne des droits devrait nous être aussi favorable, que le nôtre l'est pour ce pays. La clause serait ainsi facilement comprise par tous les intéressés, et s'il est vrai que l'amendement exprime l'opinion du gouvernement, il devrait l'accepter. Il est universellement admis et reconnu qu'un tarif doit toujours être aussi clair et aussi précis que possible. Il est indispensable aussi que le parlement sache ce qu'il vote. Je ne doute pas que le gouverneur en conseil en appliquant cette loi, n'agisse de la manière qu'il croira la plus avantageuse pour le Canada, mais on admettra aussi qu'il est contraire à l'intérêt bien entendu du gouvernement parlementaire, de confier la préparation d'un tarif au gouverneur en conseil et de renoncer au privilège du parlement, de sanctionner les changements fiscaux. J'appuie avec plaisir l'amendement de mon honorable ami ; je le recommande au gouvernement avec l'espoir qu'il aura la complaisance de l'adopter.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : D'après les discours que viennent de prononcer l'ex-ministre des Finances et le chef de l'opposition il est évident qu'il est impossible de les contenter. Ils ne veulent pas l'être. Quelles que soient les explications que nous donnions, ils refusent d'exercer leur propre intelligence et leur propre jugement. Ils se plaignent de tout ; ils se plaignent même de

ce que nous administrons le pays d'après les règles constitutionnelles. L'honorable député d'York, se plaint de ce que sur cinq ministres présents, trois n'ont pas parlé, et que l'un de ces derniers a déclaré que ses opinions étaient celles de l'autre. Je répète que je partage les opinions émises par l'honorable contrôleur des Douanes. Les opinions que j'ai exprimées sont celles du contrôleur des Douanes et aussi celles des autres membres du cabinet qui sont ici en ce moment. Ce sont les opinions de tout le gouvernement. Je sais que c'est la vraie doctrine constitutionnelle qu'il y ait unanimité de sentiment dans le gouvernement, mais ce n'est pas la doctrine que pratiquaient nos honorables adversaires. Ils ont cherché à gouverner sans partager les opinions les uns des autres, et ils y sont parvenus pendant un certain temps, jusqu'à ce que le peuple vint y mettre fin.

Une fois nous avons vu sept ministres se retirer parce qu'ils ne s'accordaient pas avec leur chef—et assurément leur chef ne s'accordait pas avec eux ; mais ils reprirent bientôt leurs portefeuilles sans s'accorder plus qu'au paravant.

Une autre fois nous en avons vu deux voter en faveur d'une motion de censure, pendant que les autres votaient contre. Mais ils ne démissionnèrent pas. Ce n'est pas de cette manière que nous gouvernons.

L'honorable député d'York (M. Foster) en prononçant discours sur discours, a cherché à faire croire à la Chambre qu'il est tout autre chose que ce que nous savons qu'il est. Nous savons qu'il est un homme d'une brillante intelligence. Ceci n'est pas un compliment, c'est une vérité que savent tous ceux qui l'ont connu. Mais il a prononcé discours sur discours pour nous faire croire qu'il n'est pas l'homme intelligent que nous savons, mais un esprit obtus incapable de comprendre le sens des mots de la langue anglaise.

Voici un article aussi intelligible que quoi que ce soit qui ait jamais été exposé devant un parlement, et cependant il a prétendu ne pas le comprendre—qu'il faudrait presque une opération chirurgicale pour lui faire entrer cet article dans la tête. Si l'honorable député voulait faire usage de son intelligence, il lui serait facile de comprendre, je crois, "qu'en somme", veut dire "en somme"; et il nous a démontré par son amendement qu'il connaissait parfaitement la signification de ces mots. Voici comment se lit l'article qu'il veut se faire expliquer :

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada, dans des conditions qui, en somme, sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici....

Alors dans ces conditions, ce pays-là pourra réclamer l'application du minimum du tarif. Mon honorable ami prétend ne pas comprendre cela. Il ne peut comprendre un tarif qui comporte peut-être un droit un peu plus élevé sur un article et un droit un peu moins élevé sur un autre article, mais tel tarif étant en somme au même niveau que le nôtre. Mais il le comprendrait cependant, si nous acceptions son amendement. En effet que propose-t-il ? "Prenant en considération la moyenne des droits douaniers de ce pays sur les produits particuliers à être échangés." C'est-à-dire que mon honorable ami comprendrait cette clause si nous voulions l'amender, en déclarant que le tarif d'un pays sur les articles que nous vendons à ce pays, doit être en somme, égal au nôtre sur les articles

que nous importons de ce pays-là. L'honorable député comprend cette opération limitée, mais il ne peut comprendre l'opération plus considérable d'établir une comparaison non pas entre quelques articles seulement, mais entre tous les articles. Mon honorable ami ne se rend pas justice ; il rapetisse sa propre intelligence. S'il peut faire une comparaison entre certains articles, je lui demande de généraliser l'opération et de faire la même comparaison, non seulement pour les articles que nous vendons, mais aussi pour tous ceux qui sont énumérés dans le tarif du Canada et dans celui d'un autre pays.

En terminant laissez-moi répéter à mon honorable ami ce que j'ai eu le plaisir de lui dire l'autre jour, que nous avons déjà commencé cette opération : nous avons jeté nos regards sur le monde entier, et que jusqu'ici nous n'avons pu trouver qu'un pays dont le tarif est, en moyenne, égal au nôtre, non seulement égal, mais, beaucoup plus favorable que le nôtre ; et en conséquence, nous croyons que le minimum de notre tarif ne s'applique qu'à la Grande-Bretagne, et pas à un seul autre pays.

M. FOSTER : Mon honorable ami a pris la parole pour expliquer la clause probablement la plus importante de tout le tarif, et comme chef du gouvernement et interprète des idées du ministère sur cette question, je ne crois pas qu'il se soit élevé à la hauteur de la circonstance, lorsqu'il a entièrement négligé l'important sujet qui nous occupe, pour lancer des traits aux membres de la gauche qui d'après lui, auraient boudé sous leur tente, ou ne se seraient pas accordés entre eux quand ils étaient au pouvoir. Mon honorable ami pense-t-il que ce soit là répondre en homme d'État à la question dont cette Chambre est saisie. Il a voulu jeter de la poudre aux yeux de ses partisans, mais son ingénieuse dissertation est tout aussi étrangère à la question qui nous occupe que le serait une discussion sur l'archéologie égyptienne ou grecque. J'attire l'attention sur ce point, simplement pour prouver de quelle manière le premier ministre répond aux arguments que l'on présente sur les questions d'affaires qui sont discutées en cette Chambre. Mon honorable ami m'a fait l'honneur de dire que quelquefois, j'avais l'intelligence assez vive pour discerner les choses et que sur le sujet qui nous occupe, il ne m'accuserait pas de balourdise. Mon honorable ami m'a fait trop d'honneur. Malgré tous mes efforts, je ne puis comprendre l'intention du gouvernement dans cette clause.

M. McMULLEN : Vous ne pouvez non plus comprendre notre politique.

M. FOSTER : Non. Mon honorable ami fait un bien pauvre compliment à son parti par cette observation. Son affirmation est des plus vraies ; mais il pourrait lui donner plus d'étendue et dire que ni moi ni aucun mortel au Canada ne pouvons comprendre la politique ministérielle. Cette politique est un protée insaisissable qui change de forme à tout instant, un protée revêtu de l'habit d'Arlequin. Dans cette politique, les faits diffèrent si profondément des promesses, les engagements sont violés avec tant de persistance que je n'y comprends rien ; mais j'y distingue cependant, épars çà et là, dans une complète confusion, les restes de la fière indépendance que professait jadis l'honorable député de Wellington-nord.

Mon honorable ami (M. Laurier) cherche à donner une explication en disant que de parti pris, j'embrouille la question. Non, cela n'est pas; je désire sérieusement savoir pour l'information de cette Chambre et du commerce canadien, quelle est au juste la manière de voir du gouvernement sur cette question. Avons nous gagné quelque chose? Je crois que le premier ministre a fait, par inadverance ou autrement, un très important aveu. Il repousse mon amendement, dit-il, parce que cet amendement restreint l'application de la clause aux articles qui peuvent être échangés entre deux pays et limite la comparaison des tarifs à ces articles, tandis que le gouvernement se propose de prendre les tarifs dans leur ensemble et d'accorder à tout pays dont le tarif est en somme égal à celui du Canada, ou est moins élevé que le nôtre, le bénéfice de cette réduction de droits.

Voilà un aveu très important. Cela déblaie le terrain et si telle est la manière de voir du gouvernement, mon raisonnement de l'autre jour était juste, savoir que la Chine, le Japon et presque tous les pays du monde, à part ceux qui ont un traité de la nation la plus favorisée, peuvent se prévaloir de la clause 16. Si nous prenons le tarif canadien sur les articles que nous importons, le tarif moyen de ces différents pays est de beaucoup moins élevé que le tarif moyen du Canada sur toutes les marchandises que nous importons ici; et si telle est l'interprétation de mon honorable ami, si c'est l'interprétation qu'il impose au gouvernement, et le contrôleur des Douanes nous dit qu'il s'y conformera, alors la règle établie, telle que l'a expliquée l'honorable premier ministre, est que l'on ne prendra pas simplement une certaine partie des articles, mais tous les articles; et c'est la moyenne du tarif de ces articles d'importation dans les deux pays, qui décidera. Cela peut être le désir ou l'intention du gouvernement, mais j'affirme qu'on ne pouvait rien faire de plus injuste envers le Canada, que de passer une telle règle. Peut-être que les trois quarts des articles qui peuvent se trouver dans le tarif japonais, sont des articles que nous n'aurons jamais la chance d'exporter au Japon. Les neuf dixièmes des marchandises qui sont sur notre liste comme pouvant être importés au Canada, peuvent être des articles qui ne viennent pas du Japon du tout. C'est une chose d'avoir une règle, mais la justice et l'équité de cette règle sont une autre chose; et ce serait une règle ruineuse pour le Canada, que d'introduire ici—comme le fait certainement la règle que le gouvernement a posée,—les marchandises de tous les pays du monde, excepté celles des pays qui ont un traité de la nation la plus favorisée: ces pays ont pour la plupart, un tarif élevé et ils ont droit aux bénéfices du tarif de réciprocité, en vertu de la clause de la nation la plus favorisée, ainsi que le tout a été prévu par mon honorable ami, le chef du gouvernement.

Dans tous les cas, nous avons enfin l'interprétation de cette clause 16; le gouvernement prendra la moyenne de tout le tarif. S'il en est ainsi, les hommes d'affaires du pays sauront combien injustement on les traite, car en vertu de cette règle à laquelle le premier ministre vient de donner la sanction de son autorité, tous les autres pays peuvent inonder le Canada de leurs marchandises à bon marché, et peuvent le faire à 25 pour 100 moins cher que les autres pays qui se trouvent dans une position différente.

M. FOSTER.

Sir CHARLES TUPPER: Nous sommes arrivés à une phase très importante. Pour la première fois, après des semaines de discussion, le parti ministériel a tenté d'interpréter cette clause. Dans les termes les plus forts, on a pressé, on a imploré les honorables membres de la droite de dire à la Chambre comment ils interprétaient cette clause. Ont-ils acquiescé à notre demande avant aujourd'hui? Lisez la réponse que l'honorable contrôleur des Douanes (M. Paterson) a donné l'autre soir, et dites-moi si vous y trouvez une déclaration comme celle que le chef du gouvernement vient de nous faire. Vous ne trouverez rien de tel. Mais aujourd'hui, vous constatez, pour la première fois, que l'on donne à cette clause une interprétation nouvelle et distincte; une interprétation qui n'est venue à l'esprit d'aucun membre de cette Chambre avant le discours du premier ministre. Le contrôleur des Douanes n'a certainement pas la même manière de voir que le premier ministre sur cette question, car l'autre jour il nous a expliqué qu'il allait prendre l'ensemble du commerce et tout ce qui s'y rapporte, afin d'en arriver à une décision. Voici les propres mots de la clause, lesquels disent tout le contraire de ce que le premier ministre a déclaré:

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada....

Voilà la déclaration de la clause, mais ce n'est pas là la déclaration du premier ministre qui nous dit que nous devons prendre le tarif dans son ensemble, et non pas en ce qui concerne les produits canadiens seulement,—par exemple, le tarif des Etats-Unis, dans son ensemble, et le tarif du Canada dans son ensemble, et décider après examen, si ce pays-là peut se prévaloir de cette clause ou s'il ne le peut pas. Je ne crois pas qu'un seul membre de l'administration soit tombé d'accord avec le premier ministre, et partage son opinion sur la signification de cette clause. Je parle ainsi, parce que l'opinion du premier ministre est en contradiction avec les déclarations faites, dans le cours de ce débat par des membres du gouvernement. Mais, l'honorable ministre a dit à cette Chambre qu'il croyait tout à fait possible de faire, en vertu de cette clause, des arrangements avec les Etats-Unis, de manière à admettre ces derniers aux bénéfices de cette clause. Est-ce que l'honorable ministre ne se rappelle pas cela? Ne se rappelle-t-il pas que le ministre du Commerce a déclaré que les Etats-Unis étaient un des pays auxquels, en faisant quelqu'arrangement, cette clause pourrait s'appliquer, c'est-à-dire un arrangement ayant pour objet un tarif de réciprocité? Mais la déclaration du premier ministre est directement contraire à toutes les déclarations faites par les honorables membres de la droite; ce qui prouve à la Chambre et au peuple, que les ministres ne comprennent pas le sujet ou bien qu'ils craignent ou refusent de faire un exposé loyal et sincère de leur manière de voir sur la signification de cette clause. Voilà la position, et c'est dans ces circonstances que l'on veut obliger le comité à voter cette clause, imposant ainsi au peuple non seulement de ce pays, mais aux peuples des autres pays qui auront des relations commerciales avec le Canada, non pas une loi claire et intelligible, ainsi que doivent être toutes les lois douanières, mais à la décision d'un gouvernement dans lequel il n'y a pas, suivant les apparences, deux ministres qui s'accordent sur la signification

et l'interprétation de cette clause. Nous avons deux définitions diamétralement opposées. Lisez la réponse du contrôleur des Douanes à mon honorable ami (M. Foster), et comparez là à la déclaration du premier ministre, qui a dit dans cette Chambre que la question n'est pas de savoir comment on traite les produits du Canada dans un autre pays, quoique ce soit là le langage de la clause. J'ai appuyé l'amendement de mon honorable ami (M. Foster), parce qu'après avoir étudié la question le plus attentivement qu'il m'a été possible de le faire, et après les quelques renseignements que j'ai pu recueillir dans les déclarations des membres du gouvernement, j'ai pensé franchement et sincèrement que c'était là l'intention de la clause, et je suis convaincu qu'en cela, je suis arrivé à la même conclusion à laquelle sont arrivés plusieurs membres des deux côtés de la Chambre, après une longue discussion sur la véritable signification de la clause. Mais tout cela est évanoui à l'heure qu'il est. Cet amendement, paraît-il, n'a aucune portée, quoiqu'il donne ce qui semble être une juste interprétation de la clause, selon les déclarations de l'honorable contrôleur des Douanes, parce que le premier ministre a donné une définition diamétralement contraire aux expressions mêmes de la clause, et une interprétation que pas un ministre, pas un membre de cette Chambre n'a donné comme une explication de ce que cette clause pouvait bien signifier. Selon le contrôleur des Douanes, tout ce qu'il y a à faire est de prendre les tarifs du Canada, des États-Unis, du Japon ou de tout autre pays, de les comparer et de constater lequel est le plus élevé. Si la prétention du premier ministre est bien fondée, le contrôleur des Douanes n'avait pas besoin de tenir cette Chambre en suspens un seul instant, de tenir les employés de douanes du Canada en suspens un seul instant, car tout ce qu'il avait à faire, c'était d'examiner ces tarifs, et un rapide coup d'œil lui eût démontré si le tarif de tel ou tel pays était plus élevé que le nôtre. Selon le premier ministre, le devoir du contrôleur des Douanes serait de prendre par exemple, le tarif des États-Unis ; et s'il constate que ce tarif est plus élevé que celui du Canada, de ne pas accorder à ce pays le bénéfice de la clause de réciprocité. Mais il n'en sera probablement pas ainsi quant au tarif de la Chine ou de la Turquie. Je présume que les membres de la droite savent que la Turquie est le seul pays du monde, avec la Grande-Bretagne, qui a le libre-échange ; il est donc certain, suivant l'interprétation du premier ministre, que la Turquie doit être admise au bénéfice de la clause 16, parce que ce pays est complètement libre-échangiste. Sous les ordres du contrôleur des Douanes, les droits seront réduits de un huitième sur les tapis de Turquie qui seront importés au Canada. Il est à peine croyable que, en plein dix-neuvième siècle, dans une assemblée délibérante intelligente, et après avoir discuté cette question durant des jours, que dis-je, durant des semaines, nous ayons appris aujourd'hui une interprétation entièrement nouvelle de cette clause, une interprétation que tout homme qui comprend la langue anglaise avouera être diamétralement contraire aux termes même de la clause ; car la clause dit que c'est une question de droits imposés sur les produits canadiens et non pas une question de tarif général.

S'il s'est jamais présentée devant ce parlement, ou devant une assemblée délibérante, une question ou le parlement et le peuple aient droit à une dé-

claration sincère et loyale de l'intention du gouvernement, je crois que c'est bien la question que nous discutons en ce moment. Et cependant, M. l'Orateur, ayant discuté cette question durant plusieurs jours, ayant fait tous nos efforts pour obtenir une explication intelligente et intelligible de la clause 16, la plus haute autorité du gouvernement, le premier ministre, vient nous dire que, loin de s'accorder avec le contrôleur des Douanes, comme il nous l'avait affirmé, sa manière de voir est diamétralement opposée, aussi opposée que le jour et la nuit, à celle de son collègue. Cela fait peu d'honneur au gouvernement ; cela prouve peu de respect pour le parlement ; ce n'est pas ce que le parlement est en droit d'attendre des hommes qui sont chargés de l'administration des affaires publiques ; on ne doit pas traiter une question d'une importance aussi vitale de manière à laisser ignorer à tout le monde, tant dans cette Chambre qu'au dehors, quelle est la véritable signification de cette clause.

M. SPROULE : Une des choses les plus difficiles au monde, c'est d'obtenir l'accord chez les interprètes d'une loi. Les juristes les plus distingués sont souvent en désaccord sur l'interprétation de certains articles. Bien qu'au moment où ces articles ont été adoptés, on ait cru qu'ils étaient parfaitement clairs, on a constaté qu'ils sont souvent susceptible de deux ou de plusieurs sens. Or, dans une loi de l'importance de celle que nous discutons, une loi importante non seulement pour les intérêts individuels, mais encore pour les grands intérêts du pays, l'interprétation doit être facile, et il me semble que s'il est possible d'employer des mots qui ne comportent qu'un sens clair et rien qu'un sens, il est certainement mieux d'employer ces mots-là dans un cas comme celui qui nous occupe. Il est évident qu'il y a divergence d'opinions sur l'interprétation de cette clause. Le fait que les meilleurs esprits de cette Chambre ne peuvent s'accorder sur cette interprétation en est une preuve ; et il me semble que le gouvernement qui doit toujours être prudent, doit l'être surtout dans cette circonstance, sachant qu'il y a divergence d'opinion sur cette interprétation, et qu'il devrait amender la clause de manière à faire disparaître tout doute à cet égard. Je crois qu'il est tout à fait possible d'employer dans cet article des mots qui ne comporteront qu'un seul sens. Je crois qu'il est tout à fait possible d'employer une rédaction beaucoup plus claire que celle dont on s'est servi dans ce cas. S'il était de mon devoir de m'assurer si un pays a le droit de réclamer les bénéfices accordés par cette clause, je me poserais naturellement deux ou plusieurs questions ?

Quelle serait la première ? La première difficulté qui se présente à mon esprit est de savoir si la clause veut dire le taux moyen des droits sur toutes les marchandises importées dans chaque pays, tant sur les articles imposables que sur ceux admis en franchise ; ou est-ce le taux moyen des droits suivant la valeur des marchandises dans le pays d'où elles sont exportées, comprenant tant les marchandises admises en franchises que les marchandises imposables ? Alors, si le taux moyen de ces droits est aussi bas sur les marchandises exportées du Canada, que sur les marchandises importées de ce pays au Canada, j'en conclurais naturellement que ce pays-là a le droit d'être admis aux bénéfices du traitement de la nation la plus favorisée. Je me placerais ensuite à un autre point de vue et je me

poserais une autre question également bien appropriée : Est-ce le taux des droits sur les articles impossibles seulement ? Car sur un certain nombre de marchandises, il n'y a pas de droit. Or, si nous prenons la moyenne des droits sur toutes les marchandises importées, tant sur celles qui sont impossibles sur celles qui sont admises en franchise, elle sera beaucoup plus basse que si vous vous en tenez aux marchandises impossibles. Alors si nous constatons que le taux moyen des droits sur les articles impossibles qui vont dans ce pays-là est aussi bas que le taux moyen des droits imposés par notre tarif sur les marchandises du pays en question, ce pays-là aurait-il le droit d'être admis aux bénéfices de cette clause ? Mais je pourrais aller plus loin et demander : se bornera-t-on à un nombre limité d'articles que nous échangeons avec ce pays, comme s'il y avait un traité de réciprocité ? Supposez que nous importions d'un certain pays des marchandises d'une certaine catégorie et que nous constatons que le taux moyen des droits sur les marchandises de cette catégorie est de 12½ pour 100, alors, si nous prenons les marchandises exportées du Canada et impossibles dans ce pays-là et si le taux moyen des droits dans ce pays-là sur les marchandises de cette catégorie est plus bas que 12½ pour 100, dans ce cas, est-ce que ce pays-là aura droit au traitement de la nation la plus favorisée ? Je crois que nous pouvons raisonnablement nous poser cette question. Or, lorsqu'il est aussi évident que l'on peut poser ces questions avec à propos, et qu'il peut y avoir trois différentes personnes et que chacune d'elles peut croire que c'est la seule manière de résoudre cette question, lorsqu'il est aussi évident qu'il peut y avoir divergence d'opinions et que chacun peut poser la question avec raison, est-ce qu'il n'est pas du devoir du gouvernement de changer le langage de cette clause, afin de le rendre clair et intelligible à tous ? Au moment même où nous faisons cette loi, on nous démontre que le sens en est obscur et que l'interprétation en est difficile ; c'est le temps de corriger cette loi, afin de la rendre plus claire. Nous savons que plusieurs lois ont causé beaucoup d'ennuis et d'embaras. Nous connaissons la loi des cours d'eau, nous connaissons un grand nombre d'autres lois qui ont été portées de tribunal en tribunal, afin d'obtenir une interprétation juste ; ces lois sont souvent soumises au plus haut tribunal du pays et même là, les juges ne sont pas d'accord sur la véritable interprétation et sur l'intention qu'avait le parlement quand ces lois ont été votées. Mais dans le cas actuel, on soulève l'objection au moment même où nous faisons la loi, et par conséquent je dis que c'est le temps propice pour changer la phraséologie de la loi, de manière à ce qu'elle ne prête pas à deux interprétations. S'il y a dans la langue anglaise des mots pour rendre le sens clair je ne vois pas pourquoi nous ne les emploierions pas maintenant. Or, il me semble que l'amendement de l'ex ministre des Finances est plus clair que la clause elle-même ; cet amendement va jusqu'au fond de la question, et donne à la loi une meilleure interprétation, un sens qui sera mieux compris tant par l'importateur que par l'exportateur et par le peuple en général. Pourquoi alors ne pas l'adopter ?

Il n'y aurait rien de déshonorant pour le gouvernement, d'accepter un amendement qui paraît plus simple que la clause qu'il a proposée à cette Chambre d'adopter. Je crois que c'est là son devoir. Il devrait être heureux qu'un membre de cette Chambre lui ait fourni des expressions qui

M. SPROULE.

rendront la clause plus claire et plus acceptable au public qu'elle ne l'est actuellement, car quant à moi, pour dire le moins, je considère que cette clause est très ambiguë. Le gouvernement, je crois, devrait accepter cet amendement, afin que chacun sache exactement ce que la clause veut dire, et afin que tous puissent la lire et la comprendre de la même manière.

M. WOOD (Brockville) : Avant l'adoption de cette résolution, je veux dire quelques mots. En premier lieu, je ne crois pas que le gouvernement ait donné à l'application pratique de cette résolution toute l'attention nécessaire. Tout homme qui connaît l'administration des lois douanières du pays, sait parfaitement qu'il y a toujours assez de confusion, assez de malentendu dans l'interprétation de la loi même, sans que ce parlement vienne augmenter ce malentendu, en proposant une loi du genre de celle que contient cette clause.

La clause 16 actuellement soumise à cette Chambre, n'est ni plus ni moins, d'après moi, qu'une invitation à toutes les nations du monde dont le tarif est, en moyenne, égal au nôtre, ou moins élevé que le nôtre, ou qui donnent entrée aux produits du Canada dans des conditions qui, en somme, sont aussi favorables que le sont les conditions du Canada, cette clause, dis-je, est une invitation faite à ces pays-là d'appliquer à leurs marchandises le minimum de notre tarif. Et cette loi aussitôt qu'elle est déposée sur le bureau de la Chambre, devient une telle invitation. Il ne peut y avoir de doute sur ce fait. Aussitôt que cette résolution a été déposée sur le bureau de la Chambre, il y a eu alors une invitation à toutes les nations du monde et on leur a déclaré que leurs produits seraient admis au Canada, aux conditions mentionnées dans la clause 16, ou suivant l'interprétation de cette résolution au temps où elle a été déposée sur le bureau de la Chambre.

Eh bien ! si ma prétention est exacte—et j'approuve absolument la position prise par le chef du gouvernement dans ce sens—je désire signaler au contrôleur des Douanes que si l'interprétation donnée par le chef de l'opposition à cet article 16 est exacte, c'est-à-dire qu'il est devenu loi du moment même qu'il a été présenté, alors du moment même qu'arrive dans tout port du Canada des marchandises expédiées d'un des pays qu'on a nommés, et où l'on prétend qu'il existe un tarif aussi bas ou aussi favorable à l'admission des produits de ce pays, que l'est leur tarif relativement à l'admission de nos produits, le percepteur de ce port doit faire l'entrée de cette consignation aux taux le plus bas. Et s'il s'élève des doutes quant à savoir si l'avis du percepteur est exact sur ce point, si cette consignation particulièrement doit être admise aux taux les moins élevés, il devient alors du devoir du contrôleur des Douanes de prendre communication du paragraphe A de l'article 16, ainsi conçu :

Que tout doute qui pourra s'élever relativement aux pays qui ont droit de bénéficier du tarif de réciprocité sera décidé par le contrôleur des Douanes, sujet au contrôle de l'exécutif.

En d'autres termes, du moment même qu'une consignation sera faite à un port d'entrée du Canada, et qu'un doute s'élèvera, il incombera alors au percepteur et au contrôleur des Douanes d'interpréter le traité, ou d'interpréter le tarif du pays d'où vient cette consignation. Je n'approuve aucun doute à cet égard.

Voici ce que le contrôleur des Douanes a déclaré en Chambre l'autre jour :

Il sera de mon devoir, — et je tâcherai de remplir ce devoir aussi honnêtement que possible — lorsqu'on s'adressera à nous de la part de ces pays, de m'assurer si les tarifs de ceux-ci nous justifient de les comprendre dans la clause de réciprocité, et alors la question sera décidée par l'exécutif en la manière que j'ai indiquée.

Je dis au contrôleur des Douanes et au gouvernement qu'il ne peut et qu'il ne doit pas attendre qu'on en fasse la demande par les procureurs ou de la manière régulière par laquelle doit être demandée l'entrée au Canada, en vertu de cette clause des produits de tout pays en particulier. Et je prétends, en outre, et j'en avertis le gouvernement et la Chambre, que, si mon interprétation est exacte, cette clause en devenant loi deviendrait la cause d'une confusion à n'en plus finir aux ports d'entrée. Nous avons à présent assez de difficultés dans l'administration du département des Douanes, et si cette clause doit être adoptée, sans explications satisfaisantes, à mon avis, de la part du gouvernement, elle se trouvera à créer au Canada un état d'incertitude, relativement au droit de chacune des nations de participer au bénéfice de la clause de par le sens vague de la résolution.

N'est-ce pas là une question importante ? Je ne puis concevoir que le parlement puisse décréter une résolution ou une loi d'une signification aussi étendue, et qui possède autant d'importance pour les intérêts commerciaux que la résolution n^o 16 qu'on nous demande actuellement de voter ; et je n'hésite pas à dire que si les partisans du gouvernement l'acceptent sans d'autres explications que celles qu'ils ont reçues, que le maigre renseignement donné en explication de cette résolution, les honorables ministres auront à leur suite plus de partisans récalcitrants qu'il n'en a jamais existé, soit ici soit ailleurs.

Le PREMIER MINISTRE : C'est tout clair maintenant.

M. WOOD (Brockville) : Ce n'est pas tout clair — c'est aussi clair que de la boue. Ça n'est pas clair sous aucun rapport, et si je dois prendre les remarques du premier ministre pour les comparer à celles du contrôleur des Douanes et d'autres députés, on verra que l'honorable chef a augmenté la confusion.

Je me contente de donner cet avis quant aux difficultés très graves qui peuvent surgir aux ports d'entrée, vu que je ne veux pas prolonger le débat en comité.

M. Taylor et M. Russell se lèvent ensemble.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a la parole.

M. TAYLOR : Comme l'honorable député de Halifax (M. Russell) est un avocat, et comme nous voulons qu'on nous fasse connaître des raisons qui justifient l'adoption de la clause en question, je céderai le pas à ce monsieur. J'aimerais qu'on nous parlât quelque peu de l'autre côté de la Chambre, au point de vue légal.

M. RUSSELL : Je voudrais voter d'une façon intelligente sur l'amendement proposé par l'honorable député d'York, N.-B. J'étais prêt à voter sur la résolution principale que je croyais com-

prendre parfaitement. Voici que, cependant, l'ex-ministre des Finances présente un amendement, et avant de voter sur cet amendement, je désirerais le voir expliquer par ce monsieur ; car il n'est pas tout à fait clair. J'ignore comment l'honorable député entend décider de la moyenne, et je voudrais qu'il expliquât la manière dont il entend que serait appliquée la clause, si elle était modifiée dans le sens qu'il propose.

Supposons que l'amendement devienne la résolution, qu'une nation étrangère nous demande si elle peut ou ne peut pas participer au bénéfice du tarif de réciprocité, et que l'état de notre commerce avec cette nation soit tel, que nous en achetions presque exclusivement des articles sur lesquels les droits de notre tarif sont très peu élevés, tandis que nous lui vendons presque exclusivement des articles sur lesquels les droits de son tarif sont fort élevés ; et supposons, néanmoins, qu'il y ait de part et d'autre échange d'autres articles de telle façon que le taux moyen des droits pesant sur ces articles, abstraction faite de la différence résultant de la quantité, soit exactement le même : je voudrais savoir si alors nous serions obligés d'admettre les marchandises de ce pays étranger suivant les taux du tarif différentiel ou non.

Les termes de cet amendement ne mentionnent pas si l'on doit ou non tenir compte des quantités.

Je trouve que l'expression "taux moyens du tarif" est d'un usage fort dangereux. Signifie-t-elle la moyenne des taux se rapportant aux divers articles tels qu'ils apparaissent dans les livres, ou la moyenne du montant des droits perçus sur les quantités respectives des marchandises ?

L'amendement soulève une question d'une nature fort différente de celle que renferme la résolution primitive présentée par le ministre des Finances. Il me répugne de voter sur cet amendement avant que l'ex-ministre des Finances ait éclairci le point. Il lui a laissé, il me semble, une forme fort ambiguë, et la résolution soumise à la Chambre était beaucoup plus claire et meilleure telle qu'elle était. Il est un axiome latin que je me dispenserai de citer, vu qu'on m'attribue l'habitude de citer du latin, lequel signifie que l'excessif raffinement des définitions en matière légale est dangereux.

À mon avis, il vaudrait beaucoup mieux abandonner au gouvernement le soin de décider de chaque cas à mesure qu'il surgit, en se basant sur une juste et équitable interprétation de la clause, laissant le ministre des Finances ou le contrôleur des Douanes et l'exécutif adopter dans chaque cas particulier telle décision qui semblerait la plus propre à remplir l'intention évidente de cette clause, vu toutes les circonstances du cas, ainsi que le comportait, je pense, la résolution telle que proposée. Il vaut bien mieux abandonner ces choses au soin du contrôleur des Douanes, décidant après avoir entendu les prétentions opposées des parties.

Il vaudrait beaucoup mieux, dans l'application réelle des résolutions concernant le tarif, et surtout de cette résolution-ci, que dans le cas où un importateur croirait avoir le droit de réclamer le bénéfice de la clause, il ait l'occasion de plaider sa cause devant le contrôleur des Douanes qui, après avoir entendu l'exposé complet de la demande, la déciderait alors au lieu de le faire à l'insu du pétitionnaire ou avant d'entendre ses raisons.

M. FOSTER : L'honorable député de Halifax (M. Russell) mérite une réponse. Je ne voudrais pas

suivre le mauvais exemple des membres de la droite en demandant à un député de voter pour un amendement dont je suis l'auteur, avant d'avoir reçu au moins mon explication de cet amendement, qu'il soit ou non convaincu. Je me propose donc de donner à l'honorable député une réponse aussi claire que possible relativement à cet amendement. Mais cela ne le sortira pas d'embarras.

La Chambre a trois choses à présent à considérer. L'une d'elles est la résolution même, laquelle est aussi vague qu'elle peut l'être. Mon honorable ami aime ce qui est indéfini. C'est une bonne chose sous certains rapports, mais relativement aux articles du tarif, la prétention émise par mon honorable ami, le député de Brockville (M. Wood), se recommandant d'elle-même aux hommes d'affaires de la Chambre et du dehors, savoir : que relativement aux articles du tarif, cela même qu'on doit chercher à éviter, c'est le défaut de précision et la précision est justement ce qu'on doit désirer. La source de toutes les difficultés dans l'administration de lois fiscales se trouve dans le défaut de précision qui, malgré tous les efforts qu'on peut faire pour assurer la clarté et l'exactitude de l'expression, s'introduit dans la loi et la rend sujette à des discussions et à des contestations.

Mon honorable ami n'éprouve aucun embarras en présence d'une clause générale qui n'aspire nullement à la précision et ne possède rien du caractère de la certitude. Il était disposé à voter pour cette clause sans qu'on lui fournit aucune information. Mais maintenant mon honorable ami (M. Russell) ne peut pas voter pour la résolution. Pourquoi n'a-t-il pas songé à demander des renseignements au chef du gouvernement comme à moi-même ?

M. RUSSELL: L'honorable député (M. Foster) me pose-t-il une question ?

M. FOSTER: Oui.

M. RUSSELL: La raison est que j'étais parfaitement satisfait des termes de la résolution telle qu'expliquée par le chef du gouvernement; mais je ne l'étais point des termes de l'amendement de mon honorable ami (M. Foster), et on ne pouvait certainement pas s'attendre à ce que je demande au chef du gouvernement d'expliquer un amendement proposé par l'ex-ministre des Finances.

M. FOSTER: Mon honorable ami (M. Russell) ne peut pas en sortir aussi aisément que cela. Il était parfaitement satisfait du texte sans explication; l'explication lui fut donnée lorsque le chef du gouvernement a déclaré que ce qu'on devait prendre en considération, c'était la moyenne du tarif en général.

M. RUSSELL: Certainement. Je suis comme le vieillard qui lisait le livre de Job: il comprenait le texte parfaitement sans avoir pu encore cependant en comprendre les commentaires explicatifs.

M. FOSTER: Je n'établirai pas la ressemblance existant entre mon honorable ami (M. Russell) et ce bon vieux patriarche de l'ancien temps, mais il y a certains points frappants de ressemblance entre les deux.

M. RUSSELL: Permettez un instant.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. FOSTER.

M. FOSTER: Avant que mon honorable ami (M. Russell) ne lance d'autres questions, il vaut mieux que nous en finissions avec celle-ci, et ensuite je serai absolument disposé à répondre à toute autre question qu'il vaudra bien me poser.

L'honorable député (M. Russell) était parfaitement décidé à accepter la résolution sans explications. Cette résolution lui convenait grâce à sa délicieuse absence de précision, et il croyait que dans une matière de cette nature on ne doit pas s'astreindre à la précision. ... Lorsque le chef du gouvernement parla, dans ce moment d'infortune—devrais-je lire de faiblesse?—il déclara ne pouvoir accepter mon amendement; et pourquoi? Parce qu'il se borne à aux produits échangés entre les deux pays, et qu'il était trop circonscrit; et que ce qu'il devait considérer, c'était l'ensemble des marchandises formant la base du commerce des deux pays, c'était la moyenne des droits imposés sur l'ensemble de ces marchandises composant le commerce des deux pays. Eh bien! Lorsque l'honorable député de Halifax (M. Russell) vit cette délicieuse absence de précision disparaître sous cette limitation bien palpable et bien définie, il ne vit pas davantage de difficultés. Il pouvait voter pour la résolution parce qu'elle était indéfinie; il le pouvait également parce qu'elle était limitée par les restrictions bien définies que le premier ministre lui avait imposé. Mais quand c'est un malheureux membre de l'opposition qui tente d'imposer une petite condition restrictive à cette résolution, alors aussitôt tous les instincts de curiosité de mon honorable ami (M. Russell) se réveillent, et il ne peut garder le silence plus longtemps.

Eh bien! M. le président, je vais répondre du mieux que je pourrai à la question que l'honorable député me pose, et ensuite je lui demanderai de dire à la Chambre en général, et à moi en particulier, quel est ce qu'il croit être la signification de cette clause 16 telle qu'elle est. Mon honorable ami, j'en suis convaincu, ne me privera pas de son avis à cet égard, lorsque je suis si généreux pour lui communiquer mes opinions relativement à mon amendement.

J'admets que, peu important les restrictions qu'on lui impose, cette clause ne sera pas exempte de toute difficulté. Elle est en soi susceptible de toutes les difficultés. On a beau essayer de la définir autant qu'il se peut, il faut encore qu'il en reste, mais la Chambre doit se proposer de la préciser autant que possible.

L'honorable député (M. Russell) doit considérer mon amendement en rapport avec l'ensemble de la clause, car il est destiné à être inséré dans cette clause et à être interprété comme une de ses parties. Cette clause, y compris l'amendement, devra se lire ainsi:

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui, en somme, sont, tenant compte de la moyenne du tarif de ce pays....

C'est-à-dire "du pays quelconque" susmentionné.

...tenant compte de la moyenne du tarif de ce pays sur les principaux produits à être échangés sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être déclarés en douane aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité.

Eh bien ! je crois que cette clause s'explique ainsi assez bien par elle-même. Il me semble qu'il ne serait pas juste de considérer l'ensemble des articles du tarif de chaque nation, vu qu'un nombre plus ou moins grand d'articles du catalogue commercial de chacune d'elles pourraient être des articles qu'elles n'échangent pas et qu'il n'y a pas le moindre lieu de croire qu'elles échangeraient jamais. Il ne m'a pas paru juste, conséquemment, de considérer les droits imposés sur des articles qu'il n'est guère possible de voir constituer la base d'un commerce favorable ou défavorable quelconque entre les deux pays ; et j'ai trouvé qu'on devrait borner sa considération à la moyenne des droits, en tant que cela doit former l'une des bases de notre jugement, imposés sur les articles des deux pays ou échangés à l'époque, ou que le gouvernement a justement lieu de croire qu'ils le soient.

Mon honorable ami (M. Russell) soulève la difficulté que quelques-uns de ces articles pourraient être importés en fort petite quantité, sujets dans un cas à des droits fort peu élevés, et dans un autre à des droits très élevés, et il ajoute : il pourrait y avoir anomalie sous ce rapport, et le pays pourrait subir une injustice, si l'on prenait cette moyenne pour base. Mon honorable ami a écouté la lecture de l'amendement, et considérant l'amendement en rapport avec la résolution, la chose va aussi loin que je peux la porter, jusqu'à ce qui forme la meilleure base possible sur laquelle on puisse opérer.

La chose se trouve-t-elle affranchie de toute difficulté et de tout embarras ? Moi, je ne dis pas cela. Je dis qu'on a beau pousser la limitation de la clause aussi loin que possible, cette clause doit manquer de précision, mais que l'amendement lui apporte la base la plus raisonnable que nous puissions lui assurer, je crois, savoir : la moyenne du tarif dans l'ensemble des articles échangés ou échangeables entre les deux pays.

M. RUSSELL : Personne de ceux qui ont écouté l'explication intervenue ne peut manquer de voir que l'honorable préopinant (M. Foster) s'est absolument écarté du point que j'ai soulevé. Il ne s'est nullement attaché à discuter la question.

M. MCGREGOR : Il ne vous comprend pas.

M. RUSSELL : Oh ! oui, il me comprend, je répéterai l'hypothèse que j'avais exposée. Supposons que nous expédions une quantité considérable d'articles de nature particulière sujets à des droits très élevés suivant le tarif étranger, et que nous importions une quantité considérable d'articles sujets, d'après notre tarif, à des droits fort peu élevés : si cependant, considérant toute la liste des principaux articles échangés, vous constatez que la moyenne des droits est exactement la même, ne découle-t-il pas logiquement de l'amendement de l'honorable député que nous serions obligés d'admettre toutes les marchandises du pays se trouvant dans ces conditions aux taux fixés dans notre tarif de réciprocité, tout en étant néanmoins obligés d'assujettir l'envoi que nous lui ferions de nos marchandises au paiement de droits énormes ? En d'autres termes, ma question demandait si, dans l'établissement de sa moyenne l'honorable député devait tenir compte de la quantité des marchandises échangées, ou seulement des taux de tarif. Il me semble absolument nécessaire que son amen-

dement contienne quelque chose touchant tant les quantités que les taux de tarif relativement aux principaux articles échangés, et tant qu'il sera muet à cet égard je ne me crois nullement tenu de voter pour son amendement plutôt que pour la résolution, laquelle me paraît plus claire, plus raisonnable et plus pratique.

M. FOSTER : L'honorable député ne sera-t-il pas assez bon pour répondre à ma question ?

M. RUSSELL : Je ne sais pas que l'honorable député m'ait posé de question.

M. FOSTER : J'en ai posé deux. J'ai demandé à l'honorable député, d'abord s'il voulait apporter ses lumières légales à l'explication de ce qu'on entend par la clause 16, et ensuite s'il voulait encore recourir à ces lumières pour dire ce qu'il pense de la justice de l'explication de l'honorable premier ministre.

M. RUSSELL : Quant à cela, je puis dire qu'il m'est impossible de savoir ce qui se passe sur les premiers bancs, tant de la droite que de la gauche, et que je n'ai pas entendu l'explication du premier ministre. Je ne doute pas, toutefois, que cette explication n'ait été donnée avec la lucidité et l'exactitude qui distinguent ordinairement ses discours.

Quant au défaut de précision et à l'avantage d'avoir dans une loi fiscale des articles définis et précis, j'ai vu certaines des expressions employées dans les lois de cette nature introduites dans les statuts par ces messieurs de la gauche, et bien que la chose s'écarte un peu fort, peut-être, de la question restreinte que nous discutons à présent, cependant il peut être intéressant pour la Chambre d'apprendre quelle est l'espèce de législation que ceux-ci ont introduite dans les statuts ou y ont laissée durant leurs dix-huit années de pouvoir. Je remarque qu'ils ne trouvaient pas aussi illégitime la concession de pouvoirs à l'exécutif, lorsqu'ils siégeaient de ce côté-ci de la Chambre, qu'ils le trouvaient soudainement aujourd'hui qu'ils sont passés à la gauche. Ils accordaient alors d'énormes pouvoirs à l'exécutif.

Je ne prétends pas que ces pouvoirs fussent illégitimes, car l'exécutif est simplement un comité de la Chambre que celle-ci peut faire ou défaire à volonté. Les pouvoirs de l'exécutif émanent de la Chambre, et l'exécutif ne peut rien faire qui ne dépende absolument de la volonté de celle-ci. Je ne suis donc pas aussi sensible que l'est maintenant l'honorable député qui ne le fut jamais auparavant, à l'inopportunité d'accorder des pouvoirs à l'exécutif.

Mais lorsqu'il discute le caractère indéfini des pouvoirs accordés, je lui signale les pouvoirs concédés à l'exécutif par la loi des douanes antérieure à la session actuelle du parlement.

Pour transférer sur la liste des articles pouvant être admis au Canada francs de droits, les articles ou aucun des articles (que ce soit des produits naturels ou des produits fabriqués) employés comme matières premières dans les manufactures canadiennes.

Je voudrais savoir comment un manufacturier, qui en luttant avec un autre manufacturier, veut savoir si à une date quelconque quelqu'une de ses matières premières doit être ou ne pas être taxée, ou admise à des taux de droits plus élevés ou plus bas.

Et toutes les matières premières ainsi transférées sur la liste des articles admis en franchise par tout arrêté du conseil rendu à cet égard seront exemptes de droits de douane pendant le temps qui y sera fixé à cet effet.

Il me semble qu'il y a là défaut de précision tout autant que dans n'importe laquelle des résolutions dont la Chambre est saisie.

Mais ça ne suffisait pas à leur convenance, ils se firent accorder encore d'autres pouvoirs. Ainsi, ils décrétèrent :

L'exécutif pourra interpréter ...

Tel est ce qu'il doit faire en vertu de la résolution soumise à la Chambre. Tout ce qu'il peut faire, c'est d'interpréter le sens de cette clause introduite dans les statuts par la Chambre des Communes. Mais d'après la loi de ces messieurs de la gauche, voyez ce qu'il pouvait faire :

... interpréter, restreindre ou étendre le sens des conditions auxquelles tout acte imposant des droits de douane prescrit que des articles peuvent être importés francs de droits pour des fins spéciales et pour des objets ou intérêts particuliers.

Quelles fins spéciales ? Quels objets ou intérêts particuliers ?

M. le président, si je possédais la puissance désordonnée d'analyse de l'ex-ministre des Finances, son talent de trouver midi à quatorze heures ou de découvrir des épouvantails, comme je pourrais ici lui rendre la monnaie de sa pièce, comme je pourrais soulever la Chambre et le pays en leur représentant l'écroulement des principes fondamentaux du parlement, en leur démontrant que l'exécutif s'emparait de toutes les prérogatives de la Chambre des Communes, que celle-ci se dépouillait de ses pouvoirs, que la constitution était en danger, qu'on organisait un pouvoir arbitraire, en leur soufflant enfin toutes ces autres terreurs exagérées et effrayantes que l'ex-ministre des Finances, ainsi que son habile adjoint, l'honorable chef de l'opposition, passé maître dans l'emploi du superlatif, à pu évoquer :

Et il pourra faire des règlements pour déclarer ou définir les cas qui tomberont sous les conditions énoncées dans le dit acte. ...

Maintenant, écoutez ceci—n'est-ce pas tout à fait terrifiant ?

... et à quels objets ou intérêts de nature analogue elles s'appliqueront et s'étendront, et ordonner le paiement ou non paiement des droits en chaque semblable cas, ou la remise des droits, sous forme de drawback, s'il en a été payé.

Ce sont des choses affreuses. Il est étrange que lorsque ces "propositions monstrueuses" ont été présentées, quelqu'un de ce côté-ci de la Chambre, doué du don d'alarmer le pays au moyen du danger probable dissimulé dans ces dispositions, ne se soit pas levé et n'ait pas protesté. Et voilà dix-huit ans que nous sommes ainsi inconscients du danger que nous courons.

L'honorable député a comparé ma position, qui est celle de tous les députés de la droite, à celle de Job. Quelle prodigieuse somme de patience il nous a fallu avoir pendant que les honorables députés de la gauche faisaient tant de bruit à propos de ces changements et qu'ils répétaient sans cesse la même chose. J'ai pris la peine de compter et un député a répété la même chose dix fois. Rien d'étonnant à ce que ce pauvre vieux patriarche, si ses conseillers le faisaient souffrir autant que nous avons à souffrir de nos conseillers de la gauche, se soit

tourné de leur côté en leur disant avec mépris, "Vous êtes réellement le peuple, la sagesse mourra avec vous."

M. FOSTER : M. le président, il m'est venu une idée pendant que mon honorable ami parlait et je vais en faire part à la Chambre. Je ne savais pas pourquoi le gouvernement avait réduit les médicaments brevetés, mais j'en ai trouvé la raison. Les honorables chefs de la droite sont quelque peu égoïstes. Ils ont tous le même mal que Job, et ils veulent se soigner à bon marché.

M. TAYLOR : Quand j'ai cédé la parole à l'honorable député de Halifax (M. Russell) je croyais qu'il répondrait à l'argumentation du député de Halifax (M. Borden) sur le fait de savoir jusqu'à quel point cette résolution affecte les traités privilégiés conclus par l'Angleterre avec d'autres pays. Je croyais que l'honorable député se levait avec cette intention, mais j'ai vainement attendu un mot de sa part contredisant les assertions faites par l'honorable député de Halifax.

La Chambre a attendu avec patience, de jour en jour, pour entendre quelques-uns des avocats qui siègent du côté de la droite réfuter les arguments apportés par les avocats siégeant du côté de la gauche : mais pas un seul ne l'a essayé, sauf l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), qui a parlé le premier et qui a fait connaître la manière dont il interprétait cette clause dans ses effets sur ces traités. Nous avons entendu dire quelque chose par les hommes d'affaires qui sont du côté de la droite, et je vais faire quelques observations au point de vue d'un homme d'affaires, particulièrement de la manière dont l'honorable député de Leeds-nord (M. Frost) et l'honorable député de Frontenac (M. Rogers), ont parlé sur ce sujet. Ces deux députés résident dans des comtés voisins du mien, dans lesquels il y a des électeurs qui votent pour chacun de nous, et nul doute que ces messieurs vont envoyer des copies de leurs discours à quelques-uns des électeurs qui résident dans mon comté. Je vais m'occuper d'eux pendant un instant, et ensuite je discuterai la question qui est devant la Chambre.

L'honorable député de Leeds-nord a dit :

En 1894 nous vîmes réduire les droits de 35 à 20 pour cent sur les instruments aratoires, industrie manufacturière qui est le septième en importance au Canada et le résultat fut de priver d'ouvrage, dans cette industrie seule, un millier d'hommes, qui furent obligés, soit d'exercer d'autres métiers pour vivre, ou de quitter le pays.

Vous entendez l'honorable député de Leeds-nord déclarer qu'en 1894, le gouvernement, alors au pouvoir, pour avoir réduit le droit sur les instruments aratoires de 35 pour 100 à 20 a chassé du pays un millier d'ouvriers. Je demande à mon honorable ami d'appliquer ce raisonnement aux réductions des droits contenus dans le tarif présenté par le gouvernement, et je lui demande si, en conséquence de ces réductions, les marchandises étrangères ne vont pas affluer ici et chasser nos ouvriers.

M. WOOD (Hamilton) : Ne craignez rien.

M. TAYLOR : Mon honorable ami est importateur et non pas manufacturier. Il veut importer des marchandises étrangères et réaliser des bénéfices, et il ne porte aucun intérêt particulier aux ouvriers.

M. WOOD (Hamilton): J'ai un plus grand nombre d'hommes qui travaillent pour moi que vous n'en avez vous-même.

M. TAYLOR: Mon honorable ami s'est fait un jeu de m'interrompre l'autre jour pendant que je parlais. S'il a l'intention de prendre part à cette discussion, il parlera quand j'aurai fini. Il pourra alors parler pour les ouvriers de Hamilton et il leur expliquera comment le tarif va les satisfaire.

M. WOOD (Hamilton): Ils sont parfaitement satisfaits.

M. TAYLOR: Ils sont plus satisfaits avec la seconde édition du tarif, et nous en aurons peut-être une troisième demain qui leur donnera encore plus de satisfaction. Mais ce n'est pas le tarif de revenu que mon honorable ami a tant vanté pendant sa campagne électorale. C'est virtuellement l'ancien tarif de la politique nationale que nous avons aujourd'hui.

M. WOOD (Hamilton): Mon honorable ami fait erreur en disant que j'ai vanté quelque chose dans une campagne électorale quelconque. Mes électeurs m'ont élu sans que je leur aie dit un mot.

M. TAYLOR: Dans ce cas mon honorable ami n'a pas été envoyé ici par ses électeurs pour préconiser une politique quelconque, pas même celle du parti libéral, mais simplement pour agir d'après sa propre opinion, espérant qu'il s'occupera de leurs intérêts.

L'honorable député de Leeds-nord (M. Frost) a dit de plus :

Si vous examinez les tableaux du commerce, vous verrez que sur les articles de la catégorie de ceux que nous fabriquons dans le pays, et que vous recevrez de ces pays sous l'empire du tarif le moins élevé, il n'y en aura qu'un très petit nombre qui pourront être d'un avantage quelconque pour les consommateurs du Canada.

Voilà une assertion de l'honorable député qui contredit celle qu'il a faite quelques instants plus tard, quand il a dit que la réduction des droits effectuée par le gouvernement en 1894 avait chassé un millier d'hommes du pays. Alors si le tarif permet l'entrée des marchandises le consommateur en aura l'avantage si les ouvriers sont chassés du pays. Je n'irai pas plus loin au sujet des observations qu'il a faites mais je vais citer une assertion de l'honorable député de Frontenac (M. Rogers). Il a déclaré :

Lorsque cette politique fut inaugurée, les temps étaient durs et les affaires en pleine stagnation.

A quelle époque? C'était en 1878 pendant que nos honorables amis étaient au pouvoir et après qu'ils eurent gouverné le pays pendant plusieurs années d'après un tarif de revenu.

Il ajoute :

Le cultivateur payait 12 pour 100 d'intérêt sur l'argent qu'il empruntait.

Combien paie-t-il aujourd'hui? Mais c'était quand le pays était dans la gêne par suite de l'administration des affaires publiques d'après un tarif de revenu de 17½ pour 100 par les hommes qui sont aujourd'hui au pouvoir.

Je vais maintenant faire quelques observations au sujet de la résolution que nous discutons. La résolution 16 dit :—

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en somme sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être déclarés en douane ou levé d'entrepôt pour la consommation au Canada aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité, à la liste D.

Lorsque ces résolutions ont été déposées sur le bureau de la Chambre, les honorables chefs de la droite ont fait grand bruit et annoncé que c'était une tarif "différentiel", mais aujourd'hui ils n'emploient plus ce mot. C'est un tarif de "réciprocité", il est applicable à tout l'univers, bien que le premier ministre ait dit, quand les résolutions ont été présentées, qu'il avait jeté un coup d'œil sur tout l'univers et que l'Angleterre était le seul pays qui pouvait en profiter. Mais ce soir il parle autrement et il donne une interprétation que nous entendons pour la première fois.

Il dit que le gouvernement prendra le tarif canadien, en somme, et le tarif d'un pays étranger, en somme. Si la moyenne du tarif est aujourd'hui de 19 pour 100, alors, lorsqu'il s'agira de le comparer avec celui d'autres pays, ce ne sera pas le contrôleur des Douanes ni le conseil des ministres qui décideront la question mais les tribunaux. Les tribunaux décideront si le tarif d'un pays étranger est aussi peu élevé, en somme, que le nôtre, ou s'il ne l'est pas.

Quels sont les tarifs des pays étrangers? L'honorable chef de l'opposition a cité celui de la Turquie, lequel est un tarif de libre-échange. Les articles manufacturés de la Turquie ne viendront-ils pas au Canada faire concurrence aux articles manufacturés par les ouvriers canadiens, et ensuite ceux de la Chine et du Japon, de l'Allemagne et de la Belgique? Laisant de côté la question de savoir si les traités conclus par l'Angleterre avec des nations étrangères nous affectent ou non, il nous faut venir à la question de droit qui est de savoir si le tarif d'un pays étranger est aussi peu élevé que le tarif canadien.

L'honorable contrôleur des Douanes (M. Paterson) a prétendu l'autre jour que ce que l'ex-ministre des Finances (M. Foster) a dit au sujet des pays étrangers participant aux avantages du tarif de réciprocité serait considéré par ces pays et cité comme une preuve qu'ils y avaient droit. A quoi équivalait ce raisonnement? Si la loi dit qu'ils ont ce droit, ils en profiteront sans tenir compte de l'argumentation de l'ex-ministre des Finances ni de celle du premier ministre. Et si les pays étrangers profitent de ce privilège, et ils en profiteront si cette clause devient loi, si leur tarif est moins élevé que le nôtre, que deviendront nos ouvriers canadiens? Si les ouvriers du Canada sont forcés de faire la concurrence avec la main-d'œuvre étrangère qui ne coûte que 10 et 15 centins par jour, qu'en adviendra-t-il.

L'honorable député de Leeds-nord et Grenville (M. Frost) dit que le premier ministre n'a pas fait de promesses, ni à lui ni à d'autres manufacturiers, au sujet du tarif s'il arrivait au pouvoir. J'accepte sa dénégation. Mais je sais que le premier ministre est venu à Gananoque et qu'il a fait une promesse solennelle à M. R. R. Johnston, contre-maitre de l'un des établissements de cet endroit.

Une VOIX : Question.

M. TAYLOR : Je vais exposer la question. Je dis au premier ministre qu'il a fait une promesse solennelle à M. R.-R. Johnston et à son beau-frère M. C.-K. Wright et ces deux messieurs feront une déclaration relatant les faits. Ils disaient qu'ils avaient toujours été libéraux et que toujours ils avaient appuyé le parti libéral, mais qu'ils ne le pouvaient pas dans la présente élection, en raison de la politique du parti en faveur d'un tarif de revenu, dont leur industrie aurait à souffrir. Et le premier ministre leur dit : Soyez fidèles à votre parti, et si nous triomphons je vous promets que le tarif relatif à votre industrie ne lui fera aucun tort. En conséquence ces deux jeunes gens ont été fidèles à leur parti, mais ils s'aperçoivent maintenant que leur salaire est rogné de 10 à 25 pour 100, à cause de la réduction des droits.

Quelques VOIX : Question.

M. TAYLOR : Si les honorables députés veulent que la question se décide ce soir, j'espère qu'ils cesseront de m'interrompre. Je puis parler jusqu'à minuit, s'il le faut, et je le ferai, si mes honorables amis m'interrompent.

Une VOIX : Adopté.

M. TAYLOR : Non, pas adopté. Vous ne savez pas si elle le sera. Je vois que cette résolution exempte certains produits. Elle stipule : "les taux réduits établis dans le tarif de réciprocité à l'annexe D," et l'annexe D dit :

Pourvu, cependant, que ces réductions ne s'appliquent à aucun des articles suivants, et que ces articles soient dans tous les cas assujétis aux droits mentionnés dans l'annexe A, savoir : Vins, liqueurs de malt, alcools, liqueurs alcooliques, médicaments liquides et articles contenant de l'alcool ; sucres, mélasses et sirops de toute sorte, produits du sucre de canne ou de betterave ; tabac, cigares et cigarettes.

Pourquoi mon honorable ami, le premier ministre (M. Laurier), ou le ministre des Finances (M. Fielding), veut-il créer un monopole de distillateurs de whisky, de brasseurs, de raffineurs de sucre et de fabricants de tabac ? Il laissera ruiner chaque industrie par la concurrence étrangère, mais il ne voudra pas nuire au whisky, à la bière, au tabac ou au sucre. Il exempte ces articles de l'application de cette clause.

M. SPROULE : Il les considère comme étant des choses nécessaires à la vie.

M. TAYLOR : Oui, et il impose une taxe sur le whisky et le tabac du pauvre, et le champagne du riche entre en franchise.

M. le président, je crois que tous les mots après "que," doivent être retranchés et remplacés par les suivants ; si le gouvernement veut accepter cet amendement, les députés de la gauche diront qu'il a pris les intérêts du pays :

Tous les articles qui proviennent de la culture, production ou fabrication du Canada ou tous les articles que le Canada peut récolter, produire ou fabriquer, et qui sont nécessaires pour l'usage de la population, doivent être récoltés, produits ou fabriqués au Canada.

Que le tarif doit contenir plus de garantie qu'il n'en a, de manière à ce que dans les temps de gêne dans d'autres pays qui récoltent, produisent ou fabriquent des articles de même nature, ou dans les pays qui peuvent employer la main-d'œuvre pour 25 cents et plus par jour pour récolter, produire ou fabriquer ces articles, ne puissent pas les expédier au Canada pour faire concurrence à la main-d'œuvre du Canada, soit sur les terres, dans les fabriques, les ateliers ou les maisons des ouvriers, ou soit que cet

M. TAYLOR.

ouvrier soit l'artisan habile, ou la couturière, le fabricant de bois, le mineur, le pêcheur, le matelot, l'employé de chemin de fer, le marchand, le manufacturier ou le cultivateur, et que sur les articles requis pour l'usage du Canada et qui ne peuvent pas être récoltés, produits ou fabriqués au Canada, le tarif impose des droits aussi peu élevés que le revenu du pays peut le permettre.

Et que, dès que les objections relatives aux traités n'existeront plus, des droits différentiels seront accordés à l'Angleterre et à ses colonies sur ces articles qu'elle produit, à condition que l'Angleterre accorde aux produits du Canada un tarif privilégié en imposant sur les articles provenant de pays étrangers, que le Canada et les autres colonies britanniques peuvent fournir.

Si le gouvernement veut présenter cet amendement et le mettre à la place de cette résolution, il est possible qu'il soit difficile à digérer pour les honorables députés qui ont demandé le libre-échange — mais cependant ils sont fidèles au gouvernement et ils l'appuient quand il maintient virtuellement l'ancien tarif.

L'honorable député de Frontenac (M. Rogers) a dit l'autre jour, bien qu'il vote avec le gouvernement, que, à son avis, il avait tort de supprimer le droit sur le maïs, qu'il aurait dû le conserver comme une menace contre les Américains, de manière à obtenir des droits moins élevés sur quelques autres produits agricoles, l'orge et autres céréales. Cependant, il espère que cette résolution, quelle que soit sa signification, sera avantageuse pour les cultivateurs, et en conséquence il est prêt à l'appuyer. Il avoue que le gouvernement n'a pas encore fait grand'chose dans l'intérêt des cultivateurs.

Qu'a-t-il fait ? Il a adopté le tarif relatif aux cultivateurs, tel qu'il l'a trouvé, sauf qu'il a mis l'intervêtu du maïs en franchise et ce n'est pas assez pour satisfaire mon honorable ami de Frontenac, mais il veut bien fermer les yeux et appuyer ce parti avec l'espoir qu'il en résultera quelque chose d'utile.

Si cette résolution est mise en vigueur, et si elle est interprétée, ainsi que le premier ministre le dit, en comparant la moyenne de notre tarif avec celle du tarif d'un pays étranger et en laissant entrer, soumis à des droits différentiels les produits de ces pays dont les droits sont aussi peu élevés que les nôtres, il restera bien peu d'ouvriers dans le pays.

Nous avons la Chine et le Japon avec leur main-d'œuvre à bon marché, adoptant les machines perfectionnées, et se préparant à fabriquer tous les articles manufacturés dans le pays ; et nous avons une ligne de steamers faisant le service entre Vancouver et ces pays ; et mon honorable ami de la Colombie-Anglaise (M. Prior) qui, peut-être, prendra part au débat, vous dira ce que ces pays font pour être prêts à fabriquer ces articles pour ce marché. Si le droit sur leurs marchandises est réduit de 25 pour 100, quel en sera l'effet sur les cultivateurs et sur les classes ouvrières du pays ?

Mon honorable ami, le député de Frontenac, sait ce qu'est la ville de Kingston comparativement à ce qu'elle était entre 1873 et 1878, quand les cultivateurs de Frontenac transportaient leurs produits à Kingston et ensuite à Gananoque. Mais voyez la population qui s'est accrue sous le régime de la politique nationale et qui a établi un marché pour ses électeurs, bien qu'il dise que cette politique nationale ne lui a fait aucun bien. Je crois donc que si ce tarif est mis en vigueur, les trois quarts des électeurs qu'il représente lui diront la prochaine fois : Nous n'avons pas besoin de vous pour nous représenter, et nous élirons un homme qui appuiera un tarif qui protégera non seulement

les cultivateurs, mais chaque article qui peut être fabriqué dans le pays, employant par là les ouvriers du pays, parce que ces ouvriers sont les meilleurs clients des cultivateurs.

M. DAVIN : C'est avec le plus vif plaisir que j'ai entendu le premier ministre parler ce soir sur cette question, et aussi l'honorable et savant député de Halifax (M. Russell). Cet honorable député, dans un discours fort habile, a fait valoir le besoin qu'il y a d'avoir une interprétation claire de cette clause ; et bien qu'il se fût levé pour poser une question raisonnable à l'ex-ministre des Finances relativement à la signification de son amendement, il s'est rassis en refusant d'interpréter la clause 16.

Il est fâcheux que l'honorable député n'ait pas émis son opinion, car c'est un homme de talent, doué d'une grande facilité d'exposer les faits, mais cependant il n'a pas voulu expliquer ce qui semble inexplicable. Cette clause comporte une foule de sens. Elle est susceptible de plusieurs interprétations diverses au gré des observateurs. Nous avons eu deux ou trois débats à propos de cette clause, et chaque partisan du gouvernement a essayé de l'interpréter et chacun a donné une interprétation différente.

Le premier ministre s'en tient à l'opinion qu'elle signifie préférence envers l'Angleterre. Il a jeté un coup d'œil sur tout l'univers, et il ne voit pas d'autre pays que l'Angleterre auquel elle puisse s'appliquer. S'il avait examiné les tarifs de tous les pays, il ne serait pas déplacé de sa part qu'il fit connaître à la Chambre le résultat de son examen.

Ensuite, un des patrons partisans de l'honorable ministre nous a dit qu'il était en faveur de cette résolution, parce qu'elle contenait le neuvième article de leur programme, c'est à dire la réciprocité avec le monde entier. Mon honorable ami de Halifax a fort bien discuté, mais il n'a pas pu s'écarter d'une vieille habitude, et il n'a fait après tout qu'un plaidoyer spécial. Il a cité les articles 245 et 248 de l'acte relatif aux douanes. Peut-il nous indiquer un mot dans l'un ou l'autre article qui confère au conseil des ministres autre chose qu'un acte strictement exécutif à accomplir ? Tout ce qu'il y a dans ces deux articles est rigoureusement exécutif. Mais il se plaint du fait que la présente clause du tarif donne un pouvoir législatif au contrôleur des Douanes.

M. RUSSELL : Je n'ai pas dit que tout ce qu'il y a dans l'article est exécutif. Je crois que le conseil des ministres en interprétant une clause remplirait une fonction exécutive qui ressemblerait beaucoup à une fonction judiciaire. Mais quand il étend et restreint la signification des clauses et qu'il les applique à des cas analogues, il remplit certainement des fonctions législatives.

M. DAVIN : L'explication de l'honorable député ne me paraît pas retrancher un iota de la proposition que j'ai énoncée. L'article 245 stipule que le gouverneur en conseil pourra faire des règlements relatifs à l'abattage des bêtes à cornes et à la mouture du maïs en entrepôt—c'est exécutif ; au commerce de cabotage—c'est exécutif ; à la nomination d'officiers aux ports d'entrée—c'est exécutif.

M. RUSSELL : Vous trouverez des fonctions législatives dans l'article 248.

M. DAVIN : Dans le moment, je suis dans la même position que l'honorable député. Il a dit qu'il voulait voter d'une manière intelligente sur cette clause, et c'est aussi mon désir. Je lis l'article 248 :

Le gouverneur en conseil pourra interpréter, restreindre ou étendre le sens des conditions auxquelles tout acte imposant des droits de douane prescrit que des articles peuvent être importés francs de droits pour des fins spéciales et pour des objets ou des intérêts particuliers.

Mon honorable ami va-t-il prétendre que c'est législatif ? C'est strictement exécutif parce qu'il confère au gouverneur général en conseil dans des circonstances exceptionnelles le pouvoir de s'écarter d'une loi qui a été faite et définie par cette Chambre.

Et il pourra faire des règlements pour déclarer et définir les cas qui tomberont sous les conditions énoncées dans le dit acte, et à quels objets ou intérêts de nature analogue, elles s'appliqueront et s'étendront, et ordonner le paiement des droits en chaque semblable cas, ou la remise des droits, sous forme de drawback, s'il en a été payé.

Il est stipulé que lorsque cette Chambre aura légiféré et déclaré ce que le tarif devra être, plus tard, dans des cas spéciaux, pour répondre à des exceptions qui peuvent se présenter dans l'application d'une loi, alors le gouverneur général en conseil pourra s'occuper de ces exceptions. Ce n'est pas législatif. Il ne s'agit pas de faire une loi générale.

Mon honorable ami a dit qu'il voulait citer une maxime de droit, et je pense que cette maxime devait être la l'axiome latin qui dit que ce qui peut être rendu indubitable est indubitable. Or, je demande si cette clause peut être rendue indubitable ? Voilà une clause qu'on nous demande d'adopter, et les honorables députés des deux côtés de la Chambre nous ont donné des interprétations différentes, en conséquence, peut-on prétendre que cette clause peut être rendue indubitable ? Ce à quoi nous objectons particulièrement c'est qu'elle confère au contrôleur des Douanes le pouvoir de légiférer pour le Canada.

L'autre jour, en réponse au député d'York, le premier ministre a cité la déclaration statutaire que nous connaissons tous, et il a dit qu'elle contenait les mêmes principes que cette clause. J'ai entendu avec surprise le premier ministre faire cette assertion. Qu'est-ce que cette déclaration statutaire ?

Cette clause a été définie, la clause mentionne les articles l'un après l'autre et déclare que si, en quelque temps que ce soit, les Etats-Unis veulent admettre ces articles en franchise, ou les admettre à des conditions moins onéreuses, le Canada fera la même chose. Mais voilà un pouvoir indéterminé donné au contrôleur des Douanes et au gouverneur en conseil qui laisse la population du Canada et cette Chambre dans une ignorance complète de ce que sera à l'avenir le tarif de ce pays. Or, le premier ministre vient nous dire, après que cette clause a été soumise au pays depuis si longtemps, qu'il a beau repassé tous les pays de l'univers, cette clause ne peut s'appliquer qu'à l'Angleterre. Cependant, la première fois que la clause a été soumise, un membre de cette Chambre, qui n'est pas la plus haute autorité en tant qu'homme d'Etat, mais qui est une très haute autorité en matière financière, le ministre du Commerce, nous a dit qu'elle ne s'appliquait pas à l'Angleterre seule, mais à tous les autres pays également. De sorte que, il nous est bien permis de demander aux honorables ministres

tres de nous donner l'interprétation qui nous permettrait de voter d'une manière intelligente sur cette question.

Je suis dans la même position, je le répète, que mon honorable ami qui a parlé en dernier lieu. Je désire voter d'une manière intelligente, et, désirant voter avec intelligence, je désire ardemment que nous ayons quelque chose de plus défini que ce que nous avons eu jusqu'ici des honorables membres de la droite, car pour répéter une observation faite par l'honorable et savant député de Halifax (M. Russell), je dirai que l'explication que l'on nous a donnée de la clause nous a embrouillés plus que nous ne l'étions lorsque nous n'en avions que le texte. L'honorable député ne nous a apporté aucun éclaircissement, tandis que le premier ministre a dit au comité que cette clause s'appliquait à l'ensemble du tarif d'un pays. La clause est ainsi conçue :

Que lorsque le tarif de douane d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui, en somme, sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité * * *

Cette clause est susceptible de l'interprétation suivante : les produits du Canada dans des conditions qui, en somme, en ce qui concerne le tarif, ou en ce qui concerne les produits imposables, ou en ce qui concerne les produits importés du Canada sont aussi favorables. Ce sont là trois interprétations. Cependant, les honorables ministres nous disent qu'ils montrent la patience de Job en écoutant les honorables membres de la gauche critiquer cette clause, lorsque la façon dont nous avons été traités en ceci, c'est que depuis que la résolution a été soumise, bien que quelques-uns des hommes les plus importants du parti libéral aient prononcé des discours, pas un seul député n'a tenté de définir la clause avant que le premier ministre se soit levé. On excusera peut-être les membres de la gauche, toute grande que soit notre admiration pour le premier ministre, s'ils n'ont pas la foi absolue, je dirai la crédulité sans bornes de l'honorable député de Halifax. Il a déclaré que bien qu'il n'eût pas entendu le premier ministre, il était parfaitement convaincu qu'il avait raison, que son discours devait être substantiel et qu'il avait dû le prononcer d'une manière lucide, comme il le prononce généralement tous ses discours ; mais nous, dont la mission est de critiquer le tarif, sommes peut-être excusables de ne pas avoir une foi sans bornes dans le discours du premier ministre.

Puis il y a la question de savoir si en parlant de de l'entrée des produits d'un autre pays, la clause veut dire l'ensemble des produits imposables, ou l'ensemble des produits importés. Le premier ministre nous dit ce soir qu'il s'agit de l'ensemble des produits. S'il s'agit de l'ensemble des produits d'un pays qui chercherait à obtenir la réciprocité du Canada, alors toute la critique que l'honorable député d'York (M. Foster) a faite de la clause est parfaitement justifiable, car si jamais clause n'a pu être définie, c'est bien la clause qui nous est maintenant soumise.

Certum est quod certum reddi potest.

Nous avons eu l'interprétation d'un homme d'Etat, nous avons eu le discours de l'honorable et savant député de Halifax (M. Russell), et ni l'un ni l'autre ne nous a éclairés.

Je signalerai à l'attention du comité un ou deux points qui se rattachent à cette clause. En exami-

M. L'AVIN.

nant les discours prononcés vendredi soir, et en lisant la colonne 3083 des *Débats*, je vois que le premier ministre, parlant des observations faites par l'honorable député d'York (M. Wallace), a dit :—

Il n'a pas attaqué la résolution sur ses mérites ; il n'a pas dit que les termes on étaient sages ou imprudents, mais il l'a attaquée en raison des conséquences qu'elle pourrait amener, d'après lui.

Lorsqu'un député veut attaquer une résolution sur ses mérites, il ne saurait le faire d'une façon plus marquée qu'en signalant les résultats désastreux qu'elle doit produire. En conséquence, mon honorable ami aurait dû discuter la résolution d'après ses mérites. Mais il l'a discutée aujourd'hui dans ses détails, et la conclusion à laquelle il est arrivé, c'est que les termes n'en sont pas sages. Permettez-moi de citer la colonne 3122 des *Débats* où il est fait un énoncé auquel j'ai déjà fait allusion. Cet énoncé a été fait par l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) ; le voici :

L'honorable préopinant (M. Clancy) m'a demandé quelle position je prenais en cette matière. Or, M. le président, un des articles de notre programme est le commerce de réciprocité à des conditions justes et équitables entre le Canada et les autres pays. C'est le neuvième article du programme.

L'honorable député a dit ensuite que c'est ce qui le porte à appuyer cette clause, bien que l'on nous dise fréquemment qu'elle n'accorde de tarif différentiel qu'à l'Angleterre. Puisque nous voyons des hommes nourris des opinions aussi différentes à propos de cette clause qui prête à tant d'interprétations diverses, l'on peut bien me permettre de citer une vieille histoire, ce qui vaut parfois mieux qu'une histoire nouvelle. Un vieux cultivateur et son fils, par une nuit sombre, allèrent chercher leur vache qui, croyaient-ils, s'était égarée sur les bords d'une rivière. Le vieillard prit un côté et le fils l'autre côté de la rivière. Le vieillard criait qu'il avait découvert les traces de la vache. Le fils de son côté répétait la même chose. Le père dit alors : Mon fils, allons-nous en, car par cette nuit sombre, il est inutile de chercher une vache dont les pistes se trouvent de chaque côté de la rivière. Pourquoi les honorables membres de la droite demanderaient-ils à ce comité d'adopter une clause qui peut avoir deux sens et embarrasser tant de gens ? L'honorable député qui siège en arrière de moi (M. Clancy) a posé une question au contrôleur des Douanes, et c'était une question pertinente, et je désire appeler l'attention sur la réponse donnée par le contrôleur. Mon honorable ami a demandé des renseignements relativement aux produits qui entrent dans ce pays et qui ne viennent pas d'Angleterre.

Il a soulevé une question semblable à celle que l'honorable député de Leeds (M. Frost) a soulevée. Il a donné à entendre, d'après ce que j'ai compris, et je crois que son discours, tel que rapporté, m'appuiera, il a donné à entendre, dis-je, qu'en vertu de cette clause particulière seraient importés des Etats-Unis des articles qui y auraient été fabriqués et qu'en raison des taux de fret peu élevés, l'on expédierait en Angleterre d'où on nous les renverrait. Mon honorable ami le député de Rothwell (M. Clancy) a dit :

L'honorable député de Leeds-nord (M. Frost) a dit ce soir d'un air très heureux que l'application d'un système de cette nature aurait ce résultat que l'Angleterre le chemin par lequel les produits des Etats-Unis atteindraient le Canada. Ces produits, en partie finis, seraient exportés

des Etats-Unis en Angleterre et seraient, en définitive, importés au Canada.

Or, l'Angleterre ne produit pas la matière première. Elle importe la matière première, une partie à l'état brut, et une partie à un degré très avancé de fabrication, et je désire demander si cette résolution signifie que, quel que soit l'état de fabrication d'un article lorsqu'on l'exporte en Angleterre, l'on peut l'importer ici en vertu de la clause de préférence. L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de répondre à cette question ?

Voici ce que le contrôleur des Douanes a répondu :

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : Il nous faudra nous guider d'après la loi—les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans le pays.

M. CLANCY : J'ai signalé un cas où un article pourrait avoir été récolté aux Etats-Unis, y avoir été en partie fabriqué, puis avoir été envoyé en Angleterre ou il aurait été fini, et d'où on l'aurait exporté au Canada. La clause s'appliquerait-elle à un cas de ce genre, ou l'honorable ministre a-t-il l'intention d'imposer une restriction ? Je demande cela parce qu'il est possible que des marchandises soient fabriquées en partie en Allemagne, et que l'on se serve de l'Angleterre pour importer au Canada les articles fabriqués en Allemagne, en France et en tout autre pays. Les hommes d'affaires seront assez rusés pour profiter d'une clause susceptible d'une interprétation de cette nature, et la conséquence sera que tout pays pourra envoyer ses produits en Angleterre dans un état avancé de fabrication, les y faire finir et marquer comme produits anglais, puis les expédier au Canada au taux réduit. Je demanderai de nouveau à l'honorable ministre s'il se propose d'imposer une restriction au sujet de cas de cette nature.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il faudra passer des règlements en vertu desquels ces marchandises seront importées, et l'exportateur devra s'y conformer.

L'honorable député fait une hypothèse. Il suppose que les articles seront fabriqués en partie aux Etats-Unis, puis complétés en Angleterre, où ils seront marqués, puis expédiés au Canada. Je ne m'attends pas du tout à cela, et à mon avis, l'honorable député ne s'y attend pas non plus.

Or, le contrôleur des Douanes constatera qu'il n'a pas répondu à la question de mon honorable ami, et le même point a été soulevé aujourd'hui par mon honorable ami le député de London (M. Beattie). Je désire demander au contrôleur des Douanes s'il fera, ou s'il a déjà fait des arrangements relativement aux articles fabriqués entièrement ou en partie en Allemagne, mais qui nous viennent comme exportations anglaises. Que fera-t-il dans un cas comme celui-là, ou qu'a-t-il déjà fait ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : En vertu de la loi, si je comprends bien, tous articles réellement fabriqués en Grande-Bretagne seront admis. Si des articles sont importés sous un prétexte spécieux, des mesures seront prises pour les éloigner.

M. DAVIN : Mon honorable ami (M. Beattie) a fait remarquer combien cela serait difficile. Il a cité comme exemple la toile d'Irlande qui, paraît-il,—et cela est très irlandais—est fabriquée en Allemagne et exportée ici. Que ferait l'honorable contrôleur (M. Paterson) au sujet de ces prétendues toiles d'Irlande, qui sont fabriquées en Allemagne, expédiées en Angleterre et, par cette dernière, au Canada ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il me faudra prendre des mesures comme je viens de le dire à l'honorable député. Il me faudra faire des règlements, et pour cela employer les moyens qui sont à notre disposition.

M. DAVIN : Mon honorable ami a-t-il donné à ce sujet des instructions aux officiers de douane ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Des instructions aussi précises qu'il en sera donné n'ont pas encore été données. Il y aura des instructions plus précises lorsque le bill relatif au tarif sera en vigueur.

M. DAVIN : Mais le tarif est maintenant en vigueur. Je me suis levé pour contribuer dans la mesure de mes forces à l'éclaircissement de cette clause. De fait, je n'aurais pas parlé n'eussent été les observations faites par mon honorable et savant ami, le député de Halifax (M. Russell), lesquelles m'ont beaucoup intéressé ; son argumentation a été brillante et spécieuse, mais elle a été fallacieuse, comme je l'ai démontré. Or, M. le président, je ne saurais m'empêcher de croire, qu'après tout, nous sommes encore à nous demander quelle est la véritable signification de cette clause.

Les honorables membres de la droite se trempent absolument s'ils croient agir d'après le principe que comporte l'offre statutaire dans la clause statutaire.

Cette dernière clause est définie ; celle-ci ne l'est pas, et le défini et l'indéfini sont aussi opposés que le noir et le blanc, et vous ne sauriez dire que dans une clause qui stipule d'une façon définie ce qui sera fait se trouve le principe que comporte une autre clause qui laisse tout dans le vague et l'indéfini. Nous sommes dans le vague ; nous nous trouverons dans un bourbier financier si nous suivons la voie tracée par le gouvernement.

L'amendement de M. Foster est rejeté.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Il s'agit maintenant de la motion principale.

M. FOSTER : Avant que la motion principale soit adoptée, je désire bien définir l'attitude des membres de la gauche en proposant un autre amendement.

Quelques VOIX : Oh !

M. FOSTER : Mon honorable ami rit de manière à ce que nous nous en apercevions, mais il y a peut-être des considérations assez importantes pour le faire rire moins fortement du principe que comporte cette question. Ce principe au sujet duquel je propose l'amendement consiste virtuellement à revêtir un membre du cabinet, et par arrêté ministériel—si toutefois l'on se sert d'un arrêté ministériel—du pouvoir de faire ce qui équivaut absolument à la conclusion de traités de commerce avec un pays quelconque de l'univers. Il est stipulé ici—et il n'est fait mention d'aucun pays en particulier—que lorsqu'un pays donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui, en somme, sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici, alors, par la procédure adoptée, laquelle, d'après l'explication du contrôleur des Douanes, consiste en un rapport du contrôleur des Douanes au conseil et en un arrêté ministériel—les produits de ce pays-là peuvent entrer au Canada à une réduction de 25 pour 100. C'est là, d'après moi, accorder virtuellement le pouvoir de faire des traités commerciaux avec un pays quelconque de l'univers jusqu'à 25 pour 100 de réduction sur les droits portés au tarif général du Canada. Cela n'est pas restreint aux pays avec lesquels la Grande-Bretagne peut avoir des traités renfermant la clause

de la nation la plus favorisée. Mais en vertu d'un arrêté du conseil, des arrangements commerciaux tenant de la nature d'un traité pourraient être faits avec tout pays avec lequel la Grande-Bretagne aurait des traités comportant des obligations concernant l'empire.

Je ne veux pas discuter longuement ce point. Je dirai simplement que, lorsque le premier ministre a cherché, l'autre jour, à détruire mon argument en citant la clause statutaire relative aux États-Unis, il ne l'a pas détruit—il en a augmenté la force. Il n'y a pas de règle sans exception. Les règles du gouvernement ne sont pas toujours inflexibles ; et, parfois, il y a des circonstances qui exigent que l'on se relâche des principes, reconnus et appliqués par le parlement et le gouvernement. Mais un léger relâchement, ou même un relâchement fait dans une grande mesure est une justification triomphante du principe général, et l'on ne doit pas du tout prétendre que c'est là une chose dérogeatoire au principe.

Relativement à cette offre statutaire, mon honorable ami ne sait-il pas, d'abord, que le parlement se trouvait en présence de circonstances dont on avait fait l'épreuve dans un traité qui avait existé de 1854 à 1866 ; qu'il s'agissait d'un pays avec lequel nous avions déjà en un traité où tous les produits étaient mentionnés en détail, traité qui avait été discuté à maintes reprises dans ce parlement et que, c'était le désir de cette Chambre, nous voulions remettre en vigueur aux mêmes conditions ? Cela est bien différent de l'abandon au gouvernement du pouvoir de négocier un traité de commerce avec la Chine, le Japon et tout autre pays de l'univers, dont les conditions commerciales sont inconnues de ce parlement, qui n'a même jamais été appelé sérieusement à les examiner. Ainsi, je dis que mon honorable ami n'a aucune raison de dire que l'offre statutaire ayant été faite et sanctionnée et pouvant être mise en vigueur par un arrêté ministériel, en conséquence la conclusion d'un traité de commerce absolument nouveau avec un tout autre pays était une chose qui devait être enlevée au parlement et remise entre les mains d'un comité du parlement, formé pour le moment du cabinet du pays. Je citerai ce cas : Même lorsque nous avons fait avec la France un traité de commerce des plus restreints, ne s'appliquant qu'à un petit nombre d'articles qui ne sont pas de la plus grande importance, ni sous le rapport du commerce ni sous celui du revenu, le gouvernement a cru devoir demander d'être autorisé à négocier avec la France et à mettre en vigueur un traité à des conditions qui, à son avis, seraient favorables au Canada. L'autorisation que le gouvernement a demandée et que le parlement lui a accordée n'était que le pouvoir de négocier, et, plus tard, de soumettre le résultat des négociations au parlement pour qu'il donne sa décision.

J'ai dit aussi qu'en plusieurs circonstances, des députations s'étaient rendues à Washington pour établir, s'il y avait possibilité, des relations commerciales limitées avec les États-Unis ; mais jamais aucun gouvernement n'a encore demandé ou songé à demander à un parlement quelconque, et certainement aucun parlement n'aurait accordé le pouvoir d'aller à Washington négocier même le meilleur traité de commerce qu'il serait possible d'obtenir pour le Canada, et de le mettre en vigueur sans demander que ce même parlement en approuve les détails. Mais le gouvernement—un gouverne-

M. FOSTER.

ment libéral, et on demande aux libéraux d'appuyer sa demande—va beaucoup plus loin aujourd'hui en demandant, sans donner de détails, sans préciser d'articles, et sans faire de rapport, qu'il soit autorisé à réduire de 25 pour 100 les droits existant actuellement avec n'importe quel pays, sans demander que le parlement approuve les détails. Il demande au parlement de renoncer à l'un de ses droits les plus sacrés qu'il possède depuis qu'il existe, de renoncer à un droit non seulement juste, mais que l'on peut confier avec assurance au parlement.

Après ces quelques observations, au cours desquels je me suis efforcé d'apporter brièvement les arguments qui ont été développés d'une manière plus complète en d'autres circonstances, je désire proposer cet amendement :

Qu'après le mot " pourront " dans la cinquième ligne, les mots suivant soient insérés " après que le parlement y aura donné sa sanction."

Je présente cet amendement afin que si, dans l'intervalle, le gouvernement, après examen, croit qu'il est avantageux de permettre à la Chine, au Japon, aux États de l'Amérique du Sud, ou à tout autre pays d'avoir accès au marché du Canada et de profiter de la réduction de 25 pour 100 sur les droits actuels, il fera les examens et les arrangements préliminaires, mais il devra demander au parlement d'approuver les détails. Est-ce là plus que ce que le parlement doit exiger ? Est-ce là quelque chose que le parlement ne devrait pas demander ? Est-ce là quelque chose qu'un gouvernement pourrait refuser d'accorder à un parlement constitutionnel comme celui-ci ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceux qui ont écouté l'honorable premier ministre il y a quelques jours, lorsqu'il a cité le cas de l'offre permanente comme partie de la politique nationale de 1879, n'aurait pas de difficulté, je crois, d'arriver à la conclusion que sous le rapport des principes, il n'y a pas de différence possible entre cette offre et celle contenue dans la résolution maintenant soumise à la Chambre. En matières de gouvernement constitutionnel et de principe, il n'y a pas de questions de degré. La question de principe est la même, et si le principe du gouvernement constitutionnel est violé par cette résolution, alors, je suis prêt à démontrer qu'il a été résolu dans une mesure beaucoup plus grande par la résolution que les honorables membres de la gauche ont incorporée dans le bill de 1879, relatif au tarif, résolution que l'on appelle ordinairement " l'offre permanente." Lorsque mon honorable ami dit que nous voulons nous arroger le pouvoir de changer les droits, et de les hausser ou de les baisser à volonté, il dépasse naturellement les bornes de la discussion, car il sait bien que le pouvoir du gouvernement en cette matière est rigoureusement limité. Il est restreint sous ce rapport que, par le tarif général, il n'est pas proposé que ce gouvernement ou tout autre gouvernement aura, par son action exécutive, le pouvoir d'augmenter les droits au delà des limites fixées dans ce tarif, et le chiffre de droit que nous pouvons imposer en vertu du tarif de réciprocité est aussi clairement déterminé, de sorte que le pouvoir que cette résolution propose de donner au gouvernement n'est qu'un pouvoir qui ne saurait dépasser les deux limites, savoir, ne pas augmenter les droits fixés dans le tarif général, et ne pas les

réduire au-dessous du chiffre fixé dans le tarif de réciprocité.

Mon honorable ami a dit que nous ouvririons les portes à un abus de pouvoir. Il a répété, en l'accentuant, ce qu'il avait dit dans un débat précédent. Dans ce débat, il a dit :

Quelle est la proposition dans le présent cas? La proposition est que lorsque le parlement a déterminé un revenu après avoir examiné attentivement les avantages et les désavantages, quand le parlement a fixé les droits et ensuite fixé les dépenses, un cabinet composé de treize ministres aura le pouvoir—et il le demande et il veut l'obtenir au moyen de sa majorité—de diminuer ce revenu, en ce qui concerne les importations, de 25 pour 100 sur le tout, ce qui ébranle la base financière, tourne un excédant en déficit, ou ajoute à un déficit possible plusieurs milliers de dollars, peut-être des millions de dollars. Je prétends que pas un ministre des Finances, pas un parlement, ne peuvent, dans de semblables conditions, facilement prendre leurs mesures avec soin et prudence. Le fait de donner au cabinet ce que le parlement a toujours possédé et conservé avec jalousie, jette le désordre dans tout ce qui constitue la base des finances du pays.

Et faisons une comparaison entre l'effet possible, car ce n'est qu'un effet possible, de la résolution telle qu'elle est maintenant, et l'effet possible de l'offre permanente aujourd'hui, prenant dans les deux cas comme terme de comparaison le commerce de l'année dernière. L'honorable député parle de l'incertitude de cette matière. S'il existe des incertitudes—et je crois qu'il n'y en a pas autant que le croit l'honorable député—il existe aussi des certitudes. D'abord, il est certain que ce projet est destiné à faire profiter la Grande-Bretagne de la clause différentielle. Il ne saurait y avoir de doute à ce sujet. La chose a été annoncée dans l'exposé budgétaire et la clause a été appliquée dans chaque bureau de douane du Canada le lendemain et l'on en continue l'application.

Il y a une autre certitude dans la matière. Il est certain que la clause ne s'applique pas aux Etats-Unis. Personne ne prétend dire qu'elle s'y applique. Incontestablement, si les Etats-Unis changent leur tarif et le réduisaient à l'égal du nôtre, cette clause s'y appliquerait, mais pas une personne sensée ne croit qu'il soit sur le point de le faire.

Je vois qu'en 1895-96, nos importations totales pour la consommation se sont élevées à \$110,587,480. Si nous déduisons les importations de la Grande-Bretagne, \$32,979,042, et les importations des Etats-Unis, \$58,574,024, il reste \$19,033,714, représentant nos importations totales faites de pays étrangers aux Etats-Unis et à l'Angleterre, c'est-à-dire de pays auxquels ces incertitudes possibles pourraient s'appliquer.

Nous voyons aussi que sur cette somme de \$19,000,000 d'importations de l'univers entier, exclusion faite de l'Angleterre et des Etats-Unis, l'on a perçu un droit de \$5,092,530. Maintenant, quelle incertitude peut-il y avoir d'ici à la prochaine réunion du parlement? On ne saurait percevoir un quart, mais un $\frac{1}{2}$ seulement du droit avant la prochaine session, de sorte que s'il est vrai que cette politique soit injuste et dure, le parlement, qui sera en session dans quelques mois, aura l'occasion d'en faire cesser l'application, si matière il y a.

Ainsi, nous n'avons à nous occuper dans le moment que de ce qui peut arriver d'ici à la prochaine session.

Je prétends que tout pays de l'univers, sauf les Etats-Unis, l'Angleterre ayant tout l'avantage de cette résolution—devrait profiter de l'occasion.

S'il doit en résulter les mauvais effets dont parle l'honorable député, dans quelle position nous trouverons-nous? Alors nous ferons affaires avec les pays qui, l'an dernier, nous ont envoyé pour \$19,000,000 de marchandises sur lesquelles le droit s'est élevé à plus de \$5,000,000. Divisez cela par $\frac{1}{2}$, et vous constaterez que le pire qui puisse arriver, si tous les pays du monde devaient profiter de cette disposition, serait de réduire, d'ici à la prochaine session, les droits que nous percevons autrement du montant de \$636,566. C'est là ce qui peut arriver de pire ou de mieux, comme l'entendra l'honorable député, si tout pays de l'univers profite de cette résolution.

Voyons ce qui serait arrivé si nous avions accepté l'offre de 1879 des honorables messieurs de la gauche, au lieu de la résolution qu'ils critiquent dans le moment. J'ai ici une liste des marchandises comprises dans cette offre, et je vois que sur ces marchandises importées, l'an dernier, des Etats-Unis, il a été payé un droit de \$1,722,757, de sorte que si nous devons faire entrer cette offre dans le tarif actuel nous donnerions au gouvernement le pouvoir de retrancher ce montant de droits, tandis que le plus que nous pourrions perdre, si tous les pays profitaient de cette résolution, serait \$600,000 seulement. Ainsi donc, si cette proposition sape les bases du gouvernement parlementaire, ouvre la porte toute grande à la désorganisation de notre système fiscal, détruit le contrôle parlementaire à un degré qui rend possible une forte augmentation de notre déficit ou une diminution considérable de notre excédant, selon le cas, toutes ces terribles possibilités signalées par l'honorable député deviendraient trois fois plus à craindre si nous adoptions l'offre qu'il plaçait dans les résolutions de 1879.

C'était là, M. l'Orateur, le seul point que je voulais discuter, mais pendant que je suis debout, j'aimerais traiter un sujet qui, je crois, ne manquera pas d'intérêt; et il s'agit de la valeur de notre commerce avec ces pays dont on nous a tant parlé, ces pays qui jouissent d'un traité de nation favorisée avec l'Angleterre, j'ai ici un état des importations de chaque pays—il y en a 20—avec lequel la Grande-Bretagne a un traité renfermant la clause de la nation la plus favorisée. Il sera intéressant de voir à quels dangers nous nous exposons en admettant les marchandises de ces pays.

Il y a d'abord la République Argentine. Nous avons importé, de ce pays, l'an dernier, pour la valeur de \$936. Et nous avons perçu peu de droits, car ces marchandises étaient toutes de la classe des marchandises admises en franchise.

Je vois qu'il existe un traité de la nation la plus favorisée avec l'Autriche-Hongrie. Nous avons importé de ce pays pour la valeur de \$203,713, sur quoi nous avons perçu, en droits, \$58,306.88.

Vient ensuite la Belgique, et c'est l'un des pays avec qui nous avons un traité de la nation la plus favorisée. La valeur des importations de ce pays a été de \$920,758; les droits perçus, \$192,457.64. Puis il y a la Bolivie. Songez à l'énorme commerce qui nous viendrait, si nous devons ouvrir nos marchés à ce pays qui ne nous a rien envoyé. Le Chili, la Colombie, Costa-Rica, Libérie, Madagascar, le Maroc, les Iles Sandwich et Tunis, tous ayant un traité de la nation la plus favorisée avec l'Angleterre, n'ont pas envoyé pour la valeur d'un sou de marchandises au Canada. Et cependant, l'honorable député (M. Foster) essaye de frapper l'imagination du public

en parlant de l'immense commerce pour nos industries.

M. LISTER : La ruine de l'ouvrier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Précisément. Il y a d'autres nations favorisées avec lesquelles nous avons eu des relations commerciales, mais vous comprenez qu'à l'exception de la France, de l'Allemagne et de la Belgique, il n'y a pas de quoi alarmer la Chambre, et je ne crois pas que les honorables députés soient bien alarmés à ce sujet.

Le Danemark nous a expédié pour la valeur de \$12,905, soit \$420 de droits.

Nos importations de la France ont été considérables, \$2,810,942, et le droit, \$1,020,804.74. Nos importations totales d'Allemagne étaient de \$5,913,459; droits, \$1,329,186.36.

La Perse a exporté ici pour \$515, donnant un droit de \$162.94. Comment l'exportation de ce pays peut-il nous alarmer ?

La Russie nous a envoyé pour \$15,974; droits, \$259.50.

Nos importations de la Suède et la Norvège se sont élevées à \$45,150, donnant \$7,658.86 de droits. Nous avons importé du Venezuela pour \$266,927; \$212 de droits.

De tous les pays jouissant d'un traité de la nation la plus favorisée avec l'Angleterre, y compris la France, l'Allemagne et la Belgique, qui sont les seuls de ces pays avec lesquels nous faisons un commerce considérable, les importations totales ont été de \$10,209,279, moins de $\frac{1}{5}$ des importations totales du pays. Et sur ces importations nous avons perçu \$2,609,478.

Je crois avoir établi clairement que notre commerce avec ces pays n'est pas alarmant, et il n'y aurait pas de danger à leur laisser libre entrée sur nos marchés.

Mais le point principal que je voulais établir, en ce qui concerne l'importance de notre commerce, notre position financière, la possibilité d'augmenter un déficit ou de réduire un excédent, autant de questions abordées par l'ex-ministre des Finances (M. Foster), la présente résolution est presque inoffensive, comparativement à l'offre permanente qui existait sous la politique nationale, et qui comportait une réduction possible de revenu de \$3 pour chaque piastre.

Sir CHARLES TUPPER : On doit féliciter la Chambre de ce que, enfin, les membres du gouvernement ont retrouvé leur voix et ont osé soumettre quelques observations. Mais il suffit d'avoir entendu l'énoncé que vient de faire le ministre des Finances pour constater que l'honorable ministre a étudié la question présentement soumise à la Chambre. Quelle est la question soumise par mon honorable ami (M. Foster)? La question sérieuse de savoir si la Chambre va déléguer des pouvoirs législatifs au gouverneur en conseil, si cette Chambre doit confier au gouverneur en conseil le pouvoir d'élever ou de réduire des droits, le pouvoir de faire des traités.

Je dois dire d'abord que mon honorable ami (M. Fielding) qui vient de parler, a tout à fait mal compris l'esprit de l'argumentation soumise par ce côté-ci. Il ne s'agit pas de savoir dans quelle mesure le revenu sera exposé, ni jusqu'à quel point doivent être affectés les arrangements que fait le gouvernement au sujet des revenus du pays, mais la grande question est de savoir si c'est le parle-

M. FIELDING.

ment ou le gouvernement qui va faire le tarif. La question est de savoir si les traités avec les pays étrangers vont être négociés et ratifiés par le gouverneur en conseil, sans entraves, sans que la Chambre soit mise dans la confiance du gouvernement.

Maintenant, M. l'Orateur, prenons la question des traités. Nous sommes aujourd'hui dans une position bien différente de celle où nous étions il y a quelques années. Les honorables députés se rappelleront que lorsque sir Alexander Galt, à titre de haut-commissaire du Canada, reçut instruction de communiquer avec le gouvernement impérial en vue de négocier de meilleures relations commerciales entre le Canada et l'Espagne; notre gouvernement demandant au gouvernement de Sa Majesté de reconnaître à sir Alexander Galt, pour ces négociations, le pouvoir de plénipotentiaire; ce qui fut refusé. Les honorables députés trouveront dans les archives un refus formel à cette requête qui remonte à 1881.

Le gouvernement impérial déclara n'avoir aucune objection à ce que le Canada nommât un commissaire, et qu'il serait heureux que ce commissaire put fournir tous les renseignements en son pouvoir à l'ambassadeur du Royaume-Uni, ou toute personne chargée de conduire ces négociations, mais il rejeta absolument la requête du gouvernement canadien à l'effet de nommer notre commissaire plénipotentiaire dans le but de protéger les intérêts canadiens.

Les honorables députés savent que plus tard, lorsque j'étais haut commissaire, je soumis cette question au gouvernement de Sa Majesté et la chose fut parfaitement discutée. J'ai pu ainsi faire comprendre au gouvernement de Sa Majesté l'importance vitale, vu notre position, d'avoir un représentant du gouvernement canadien revêtu, dans de telles occasions, des pleins pouvoirs plénipotentiaires. Le gouvernement impérial revint sur la décision qu'il avait prise en 1881, et je fus nommé plénipotentiaire, conjointement avec sir Clare Ford, l'ambassadeur du gouvernement anglais à la cour d'Espagne, pour négocier un traité pour le Canada.

Les honorables députés trouveront dans les dépêches qui sont à leur disposition, que non seulement ce point fut concédé, non seulement je fus revêtu de pleins pouvoirs plénipotentiaires, mais que les instructions données par le bureau des affaires étrangères à sir Clare Ford et à moi-même, comme plénipotentiaires conjoints, contenaient que la négociation du traité devait être faite par le plénipotentiaire canadien, bien que signé par l'ambassadeur de Sa Majesté.

Ainsi donc, il a été concédé au Canada qu'en matières concernant ses intérêts commerciaux, la Reine revêtait le commissaire canadien des pouvoirs plénipotentiaires conjointement avec l'ambassadeur, de même que j'ai été nommé, subséquemment, avec le marquis de Dufferin, alors plénipotentiaire à Paris, et revêtu des mêmes pouvoirs, pour représenter les vues du Canada et obtenir ce que désirait le gouvernement canadien.

Je mentionne cela, en passant, comme une circonstance très importante dans laquelle non seulement la position du Canada fut reconnue, mais le représentant du gouvernement canadien se trouva revêtu de pleins pouvoirs plénipotentiaires pour négocier un traité concernant nos intérêts commerciaux, appuyé de toute l'influence de l'ambassadeur

de Sa Majesté, de toute l'influence du bureau des affaires étrangères et du pouvoir anglais.

C'est là, à mon avis, une position des plus importantes pour le Canada.

Maintenant quelle raison y a-t-il à ce que propose cette résolution, savoir : de revêtir le gouverneur en conseil de ce pouvoir, sans que le parlement soit en aucune manière renseigné sur ce que l'on fera de ce pouvoir de négocier un traité avec un pays étranger ? Je dis que la nécessité d'une procédure aussi anormale et extraordinaire n'existe pas pour le Canada, qui est, après tout, une dépendance de la Couronne anglaise.

Mon honorable ami, le ministre des Finances, n'a pas du tout réussi, je crois, à saisir la force de l'argument que, d'après cette résolution, non seulement le gouverneur en conseil fait des traités, mais, en réalité, légifère, et peut altérer le tarif du pays sans s'adresser au parlement.

Quelle réponse nous donne l'honorable ministre ? Il invoque un argument qu'il suffit de citer pour démontrer combien il est illusoire.

L'honorable ministre a perdu de vue le grand point de la question. Il invoque l'offre statutaire placée dans nos statuts, non par le gouverneur en conseil, mais par le parlement. Même si l'honorable ministre devait dire ce qu'il a l'intention de faire, et je demande à la Chambre la permission de le dire, ce serait encore une chose tout à fait différente de cette offre statutaire. Voilà le point sur lequel les deux côtés de cette Chambre diffèrent d'opinion. Cette offre n'a aucun rapport avec la question, qu'elle affecte ou non le revenu. C'est un acte du parlement mis délibérément dans nos statuts, avec pleine connaissance de son importance et de ses effets.

L'honorable ministre sait que cette disposition était comprise dans le traité de réciprocité qui existait auparavant entre le Canada et les Etats-Unis. Le parlement, en possession de tous les renseignements, déclara que le gouverneur en conseil aurait le pouvoir de conclure les arrangements qu'il jugerait nécessaires avec les Etats-Unis d'Amérique. Mais l'action du gouvernement canadien est limitée à tout ce que le parlement avait autorisé dans tous les détails.

L'honorable ministre voit-il de la ressemblance entre les deux cas ? Croit-il que l'offre statutaire avait quelque rapport avec la question de donner au gouverneur en conseil le pouvoir de faire et de faire des traités, de conclure tels arrangements sans demander l'assentiment du parlement ?

Les deux questions sont tout à fait différentes.

Je n'occuperai pas le temps de la Chambre à discuter la question du commerce privilégié, question qui, l'honorable ministre le sait, a été parfaitement réglée par la clause qu'il a subseqüemment soumise, stipulant que la difficulté relative aux arrangements serait réglée par le gouverneur en conseil ayant le pouvoir d'exécuter les desirs et de remplir les obligations du gouvernement impérial à ce sujet.

Je veux maintenant, M. l'Orateur, remercier mon honorable ami, le premier ministre, de l'éloge qu'il a faite de la politique nationale.

Il ne faut pas oublier que durant dix-huit longues années, les honorables membres de la droite ont dénoncé la politique nationale, qui a protégé nos industriels, comme contraire aux intérêts du peuple canadien. Pendant dix-huit longues années ils ont dénoncé cette politique dans les termes les plus

violets. Eh bien ! M. l'Orateur, les honorables députés savent que le ministre des Finances a déclaré à la Chambre que dans le tarif général qu'il allait soumettre à l'approbation du parlement, il avait adopté, sans modifications importantes, la politique nationale, c'est-à-dire, qu'il avait adopté dans son entier la politique nationale comme tarif du pays, cette politique qui, pendant dix-huit ans, lui et son parti avaient sans cesse dénoncée.

Quelle objection avaient les honorables députés à cette politique ? N'était-ce pas son haut caractère particulier ? N'était-ce pas qu'elle adoptait le principe de protection ? Eh bien ! M. l'Orateur, l'honorable ministre nous a fait le plus grand compliment possible, celui de l'imitation, et il a adopté comme tarif général du pays, la politique nationale si longtemps dénoncée.

Maintenant, que nous dit ce soir le premier ministre ? La politique qu'il adopte, le tarif qui doit faire contraste avec les tarifs de tous les autres pays, c'est le tarif que le ministre des Finances nous dit être en substance le nôtre.

Il nous dit qu'après avoir regardé de tous côtés, après avoir étudié la question sur toutes ses faces, le seul tarif qu'il trouve aussi avantageux et aussi modéré que le nôtre, c'est le tarif de l'Angleterre. Ainsi donc, il ne peut trouver un autre pays au monde qui mérite les faveurs que propose cette clause.

Il nous dit d'abord qu'il va établir une comparaison entre les tarifs des autres pays et celui du Canada, et il déclare qu'après avoir regardé de tous côtés, il n'a pu trouver un tarif assez modéré, sauf le tarif de l'Angleterre, qui permette à ces pays de bénéficier de cette clause.

M. le président, j'offre à mon honorable ami mes plus sincères remerciements pour avoir si parfaitement défendu, par sa comparaison, le caractère modéré du tarif protecteur adopté par le parti et le gouvernement conservateurs.

Je désire attirer l'attention de mon honorable ami sur le fait qu'en citant les chiffres du commerce des divers pays avec le Canada, il prend les chiffres de l'année dernière, une année durant laquelle les industries canadiennes étaient sous le régime protecteur. Il ne nous dit pas ce que ce sera sous le libre-échange, politique qu'il veut introduire par une réduction de $\frac{1}{3}$ d'abord, puis de $\frac{1}{2}$ du tarif général, ce qui changerait fort ces chiffres probablement.

L'honorable ministre ne le niera pas ; il prétend, et se glorifie de la chose, que la mère-patrie va retirer de grands avantages de ce tarif différentiel, comme il l'appelle. Comment cela ? Par l'énorme quantité de marchandises qui sera importée ici de la Grande-Bretagne. Quand viendront les exportations de la Belgique, de la France et de l'Allemagne et de tous les autres pays, l'honorable ministre pourra voir que tous ces chiffres qu'il a signalé à l'attention de la Chambre sont tout à fait erronés.

J'attirerai l'attention du ministre des Finances et du premier ministre, sur un fait dont ils ne semble pas avoir tenu compte en proposant les arrangements contenus dans cette clause. J'ai ici une dépêche envoyée par le gouvernement impérial au gouverneur général du Canada, en date du 28 juin 1895 ; soit une date assez récente.

Devons-nous attacher quelque importance à une semblable communication ; devons-nous du respect au gouvernement impérial ; croyons-nous que le

gouverneur général va traiter cette communication avec mépris, devons-nous du respect à une communication du bureau colonial exprimant les sentiments du gouvernement de Sa Majesté au sujet du pays et de la position dans laquelle nous sommes ? L'honorable ministre prétendra-t-il qu'une dépêche au très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies, exprimant les vues du gouvernement de Sa Majesté sur une question de ce genre doit être traitée avec mépris, ou mérite notre attention ? Que dit cette dépêche ? Elle se rattache directement à cette question. Mon honorable ami ne niera pas que, d'après cette clause, un tarif différentiel doit être établi—qu'il a déjà établi ce tarif. L'honorable ministre a dit que cela avait été fait par le ministre des Douanes que je suis heureux de féliciter au sujet du prochain événement qui le fera véritable ministre des Douanes. Je vois dans cet acte du premier ministre et de son cabinet l'adoption d'une politique inaugurée par ses prédécesseurs. Après avoir essayé le système de contrôleurs, le gouvernement a compris le besoin de révoquer les contrôleurs du plein pouvoir des membres du cabinet. Si jamais il fut nécessaire de donner au contrôleur des Douanes un siège dans le cabinet, c'est lorsqu'il s'est agi d'appliquer cette clause. Mais cela est en dehors de la question. Ce tarif est maintenant loi en opération, et l'honorable contrôleur établit différents taux de droits. L'honorable ministre des Finances n'a-t-il pas dit que l'Angleterre seule jouissait dans le moment, de la réduction de ½ ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : L'honorable député commence à lire une dépêche dont il a déjà cité des extraits, et sur laquelle les vues du gouvernement ont été exposées. Cela n'a rien de neuf.

Sir CHARLES TUPPER : Si jamais l'on a vu une interruption absurde, c'est celle que vient de faire l'honorable ministre. Il n'interrompt que pour le plaisir de la chose. La question est trop importante.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député devrait soigner ses paroles. Je me suis toujours efforcé de le traiter avec courtoisie, il n'a pas le droit de faire de semblables observations.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne vois pas en quoi j'ai interrompu l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a posé une question.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai dit que l'honorable ministre avait admis que c'était un tarif différentiel.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit qu'il n'en était pas ainsi.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai aussi dit que l'honorable ministre l'avait mis en vigueur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce tarif.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre veut-il me dire qu'un tarif qui admet les marchandises d'un pays à un certain taux et refuse ce privilège à un autre pays, n'est pas un tarif différentiel ? L'honorable ministre a perdu de vue ce fait, et la chose n'est pas contredite. Je dis que c'est un tarif

Sir CHARLES TUPPER.

différentiel ou rien du tout ; cette disposition signifie un tarif différentiel ou elle ne signifie rien.

Elle a pour but de conférer au gouverneur en conseil le droit de conclure une demi-douzaine de traités comportant des droits différentiels avec d'autres pays, si d'après le gouvernement et l'interprétation du contrôleur des Douanes ces pays ont droit de bénéficier des privilèges de cette clause. Voilà la position. Donc, si jamais tarif porta à sa face même la preuve qu'il est un tarif privilégié c'est bien celui-ci que l'on veut appeler tarif de réciprocité, parce que les honorables députés n'ignorent pas que le premier ministre a déclaré formellement que la Belgique et l'Allemagne ne pouvaient se prévaloir des avantages de ce tarif, et que l'Angleterre était seule de tous les pays de l'univers qui pouvait en bénéficier. Cependant l'honorable ministre refuse de reconnaître que ce soit là un tarif différentiel. La question ne peut pourtant pas soutenir la moindre discussion. Il n'y a pas de doute possible, ce tarif est privilégié, et tombe sous le coup des termes de la dépêche du marquis de Ripon, et de deux choses l'une : ou le gouvernement devra conseiller le gouverneur général en sa qualité de représentant du Souverain, de méconnaître l'ordre formel du secrétaire d'Etat pour les colonies contenu dans une dépêche qui lui fut adressée pour sa gouverne ; ou cette clause ne peut devenir loi, si elle conserve son caractère différentiel.

Que dit le marquis de Ripon dans sa dépêche en date du 28 juin 1895 ? Je désire surtout appeler l'attention du premier ministre sur ce point ; suivant moi cette question est des plus sérieuses, bien que l'honorable ministre puisse différer d'opinion avec moi à ce sujet. Je ne désire pas obtenir une déclaration d'indépendance dans cette année du jubilé de diamant—c'est la dernière chose que le peuple canadien puisse désirer—et de nouveau j'appelle l'attention sur cette clause qui est de sa nature très importante. Le marquis de Ripon écrivait :

Bien que, en agissant ainsi le parlement ait fait disparaître toutes les restrictions législatives qui entravaient l'action des colonies, autant que la législation impériale y est concernée, il sera nécessaire pour que le parlement de Sa Majesté soit en état de donner effet à ses engagements relativement aux obligations internationales de l'Empire, et pour la protection de ses intérêts en général, qu'aucun projet de loi adopté par une législature coloniale et ordonnant l'imposition de droits différentiels, devra être réservé pour la signification du bon plaisir de Sa Majesté, afin de permettre que tout le temps nécessaire soit accordé pour qu'il puisse être pris en considération à ses différents points de vue.

Pour cette raison et afin d'éviter tout désagrément, il serait désirable, quo si de semblables droits se trouvent compris dans un bill renfermant le tarif général, qu'une clause devrait être ajoutée déclarant que ces droits ne deviendront pas en vigueur tant que Sa Majesté n'aura pas signifié son bon plaisir.

L'honorable ministre s'est-il conformé aux instructions formelles du gouvernement de Sa Majesté, déclarant que si ce gouvernement adoptait des droits différentiels, cela devrait être contenu dans une clause spéciale, et il devra être ajouté que cela ne sera pas en vigueur jusqu'à ce que Sa Majesté ait signifié son bon plaisir. Il y est même dit que la sanction du gouverneur général à ce bill sera suspendue, et plus que cela le bill lui-même devra déclarer qu'il ne pourra avoir force et effet tant que Sa Majesté n'aura pas signifié son bon plaisir ; ce qui veut dire, jusqu'à ce que le gouvernement impérial ait eu l'occasion d'étudier attentivement ce projet de loi, et déclarer s'il doit ou non recevoir

la sanction de Sa Majesté. Un exemple de ce que je viens de dire se trouve dans les lignes suivantes :

Je ferai remarquer ici, que toute loi semblable à celle adoptée par la législature de la Nouvelle-Zélande en 1870.—

Je vous prie de remarquer ceci. Cette loi adoptée en 1870 par la législature de la Nouvelle-Zélande était faite, afin d'atteindre exactement le même but que celui qui est visé dans cette clause, et voici comment le secrétaire d'Etat pour les colonies traite ce point :

Je ferai remarquer ici, que toute loi de la nature de celle adoptée par la législature de la Nouvelle-Zélande en 1870, qui avait pour but de permettre au gouverneur en conseil de la colonie de suspendre ou de modifier tous droits imposés par l'Acte des droits de douane de la colonie, conformément à toute convention intercoloniale, à part de donner ouverture à de graves objections sur le terrain constitutionnel. * * * et en conséquence, à moins que les articles auxquels ces pouvoirs devront s'appliquer, et que la proportion dans laquelle la remise puisse être accordée ne soit spécifiée, le gouvernement de Sa Majesté aurait de sérieuses raisons de douter de l'opportunité qu'il y aurait de conseiller à Sa Majesté de sanctionner une loi de cette nature.

Peut-on s'exprimer plus formellement ?

Ils espèrent donc que la législature coloniale....

Voyez, M. l'Orateur, il ne parle plus de Son Excellence le Gouverneur général. Le secrétaire d'Etat pour les colonies, le gouvernement impérial lui-même, s'adresse à un tribunal encore plus élevé que celui du représentant de la reine, ils en appellent aux législatures coloniales, ils s'adressent au parlement du Canada, et leurs disent :

Ils espèrent donc, que les législatures coloniales ne tenteront en aucune manière de se départir de leur droit de déterminer le montant de leurs taxes, ou ne confieront pas à l'exécutif un pouvoir, qui n'étant pas exercé avec la plus grande attention pourrait par mégarde donner naissance à de sérieux conflits, non seulement avec les autres colonies, mais avec les puissances étrangères.

Puis-je demander, M. l'Orateur, aux membres du gouvernement, s'ils réalisent dans quelle position ils se trouvent, comprennent-ils qu'ils viennent d'agir contrairement aux instructions données au gouverneur général du Canada par le parlement impérial ? Se rendent-ils compte du fait, qu'ayant adopté un tarif différentiel et s'étant vanté qu'il allait prendre effet immédiatement, on les a avertis que toute législature coloniale, voulant rester fidèle à la Couronne, lorsqu'elle veut adopter une loi de cette nature, doit le faire par un bill séparé, et ajouter, par une clause spéciale, qu'il ne sera pas en vigueur tant que Sa Majesté n'aura pas fait connaître son bon plaisir à son sujet—non pas simplement par la sanction du gouverneur général, mais par celle de Sa Majesté. Le gouvernement ne s'est conformé à aucune de ces conditions.

En dépit des instructions claires et formelles de la Couronne elle-même, telles que significées par le très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies dans la dépêche au gouverneur général du Canada, ils ont agi contrairement à tout cela, et ils demandent à cette Chambre d'adopter ce que le marquis de Ripon, un homme d'Etat brisé aux affaires publiques et d'une très grande expérience, a demandé avec instance au parlement du Canada de ne pas faire.

Les honorables membres du gouvernement demandent à leurs partisans et à cette Chambre, de faire ce que le secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, les a supplié de ne

pas accomplir, parce que cela pourrait entraîner de sérieuses complications, non seulement avec d'autres colonies, mais avec des puissances étrangères. Dans les circonstances, je crois que cette législation a été préparée trop à la hâte et sans le soin convenable. Le gouvernement ne semble pas réaliser la terrible responsabilité qu'il assume en adoptant une politique qui est en contradiction complète avec les instructions du gouvernement de Sa Majesté et le principe qui est pour ainsi dire la base du gouvernement parlementaire anglais. Ce principe déclare que le parlement doit conserver le contrôle absolu sur les actes du gouvernement au sujet de l'imposition ou de la suppression des taxes.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Pater-son) : Je n'entreprendrai pas de répondre au dernier argument invoqué par l'honorable chef de l'opposition—si je puis appeler cela de ce nom—car je considère qu'il n'est pas du tout pertinent à l'amendement qui est maintenant devant la Chambre. Il me semble que, ayant appuyé l'amendement qui a été présenté et rejeté par la Chambre, il s'est déclaré virtuellement en faveur de cette clause qu'il prétend aujourd'hui être inconstitutionnelle. L'honorable monsieur veut maintenant la modifier d'une autre façon, tandis que dans les dernières remarques qu'il a faites il a soutenu que nous n'avions pas le droit de l'adopter. On me permettra peut-être de dire un mot au sujet de l'amendement antérieur. Suivant lui, la rédaction de la résolution laissait à désirer, et il résolut par son amendement de la rendre plus claire. Qu'il me pardonne si je lui dis qu'au lieu d'avoir atteint ce but, il a simplement restreint la résolution sur un point particulier. Telle qu'elle se lit maintenant, la résolution accorde le pouvoir qu'il demande, car il demande simplement qu'un sujet particulier soit pris en considération.

La clause d'après sa rédaction actuelle donne le droit de prendre connaissance de l'affaire tout entière, et l'honorable député propose maintenant un deuxième amendement qu'il croit important, et qui déclare que cette clause de réciprocité ne pourra s'appliquer à aucun pays avant la prochaine session du parlement. Comme l'a démontré l'honorable ministre des Finances, l'honorable député (sir Charles Tupper) a essayé par ces paroles dans cette Chambre et à travers tout le pays, de jeter l'alarme et de laisser supposer que le gouvernement voulait obtenir un pouvoir tout à fait contraire aux intérêts du pays. Il a ainsi fait remarquer que si les pays mentionnés par l'honorable chef de l'opposition devaient bénéficier des avantages de cette clause, le résultat qui s'en suivrait ne serait pas d'une aussi grande importance que ce dernier a voulu le laisser supposer.

L'honorable ministre des Finances a aussi établi clairement que l'honorable député (M. Foster) n'avait pas eu raison d'entrer dans une pareille colère, parce qu'il a déclaré être le champion de l'ouvrier et des fabricants qui allaient être anéantis. Cette colère était inutile, à la lumière des chiffres que le ministre des Finances (M. Fielding) lui donnait à lui (M. Foster) relativement au commerce du Canada avec les pays étrangers, à part l'Angleterre et les Etats-Unis.

Je me suis levé toutefois, pour faire remarquer que le ministre des Finances (M. Fielding) en prenant en considération tous les dommages possibles

qui pourraient en résulter a accordé à l'ex-ministre des Finances (M. Foster) plus de concessions qu'il n'aurait dû le faire, parce qu'il a pris le total des importations du pays. L'honorable député (M. Foster) qui a proposé cet amendement savait bien qu'en tant que le commerce de la Belgique et de l'Allemagne y est concerné—et ce sont là les deux pays sur lesquels il a le plus insisté—et au sujet desquels il a déclaré, que s'il était dans la position du contrôleur des Douanes, tous deux bénéficieraient aujourd'hui des avantages de cette clause de réciprocité. Le contrôleur des Douanes actuel n'en a pas décidé ainsi, et par conséquent ils ne peuvent bénéficier de ses avantages. Mais si l'honorable monsieur avait le pouvoir, et réussissait à faire adopter son amendement et à les y astreindre, quel sérieux état de choses verrions-nous durant les neuf mois à venir—car j'espère que le parlement se réunira de nouveau dans neuf mois.

Les honorables membres de l'opposition parlent de cette clause au même point de vue que les traités qui sont faits d'une manière formelle, qui doivent exister durant une période déterminée, et qui peuvent être dénoncés. Ce que nous voulons adopter n'est pas un traité mais un tarif. Mais, M. l'Orateur, étudions le commerce de la Belgique et de l'Allemagne, et cela, non pas en prenant en considération le commerce tout entier, mais les articles particuliers qui font le sujet de nos importations de ces pays. L'honorable député suit que sous l'empire de la clause "D" qui contient le tarif de réciprocité, le sucre n'est pas compris.

Passons maintenant au commerce de l'Allemagne, de ce pays dont il a tant parlé. Le total des importations de ce pays venant de l'Allemagne sous l'empire du tarif de l'honorable monsieur, fut de \$5,931,459. Mais sur ce montant il a été importé pour \$2,043,882 de sucre, lequel article n'est pas affecté par cette clause. A part cela, sous l'empire du tarif des membres de la gauche, on admettait pour \$813,214 d'autres marchandises allemandes, non pas à $\frac{1}{2}$ de réduction, mais en franchise. Réunissez ces deux montants et vous obtenez pour \$2,857,096 sur \$5,931,459 de marchandises qui ne tombent pas sous l'application de cette clause.

M. BEATTIE : L'honorable ministre ignore-t-il, en sa qualité de contrôleur des Douanes, que le montant qu'il cite comme venant de l'Allemagne, n'est pas la moitié de la quantité qui entre dans notre pays, que le double de ce montant de marchandises allemandes pénètrent dans notre pays par l'entremise de l'Angleterre et sous le nom de marchandises anglaises ? Il ne cite que les chiffres de ce qui nous vient directement de l'Allemagne.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député veut donc nous faire comprendre que sous l'empire de leur tarif les marchandises allemandes pénétraient ici en passant par l'Angleterre ?

M. BEATTIE : Certainement, et elles payaient le même droit que les marchandises anglaises.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Alors, relativement à la Belgique, le total de nos importations sous l'empire du tarif des honorables membres de la droite, fut de \$920,558, sur lequel montant il y avait pour une valeur de \$390,990 de sucre, et pour \$84,065 de marchandises admises en franchise, faisant un total de \$475,055 sur un

M. PATERSON.

montant d'importation de \$920,758. Donc, si l'honorable député occupait la position de contrôleur des Douanes, et devait mettre en pratique ce qu'il veut faire aujourd'hui et ce que n'a pas fait le contrôleur des Douanes actuel—faire bénéficier la Belgique et l'Allemagne des avantages de cette clause—au lieu des effets néfastes qu'il prévoit devoir résulter de ceci pour les ouvriers et les fabricants du Canada, je suis persuadé qu'il va s'apercevoir, à la lumière de ces chiffres, que ses craintes n'étaient pas fondées. Il y a d'autres pays qui n'ont pas de traités avec l'Angleterre, par exemple la Chine et le Japon, que l'honorable député, s'il en avait le pouvoir, ferait bénéficier du tarif de réciprocité; et cela voudrait dire qu'il serait disposé à faire entrer en concurrence ces pays où le travail se fait à si bon marché avec les fabricants canadiens, dont il est l'ami et le champion.

Rien que le contrôleur des Douanes actuel ne partage pas l'opinion de l'honorable député qui croit que ces pays peuvent bénéficier de ce tarif de réciprocité, voyons, s'il était contrôleur des Douanes, et s'il pouvait mettre ses arguments en pratique, qu'elle serait l'effet de cette politique durant cette période de neuf mois qui devra s'écouler d'ici à la prochaine réunion du parlement. Sous l'empire du tarif de l'honorable député, le total de nos importations, de la Chine ont été de \$1,027,757, or sur ce montant il est entré pour \$688,879 de marchandises frappées, non pas d'une réduction d'un huitième, mais admises en franchise, et \$338,878 de marchandises soumises aux droits de douane; et si vous admettez ces marchandises en faisant une réduction de huit pour cent, l'honorable député dit que ce sera la ruine des ouvriers et des fabricants canadiens. Prenez le Japon. Le total des importations du Japon est de \$1,643,661; mais de ce montant \$1,383,672, sont des marchandises admises sous l'application du tarif de l'honorable député, non en faisant une réduction de un huitième, mais sans être soumises à aucun droit de douane, tandis que les marchandises frappées d'un droit qui entrent dans le pays, ne s'élèvent qu'à la somme de \$259,989, et si ces dernières sont admises en faisant une réduction d'un huitième, il dit: vous allez ruiner les ouvriers et les fabricants canadiens. Le tout réuni ne s'élève pas à cinq pour cent du total des marchandises imposables qui entrent dans ce pays.

Je n'ajouterai rien de plus. J'ai voulu simplement faire remarquer que lorsque l'honorable député a présenté son amendement, qu'il a dit être d'une importance vitale pour les intérêts de ce pays, si le contrôleur des Douanes suit la ligne de conduite qu'il se dit obligé de prendre, et accorde à ces pays le bénéfice de cette réduction d'un huitième, les funestes résultats qu'il a prédits ne pourront pas arriver avant que le parlement ait une occasion favorable de décider de cette question. Qu'il n'oublie pas que la quantité de marchandises importées de l'Allemagne et de la Belgique et soumises à un droit de douane, qui viennent faire concurrence aux fabrications de ce pays, est presque nulle, et que quand bien même une réduction d'un huitième dans les droits aurait lieu—et ce ne pourrait être qu'un huitième d'ici à ce que le parlement se réunisse de nouveau et même longtemps après l'ouverture de la session, il existerait encore un droit de 30¢ pour 100 sur toutes les marchandises venant de ces pays. Si

l'honorable député ne réussit pas à faire adopter son amendement, il constatera lui-même que les funestes résultats qu'il prédit ne seront pas produits par cette clause telle que soumise à la Chambre.

M. SPROULE : Je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée, le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 12.10 a.m. (mardi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 1er juin 1897.

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

PRIÈRE.

BILL RETIRÉ.

Bill (n° 36) concernant le chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo. (M. Sutherland).

SOULÈVEMENT DES SAUVAGES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DAVIS : M. l'Orateur, avant d'aborder l'ordre du jour je désire appeler l'attention de la Chambre sur une question à laquelle il a été fait allusion hier par l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) relativement à la Saskatchewan. Je veux parler des désordres causés par un sauvage du nom de "Almighty-Voice." Les journaux ont en général donné à cette affaire plus d'importance qu'elle n'en a réellement ; et pour dire la vérité ils ont fait d'une mouche un éléphant. Leurs rapports sont exagérés, et étaient de nature à laisser supposer un état de choses dans ce district et dans les Territoires du Nord-Ouest en général, qui n'existe pas. De fait ce sauvage, un véritable bandit, était accompagné d'un autre sauvage du même calibre. Il y a longtemps qu'ils étaient recherchés par la police à cheval, et comprenant qu'il y allait de leur vie, ils ont fait une résistance désespérée. Mais tout le trouble s'est résumé à ces deux individus. La déclaration allant à dire que les sauvages s'agitent est contraire à la vérité. Les sauvages sont paisibles, et j'ai reçu un télégramme ce matin confirmant ce que je viens de dire.

Les journaux ont aussi essayé de faire croire que les métis avaient refusé de prêter main forte aux autorités, cela est aussi faux. Il n'y a pas dans tout le Canada une population aimant plus la paix que les métis de la Saskatchewan, et s'il devenait nécessaire de demander leur assistance pour venir en aide à l'autorité civile ou militaire, ils l'accorderaient. De fait ils ont aidé à la police et trente métis de Batoche se sont rendus sur le lieu des troubles, et étaient conduits par un métis. Il

y eut aussi des volontaires venant de la ville de Prince-Albert et conduit par un métis distingué, M. McKay, un conseil de la reine résidant à cet endroit. La raison pour laquelle j'appelle l'attention de la Chambre sur ces rapports exagérés des journaux, c'est que semblables nouvelles sont de nature à produire le plus mauvais effet aux yeux de ceux qui voudraient immigrer dans cette région.

M. FOSTER : L'honorable député, en parlant ainsi à cette phase des procédures de la Chambre, est loin d'être dans l'ordre.

M. DAVIS : Je vais proposer une motion pour que la séance soit levée. J'étais à dire, M. l'Orateur, que des rapports exagérés de la nature de ceux auxquels je viens de faire allusion donnent à ceux qui désirent immigrer une mauvaise impression du pays, et ils ont aussi pour effet de détourner les capitalistes de placer leur argent dans des entreprises dans les Territoires du Nord-Ouest. C'est donc pour cette raison que j'ai cru qu'il était de mon devoir, en ma qualité de représentant de la division électorale de la Saskatchewan, de faire connaître ces faits à la Chambre, et de les contredire autant que possible. Je suis réellement chagrin, M. l'Orateur, que la capture de ce bandit ait coûté la vie à tant de brave gens. De tout ceci une chose est évidente, c'est l'efficacité de la police à cheval du Nord-Ouest. Cela prouve qu'ils sont toujours prêts à faire face à toutes les circonstances imprévues, et qu'aucun danger ne peut les détourner de l'accomplissement de leur devoir. Je regrette aussi beaucoup que M. Grundy, un citoyen éminemment respectable de mon comté, ait trouvé la mort dans cette aventure. Sa mort est de toutes la plus regrettable, car il laisse une femme et une nombreuse famille. J'espère que le gouvernement va prendre cette question en considération et faire quelque chose pour venir en aide à la veuve et aux enfants. Je propose que la séance soit levée.

La motion est rejetée.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

M. PRIOR : Je désirerais faire une question au ministre du Commerce relativement à un acte adopté en 1895 et portant pour titre : "Acte pour encourager la fonte de la galène." Je suis informé par les propriétaires de quelques-unes de ces fondries qui sont actuellement en activité dans la Colombie-Anglaise, que jusqu'à présent ils n'ont pu réussir à obtenir aucun argent du gouvernement tel que garanti par cet acte. Ils me disent aussi que c'est parce que cet acte avait été adopté et sanctionné, et qu'ils croyaient que cet argent leur serait payé, qu'ils ont réussi dans une certaine mesure à obtenir le capital nécessaire pour construire ces fondries.

Jusqu'ici le gouvernement ne s'est pas occupé de cet acte, et les fondateurs ignorent s'ils peuvent espérer être payés pour le minerai qu'ils ont fondu jusqu'ici, ou s'ils obtiendront quelque chose, grâce à cet acte à l'avenir. J'ai appris qu'ils n'avaient pu obtenir une réponse définitive d'une façon ou d'une autre de la part du gouvernement sur sa po-

litique au sujet de cette loi. C'est une somme d'argent considérable à être payée dans l'intérêt de l'industrie minière, mais cette somme une fois divisée parmi les fondateurs de la Colombie Anglaise ne rapportera pas grand'chose à chacun. Mais ils veulent savoir à quoi s'en tenir sur la politique du gouvernement relativement à cet acte.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright) : J'apprendrai à l'honorable député qu'avant qu'aucun paiement soit fait il est nécessaire d'établir certaines règles. Ces règles sont préparées, mais n'ont pas été étudiées par le gouvernement, à cause du surcroît d'ouvrage qu'il a eu. Une ou deux questions ont aussi été soulevées au sujet de l'interprétation de l'acte, et ont été référées au département de la Justice. Aussitôt que nous serons en état de nous occuper de cette affaire j'espère que je pourrai donner une réponse définitive à l'honorable député.

M. DAVIN : Je désire poser à l'honorable ministre une question qui se rapporte réellement au département de l'Agriculture, mais chaque fois que l'on appelle l'ordre du jour, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) n'est pas à son siège. Quelques-uns des ministres voudront peut-être prendre note de ma demande. Au commencement de la session, la Chambre adopta un ordre ordonnant la production de certaine correspondance et requêtes relativement à la quarantaine dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. L'honorable ministre m'a souvent dit et répété qu'il produirait ces documents le jour suivant, mais ils n'ont jamais été placés sur le bureau de la Chambre et la session s'écoule.

Motion adoptée et la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

(En comité.)

M. FOSTER : Avant que mon honorable ami continue, je désire demander si des documents relatifs à l'admission de la Grande-Bretagne à la réduction d'un huitième sont prêts à être déposés sur le bureau de la Chambre.

Le **PREMIER MINISTRE** (M. Laurier) : Je vais les envoyer chercher immédiatement.

M. SPROULE : M. le président, lorsque vous avez quitté le fauteuil hier soir, j'allais appeler l'attention sur les arguments présentés par l'honorable député de Halifax (M. Russell) et par le contrôleur des Douanes (M. Paterson). L'honorable député de Halifax a essayé de démontrer qu'il n'y avait pas de différence entre la disposition (B) de la clause 16 de ces résolutions et la clause de la loi douanière de 1879 qui prescrit certaines conditions pour l'admission au Canada de marchandises venant des Etats-Unis à des taux inférieurs à ceux qu'impose la loi générale. Il dit qu'il n'y a pas de différence entre l'offre du tarif de 1876 et celle-ci. Je trouve moi une grande différence. La première, c'est que l'offre de l'acte de 1879 ne s'appliquait qu'à un seul pays et se rapportait à certains articles, tous énumérés dans la résolution. Je l'ai sous la main et la voici :

Tous les articles suivants, savoir : les animaux de toute espèce, les fruits verts, le foin, la paille, le son, les graines de toutes sortes, les légumes (y compris les pommes de terre et autres racines), les plantes, arbres et arbrisseaux, la houille et le coke, le sel, le houblon, le blé, les pois et

M. PRIOR.

fèves, l'orge, le seigle, l'avoine, le maïs, le sarrasin, et tous autres grains, et les farines de blé, de seigle, de maïs et d'avoine, et la farine de tous autres grains, le beurre, le fromage, le poisson (salé ou fumé), le saindoux, le suif, les viandes (fraîches, salées ou fumées), et le bois de service, pourront être importés au Canada francs de droits, ou à un taux de droit moindre que celui prescrit par le présent acte, sur proclamation du gouverneur en conseil, qui pourra être promulguée lorsqu'il apparaîtra à sa satisfaction que les articles identiques du Canada peuvent être importés en franchise aux Etats-Unis, ou sur paiement d'un droit n'excédant pas celui dont ils seront frappés en vertu de cette proclamation lorsqu'ils seront importés au Canada.

Voilà qui est précis et déterminé. Cela se rapporte à certains articles inclus autrefois dans le tarif de réciprocité et dont l'admission en franchise, lorsqu'ils venaient des Etats-Unis, constituait un avantage connu au Canada. Le montant en était connu, car nous savions exactement à quel taux nous les introduisions. Nos marchandises devaient être admises aux Etats-Unis à un taux ne dépassant pas celui qui était payé sur les marchandises américaines entrant au Canada. Mais cette disposition de la clause 16 ne prévoit pas que chaque article du Canada devra être admis dans l'autre pays à un prix aussi bas que l'article similaire de ce pays doit être admis au Canada. Il peut être préférable que certains articles venant d'un autre pays soient écartés ou surchargés tandis qu'il peut être désirable d'un laisser entrer quelques-uns à un taux modique. Comme je l'ai dit, les dispositions de la loi de 1879 étaient claires et définies. Elle énumérait les articles et décidait qu'aucun de ces articles ne serait admis au Canada à un tarif modéré à moins que les Etats-Unis ne les admettent également à un taux aussi modéré. La clause 16 ne contient aucune disposition de ce genre. L'autre résolution se bornait aux marchandises d'un pays en particulier, celle-ci a trait à tous les pays. L'autre admettait certains articles spécifiées tandis que celle-ci atteint tout le tarif, à quelques exceptions près. L'autre était du genre d'une réciprocité limitée et nous savions quel eût été l'effet de son application, mais personne ne peut prédire l'effet de celle-ci. Voilà la différence énorme qui existe entre cette loi et celle de 1879. D'un autre côté, le contrôleur des Douanes, en répondant aux arguments du chef de l'opposition, a essayé de prouver que les résolutions soumises à la Chambre ne feraient pas tant de mal au pays, même si nous mettions cette annexe en application, parce que dans neuf mois le parlement peut se réunir et reviser cette législation. Mais cela n'affecte pas le point en litige. Ce dont il s'agit n'est pas de savoir si le mal durera longtemps ou peu de temps ; c'est le principe qui est en jeu. L'exécutif a-t-il le droit de lier le parlement à une entente qu'il peut conclure pour modifier nos relations commerciales avec d'autres pays sans l'autorité ni le consentement de ce parlement. Jamais pareille maxime n'a été admise dans un parlement britannique ni dans un parlement colonial, jamais il n'y a été admis que le gouverneur en conseil avait le droit de lier d'avance le parlement à un arrangement de cette nature sans soumettre ces arrangements au parlement pour qu'il les sanctionne. Cette innovation est un abandon de la pratique constitutionnelle et nous devons nous en méfier. J'ai ici la "Law of the Constitution" d'Anson et je trouve ici que M. Anson n'accepte pas une proposition de ce genre. En parlant de cela, il pose cette doctrine :

La Couronne seule peut lier l'Etat par traité, mais peut-elle le faire invariablement sans la coopération du

parlement. Ce qui semble certain, c'est ceci : lorsqu'un traité impose au peuple une obligation ou change la loi du pays, elle peut être préparée, mais ne peut pas être mise en vigueur sans la sanction du parlement.

Voilà justement ce qu'on nous demande de faire. Le gouvernement nous demande de lui accorder le droit de mettre un traité en vigueur—car cette proposition équivaut à un traité—sans la sanction du parlement. De ce côté-ci, nous prétendons qu'une proposition de ce genre ne doit pas être mise en vigueur sans la sanction du parlement, parce que le parlement doit conserver le pouvoir de s'assurer avant qu'elle entre en vigueur s'il est sage de laisser une disposition de ce genre devenir loi. Prenez le traité de réciprocité de 1854, et je trouve que le même principe est posé dans ce traité. L'article 13 du traité dit :

Ce traité sera mis en vigueur aussitôt que la loi nécessaire à cette mise en vigueur aura été adoptée par la Grande-Bretagne et par la confédération canadienne d'un côté et par le Congrès des Etats-Unis de l'autre.

L'article 13 a trait à cette partie du traité dont l'effet serait semblable à cette proposition si nous l'adoptions, et si le gouverneur en conseil pouvait exercer l'autorité qu'on nous demande de céder à l'exécutif en vertu de cette clause. Le traité de 1854, comme aussi le projet de traité de 1874, pose donc clairement un principe qu'aucun des traités ne peut être mis en vigueur sans la sanction du parlement. Le traité de 1872, qui se trouve dans les documents de la session de cette année-là, contient cette même disposition :

Les articles précédents de 18 à 25 inclusivement, et l'article 30 de ce traité entreront en vigueur aussitôt que les lois nécessaires à leur mise en opération auront été passées par le parlement impérial de la Grande-Bretagne, par le parlement du Canada et par la législature de l'Île du Prince-Edouard d'un côté et par le Congrès des Etats-Unis de l'autre.

Ainsi, dans tous les cas, le traité doit être soumis, d'abord au parlement impérial, ensuite au parlement canadien et troisièmement au parlement de la province. Le projet de traité de 1872 prescrivait aussi que le parlement devait le sanctionner avant qu'il prit force de loi. Dans le traité de 1888, nous trouvons presque les mêmes termes :

Ce traité devra être ratifié par Sa Majesté britannique, après avoir reçu l'assentiment du parlement du Canada et de la législature de Terre-Neuve, et par le président des Etats-Unis, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et les ratifications devant être échangées à Washington le plus tôt possible.

Nous prétendons que la clause maintenant soumise à la Chambre équivaut à un projet de traité. Elle continue une entente de nature à modifier nos relations commerciales avec d'autres pays, et par suite, si nous l'adoptions, nous violerions le principe bien compris du gouvernement parlementaire en vertu duquel le parlement doit toujours avoir le contrôle d'un acte de l'exécutif avant d'être engagé dans cet acte.

Si nous laissions cette clause devenir loi nous violerions ce principe. La doctrine exposée par l'ex-ministre des Finances (M. Foster) est la saine doctrine, c'est que le gouverneur en conseil peut après que le parlement y a donné sa sanction, mettre cette clause en vigueur. Cette clause propose de permettre à l'exécutif d'exercer un pouvoir qui est l'équivalent du pouvoir de conclure des traités. Elle propose de remettre aux mains de l'exécutif le pouvoir de mettre en vigueur avant d'avoir obtenu la sanction du parlement, ce qui est

l'équivalent d'un traité et, par suite, je maintiens que l'amendement proposé par ce côté-ci de la Chambre est juste et que le gouvernement devrait l'incorporer dans la résolution.

M. CLANCY : Je regrette que l'honorable contrôleur des Douanes ne soit pas à son siège, mais en son absence l'honorable ministre des Finances pourra peut-être répondre à la question que je voulais lui poser. Je désire appeler son attention sur le fait que, chaque jour nous importons des marchandises qui ont dû être exportées en Angleterre par des pays étrangers avant d'être réexportées au Canada. Je désire demander à l'honorable député si des instructions expresses ont été envoyées aux percepteurs des douanes du Canada pour empêcher que les marchandises venant directement d'Angleterre, mais qui ont été antérieurement envoyées à d'autres pays, soient admises aux taux réduits. J'appellerai son attention en particulier sur l'Allemagne et la France. Une grande quantité d'articles fabriqués dans ces pays et apportés en Angleterre ne peuvent pas être distingués de ceux qui sont complètement fabriqués en Angleterre et qui ont droit à un rabais.

Prenez par exemple les manufactures de boutons de tout genre qui sont en grandes quantités exportés de France en Angleterre, puis exportés directement d'Angleterre au Canada. Prenez aussi le coton manufacturé qui passe en quantités énormes de France en Angleterre et se confond là avec les marchandises anglaises, si bien que les autorités canadiennes ne peuvent pas reconnaître exactement jusqu'à quel point ces marchandises sont mêlées avec les marchandises anglaises et sont vendues comme telles par les maisons anglaises. Il y en a une longue liste dont je n'imposerais pas la lecture à la Chambre.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Je crains que celui qui m'interrompt ne connaisse pas et ne cherche pas à connaître grand-chose de l'état actuel des affaires. Je pose cette question parce qu'elle me semble nécessaire.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je regrette que le contrôleur des Douanes ne soit pas à sa place, car il aurait pu, mieux que moi, répondre à cette question. Il a donné certaines instructions dont il sera, je crois, tout disposé à donner copie à la Chambre. Il y aura certainement au début quelque difficulté à discerner l'identité de certains articles, mais lorsque la clause aura fonctionné quelque temps, les règlements s'établiront et revèteront la forme nécessaire pour éviter d'une façon sinon complète, du moins satisfaisante les difficultés actuelles. Mon honorable ami peut voir que le point qu'il soulève—et j'admets que cette occurrence peut se produire—peut se présenter avec n'importe quel tarif différentiel. Si nous avions adopté l'amendement proposé par l'honorable chef de l'Opposition, approuvant un tarif différentiel en échange de certaines concessions les difficultés que ce tarif entraîne se seraient élevées de la même façon ; nous nous trouvons donc absolument dans la même position que si le tarif de son choix avait été adopté par nous. J'avoue que ces difficultés peuvent se présenter et je ne serais pas surpris si au début il était nécessaire de donner une interpré-

tation un peu large à la clause qui a trait aux marchandises importées d'Angleterre, qui peuvent provenir d'origine étrangère ; mais après une certaine période de fonctionnement, je pense que les règlements du département des Douanes réussiront à déterminer exactement les articles qui ne font que passer par l'Angleterre, de façon à ce que les intentions de cette clause à l'égard des marchandises anglaises soient respectées sans laisser passer les marchandises étrangères qui peuvent, comme le fait remarquer l'honorable député, être importées sous le titre de marchandises anglaises.

M. CLANCY : Je reconnais que la difficulté est inhérente au commerce différentiel ; mais l'honorable député admettra que ce système accroît considérablement les difficultés. Ces difficultés sont sérieuses avec tout trafic différentiel, mais les conséquences qui en résultent en vertu du présent système sont beaucoup plus sérieuses. De fait, l'honorable ministre conviendra qu'elles sont insurmontables. L'Angleterre n'a pas de cordon défensif ; toutes les marchandises y pénètrent sur le même pied. Les produits des manufactures de plusieurs pays peuvent se centraliser sur certains articles qui pénétreront comme une seule catégorie de fabrication. Si bien que l'honorable député verra tout de suite combien il est presque, sinon, totalement impossible d'opérer la distinction qu'il cherche à faire, les difficultés me semblent telles qu'elles répondent d'elles-mêmes à la question posée par l'honorable ministre : le tarif différentiel doit-il être adopté si l'on considère les questions qu'il soulève ? La première est la diminution possible du revenu par suite de l'entrée de marchandises venant par l'Angleterre au lieu de venir directement des pays de production. Tout le monde comprend qu'elles pénétreront par le canal qui offrira la moindre résistance—résistance par le tarif ou autrement. Par conséquent la possibilité de l'importation au Canada d'une grande quantité de marchandises par voie de l'Angleterre, au lieu de la voie directe, atteindra dans une certaine mesure le revenu du pays. Mais l'effet le plus désavantageux sera l'incertitude du commerce. Si des considérations de prix de fret obligent à importer des marchandises, supposons, par des steamers américains, et si on ne les considère pas comme de l'importations directe, il surgira de graves difficultés. Mon honorable ami voit tout de suite que la question du fret se présente et qu'il sera désavantageux d'empêcher l'importation par des lignes les plus économiques. Il y a aussi la question des articles venant en concurrence avec les articles canadiens. Plus je considère la question plus il me semble que les difficultés qu'elle entraîne sont graves et nombreuses et je crois qu'elles sont si grandes que l'honorable ministre ferait bien de retirer sa résolution et de prendre le temps de considérer la chose pour voir comment elle peut fonctionner, car il est impossible de le prévoir actuellement avec le moindre degré de certitude. La proposition est entièrement expérimentale, et si l'on peut surmonter les difficultés, ce ne sera qu'avec la plus grande circonspection. J'espère encore que l'honorable ministre ne poussera pas sa résolution, mais prendra le temps d'examiner les difficultés qu'elle entraîne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis heureux que mon honorable ami (M. Clancy) ait admis que les objections qu'il soulève s'applique-

M. FIELDING.

raient tout aussi bien à tout autre tarif différentiel, soit dans les termes de la résolution qui nous est soumise soit conformément à celle que proposent ces messieurs. J'admets qu'il y a des difficultés mais je ne pense pas que dans une question aussi importante que le libre-échange, même au point de vue de ces messieurs, nous devions reculer en face de quelques simples difficultés de police douanière. Les résolutions en faveur desquelles a voté l'honorable député déclarent que le désir d'un commerce différentiel est général. D'après ce qu'il vient de dire les difficultés sont tellement grandes que ce désir général ne pourrait pas être satisfait. Je reconnais la parfaite loyauté de l'honorable député, mais je crois qu'il s'apercevra qu'il amplifie le danger possible. Quant à la question du fret, je crois qu'il ne sera pas difficile de déterminer que des marchandises importées d'Angleterre en vertu d'un connaissement direct pour le Canada, même si elles viennent par un port étranger sont réellement des marchandises anglaises aux termes de la clause.

Je ne crois pas qu'on puisse l'interpréter dans le même sens d'une obligation d'expédier des marchandises directement à un port canadien. Jamais cela ne s'est fait pour ces clauses de la loi ou l'on emploie le terme "importation directe." L'autre difficulté peut surgir, je l'admets et nous devons y faire face le mieux possible avec tout le désir possible de limiter le privilège actuellement et jusqu'à une connaissance plus précise des résultats aux marchandises anglaises, mais sachant parfaitement qu'il est bien compris que certaines marchandises qui ne sont pas d'origine anglaise pure pourront occasionnellement pénétrer. Mais je ne crois pas que cela puisse se produire sur une grande échelle et j'espère qu'avant peu cela ne se produira plus du tout.

M. CRAIG : Avant que le vote soit pris, je désire dire quelques mots. Je ne veux pas retenir longtemps le comité et dans les quelques minutes que je prendrai, je me bornerai strictement à l'amendement qui nous est soumis et que l'honorable ex-ministre des Finances (M. Foster) a proposé hier.

Cet amendement est conçu ainsi :

Que les mots suivants soient insérés après le mot "pourront" dans la cinquième ligne "après que le parlement aura donné son assentiment."

Je crois que l'amendement est très opportun. En examinant la proposition, il me semble qu'une des plus graves objections qu'elle fait naître c'est qu'elle enlève au parlement pour le remettre au gouvernement le pouvoir de conclure des traités. Je pense que tout le monde, sans distinction de parti, admettra que le parlement doit être consulté en toute circonstance, lorsqu'il s'agit de signer un traité et de réduire le tarif réciproquement avec une autre nation. Après tout, le parlement représente le peuple. Le gouvernement est simplement un comité du parlement nommé pour remplir certaines fonctions, pour la plupart exécutives. Mais le gouvernement n'est pas supposé faire de lois, il n'est pas supposé conclure des traités avec d'autres nations sans consulter le parlement.

Le parlement est suprême et je considère qu'il doit conserver ce pouvoir entre ses mains. Il est très avantageux que le parlement reste armé des pleins pouvoirs à cet égard et que le gouvernement ne puisse pas signer de traités sans les soumettre au parlement ; l'avantage c'est que cette méthode

assure l'ample discussion. Avec cet arrangement le gouvernement pourrait conclure avec les Etats-Unis, la France, l'Allemagne ou n'importe quel autre pays un traité de réciprocité qui ne serait pas, en somme, acceptable pour tout le pays ni même pour tout le parti ; et malgré cela il serait bel et bien conclu, complet, sans discussion et sans que ceux qui y sont opposés aient la chance de dire un mot avant que tout soit terminé. Je prétends qu'il est de l'intérêt du gouvernement et, encore plus, de l'intérêt du parlement et de tout le pays que l'on ne concède pas à un gouvernement la faculté de faire un traité avec une nation étrangère sans le soumettre au parlement pour qu'il le discute ou qu'il puisse au moins se prononcer à son égard.

D'ailleurs, M. l'Orateur, je ne crois pas que cela se soit encore jamais fait. Je crois que la méthode proposée dans la résolution maintenant soumise à ce comité est une complète innovation. On a parlé à cette occasion du traité français. Nous admettons tous que lorsque ce traité a été négocié, il n'est entré en vigueur que lorsque le parlement se fut prononcé et l'on aurait considéré comme un outrage pour ce parlement et pour le peuple du Canada de mettre en vigueur ce traité sans avoir fourni au parlement l'occasion d'en discuter les dispositions et de se prononcer bien clairement. Bien que ce fut un traité entre le Canada et la France il n'est devenu réellement un traité que lorsque le parlement se fut prononcé et eut en la faculté de le rejeter ou de l'approuver.

Maintenant, si nous remettons par cette résolution ce pouvoir au gouvernement, il pourra conclure un traité juste aussi efficace que le traité français, il pourra conclure un traité réduisant le tarif du Canada en échange de réductions réciproques d'aucun autre pays et nous n'aurons rien à y voir. Le parlement ne sera pas consulté. Je prétends que c'est là demander un pouvoir extraordinaire pour un gouvernement. Je n'étais pas en Chambre quand le premier ministre a parlé, mais je comprends qu'il a fait voir que l'ancien gouvernement avait virtuellement fait la même chose en inscrivant au tarif une liste d'articles qui seraient considérés comme articles réciproques si les Etats-Unis les admettent en franchise et serait alors admis de la même façon. Mais je prétends que c'est une chose absolument différente. Le parlement s'est prononcé là-dessus, le parlement a convenu des articles qui étaient mentionnés. Mais dans le cas actuel, nous ne convenons de rien en particulier, rien n'est spécifié. Nous consentons à dire au gouvernement : vous pouvez marcher, vous pouvez traiter avec n'importe quelle nation du globe, à des conditions inconnues et indéterminées. C'est-à-dire, vous pouvez faire des arrangements réciproques ; vous pouvez réduire notre tarif s'ils réduisent le leur dans certains articles, articles qui pourraient ne pas convenir au parlement s'il était consulté, mais sur lesquels il ne pourra pas se prononcer. On nous a beaucoup parlé de traités de réciprocité avec les Etats-Unis. Mais comment ont-ils été conclus ? Comment les commissaires sont-ils rendus à Washington pour rencontrer les commissaires du gouvernement des Etats. Mais, ils ont siégé ensemble, ils ont discuté les questions. Mais supposez qu'ils aient conclu un arrangement, qu'ils aient signé un traité, ce traité n'aurait pas lié aucun des pays avant d'être ratifié par le Congrès des Etats-Unis et par le parlement du Canada.

Dans ce cas-ci nous voulons éliminer cela complètement. Je ne sais pas si ces messieurs jugent la chose comme moi, mais en examinant la question sans aucun préjugé de parti, en y réfléchissant sérieusement, il me semble que nous abandonnons nos pouvoirs aux mains du gouvernement, que nous lui disons virtuellement : vous avez les mains libres, vous pouvez marcher et conclure des traités de réciprocité. Ils peuvent conclure avec les Etats-Unis un traité de réciprocité sans même en parler au parlement. J'aimerais savoir si ces messieurs démentent cette assertion. J'aimerais qu'on me dise si ça n'est pas le cas, car, comme je l'ai dit, cette résolution donne au gouvernement clairement ce pouvoir. J'aurais pu n'être pas surpris si le parti conservateur, appelé parfois le parti *tory*, s'était exprimé dans ce sens, avait parlé d'enlever ses droits au parlement. Mais que devons-nous penser lorsque nous voyons le parti libéral, le parti qui s'est intitulé par le passé le champion des droits du peuple, et qui a réclamé ce titre beaucoup plus que le parti conservateur ne l'a jamais fait, demander au parlement de lui concéder ce pouvoir de conclure les traités, de le lui abandonner tout à fait sans que l'exécutif soit tenu de consulter le parlement.

Je ne me propose pas de retenir le comité plus longtemps à ce sujet, mais j'aimerais savoir si mon opinion à cet égard n'est pas exacte, savoir : si, dans le cas où le parlement adopterait la résolution, le gouvernement n'aura pas le pouvoir d'aller à Washington, par exemple, et de négocier un traité de réciprocité sans avoir à le soumettre au parlement. Eh bien ! si tel n'est pas le cas, j'aimerais à voir les membres de la droite me corriger.

M. BELL (Addington) : Je désire dire quelques mots sur l'amendement actuellement soumis au comité, ne me proposant de retenir le comité que fort peu de temps.

Je considère la discussion actuelle comme l'une des plus importantes qui aient eu lieu depuis la réunion du parlement. Elle a trait à la politique fiscale et commerciale, et à l'opportunité d'en abandonner entièrement le contrôle au gouvernement. Je me lève surtout pour obtenir des renseignements. Nous ne pouvons trop louer l'ex-ministre des Finances, je crois, en raison de l'amendement qu'il a proposé.

Avant tout, le gouvernement a pris bien du temps pour exposer sa politique. Ces messieurs de la droite nous ont toujours dit qu'ils étaient opposés à la politique de l'ex-gouvernement, à la politique de protection ; et le temps me fait défaut pour m'arrêter à toutes les épithètes énergiques dont ils flétrissaient cette politique. On nous a assuré qu'à son avènement au pouvoir le parti libéral serait prêt à présenter une politique favorable aux intérêts du pays. Ce parti est maintenant au pouvoir depuis près d'un an, et cependant nous sommes encore presque entièrement dans les ténèbres relativement à la nature de la politique fiscale et commerciale du gouvernement.

Eh bien ! je suis désireux de comprendre la clause en question, de savoir ce qu'elle signifie ; car, à mon retour dans mon comté, on me demandera sa signification, et je veux être en état de pouvoir l'expliquer. Je vois que l'objet de cette discussion, du moins à la gauche, est d'obtenir des renseignements sur cette clause des plus importantes. L'ex-ministre des Finances a fait un habile

discours pour en demander l'explication nous en avons réclamé maintes et maintes fois, et la seule réponse que nous ayons reçue se résume à ces mots : " Nous sommes ici et vous êtes là. " Or, nous voulons des renseignements qui nous apprennent un peu plus que la simple énonciation de ce fait.

Lorsque l'ex-ministre des Finances a proposé le premier amendement, hier, j'ai été heureux de constater que la chose eut l'effet de faire lever le premier ministre : Celui-ci est sorti de la réserve dans laquelle on sait qu'il est demeuré en plus d'une occasion auparavant. Il a fait une déclaration, qui, cependant, ne nous apprend pas grand-chose. Je suis heureux que l'ex-ministre des Finances ait proposé un autre amendement qui ait tiré de leur mutisme le ministre des Finances et le ministre des Douanes—ou l'aspirant-ministre des Douanes, devrais-je dire, je suppose, car maintenant il n'est qu'à l'état de larve ; mais je présume qu'avant la prorogation du parlement il sera devenu papillon.

Personne, j'en suis convaincu, ne peut accuser l'ex-ministre des Finances de discuter soit les résolutions concernant le tarif, soit ses amendement, en se plaçant à un point de vue de parti. Aucun député, j'en suis sûr, ne pouvait se lever pour discuter cette question plus en homme d'Etat et d'une façon plus sincère qu'il ne l'a fait, et cependant lorsqu'il a demandé des renseignements, le gouvernement lui en a accordé bien peu en vérité.

Eh bien ! la résolution du tarif qui m'intéresse surtout en ce moment est la résolution 16, ainsi conçue :

Que lorsque le tarif douanier de tout pays admettra les produits du Canada à des conditions qui, en somme,...

Et le reste.

Voilà ce sur quoi portent nos discours, et ce sur quoi l'on a beaucoup parlé. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les citations que les honorables députés ont faites du *Times* de Londres et d'autres journaux anglais, exprimant les opinions du Royaume-Uni sur cette question : et j'ai aussi écouté avec beaucoup de plaisir, lors de la production des résolutions, cette clause surtout qui a trait au commerce privilégié avec l'Angleterre. Je dois dire, M. le président, que tout ce qui est de nature à unir plus intimement le Canada à l'Angleterre, soit au moyen de relations commerciales, soit autrement, aura toujours mon appui et mon approbation. Mais nous ne sommes pas sûr que cette résolution va nous procurer le commerce privilégié avec l'Angleterre, c'est-à-dire, un commerce où l'Angleterre jouira des faveurs à l'exclusion des autres nations. Et puis, voici que depuis la production des ces résolutions on semble avoir opéré un changement de front. On appelle ce commerce, maintenant, différentiel.

Comme j'ai lu certaines choses récemment au sujet de cette question, j'aimerais à citer des extraits de quelques-uns des journaux des Etats-Unis, pour démontrer la manière dont ceux-ci envisagent cette grande question.

Le *Post* de New-York dit :

Quelques-uns des traits superficiels du bill concernant le tarif canadien et certains des appels faits par le ministre des Finances canadien dans son discours sur le budget sont regardés par une partie de la presse américaine comme des déclarations de guerre fiscale contre les Etats-Unis. Les journaux américains et les hommes politiques qui adoptent cette opinion sont victimes d'une illusion trompeuse habilement ménagée, non pour eux, mais pour une grande partie du public canadien et M. BELL (Addington).

anglais. Si l'on examine attentivement les changements opérés dans le tarif, on constatera qu'ils sont, en somme, au moins aussi favorables aux Etats-Unis qu'à l'Angleterre. Mais en présentant le nouveau bill au pays, le gouvernement a jugé avantageux de lui donner une apparence anti-américaine. D'où il suit que dans son discours sur le budget M. Fielding a intentionnellement parlé de faire affaires avec les nations qui voudraient faire affaires avec le Canada, et qu'il a baptisé son tarif minimum un arrangement différentiel avec l'Angleterre. L'aspect favorable à l'Angleterre et défavorable aux Etats-Unis du bill, ainsi suggéré, fut immédiatement saisi, non seulement au Canada, mais aussi en Angleterre et aux Etats-Unis. Dans la chaleur de l'enthousiasme avec lequel le soi-disant " politique anglais " fut accueilli dans la mère-patrie, Rudyard Kipling publia son poème de *Our Lady of the Snows*.

Ce poème a été mentionné en cette Chambre par un député doné d'esprit littéraire et qui nous a souvent gratifié de ses citations classiques, je parle de l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin), qui, toutefois, a montré ce poème sous un jour différent.

Le *Post* continue :

Cela a également contribué—et le gouvernement ne s'en félicite pas pour cette raison—à répandre l'interprétation de l'idée anglaise aux Etats-Unis. La aussi le tarif canadien est représenté comme un développement de l'idée impériale, comme autant de nouveau ciment destiné à unir étroitement la colonie et la mère-patrie dans un tout politique compact.

Si cela possède cet objet et cette tendance, je voudrais savoir de quelle manière la chose va s'opérer, car j'aimerais que nous eussions le commerce privilégié avec l'Angleterre.

Le *Post* dit encore (et ce journal est américain) :

On considère encore la chose comme un coup porté aux relations commerciales avec les Etats-Unis. Ainsi, une fausse impression, créée en vue de rendre le cabinet prodigieusement populaire au pays et dans la mère-patrie, pourrait jouer un mauvais tour au Canada quant à ses rapports avec ses voisins. M. Laurier serait le premier à s'opposer à un résultat comme celui-là. Tout désireux qu'il soit d'abuser les partisans de l'idée impériale relativement à la croyance que son tarif est plus favorable à l'Angleterre qu'à toute autre nation, il veut encore davantage que les Etats-Unis reconnaissent qu'il a fait plus de sacrifices pour eux que pour toute autre nation.

Telle est l'opinion du *Post* de New-York.

A cette phase du débat, bien qu'il y ait lieu ici à de longues remarques, je ne me propose pas de les exposer, étant tout aussi désireux que n'importe quel membre de la Chambre de procéder à la considération des résolutions. Mais je pense que c'est trop demander au parlement, que de l'inviter à se dessaisir en faveur du contrôleur des Douanes, sujet seulement à la sanction de l'exécutif, du contrôle de toute la politique fiscale. Je ne considère pas que nous puissions nous permettre, à cette phase de notre histoire, d'introduire dans notre gouvernement les formes du despotisme qui prévaut en Russie. Je trouve l'amendement de l'ex-ministre des Finances frappé au bon coin, et je suis d'avis qu'aucun pouvoir comme celui-là ne devrait être accordé sans la sanction expresse du parlement. Je serai donc heureux d'appuyer l'amendement.

L'amendement est rejeté.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Avant que l'honorable député (M. Foster) procède, j'aimerais à présenter l'arrêté ministériel dont j'ai parlé.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Il s'agit maintenant de l'adoption de l'article 16.

M. FOSTER : Il est un peu dur, non tout à fait comme il en devrait être, que ce renseignement important nous soit fourni au moment même où le vote est sur le point d'être pris. Mais au risque d'attaquer un document que je n'ai pu lire en entier, je vais appeler l'attention du comité sur ce document, et de cette manière le comité pourra l'analyser avec moi, pour constater suivant quel principe le gouvernement a agi dans le seul cas où il ait agi, de façon que nous puissions juger par là quelle est la règle d'après laquelle le gouvernement entend se conduire dans tous les cas où il devra agir désormais.

Je trouve d'abord l'extrait d'un rapport du comité du Conseil privé sanctionné par Son Excellence le gouverneur général à la date du 11 mai 1897. Le comité remarquera que cette date est subséquente de 20 jours à la production des premières résolutions, et que conséquemment, c'est de la moutarde après dîner.

Le ministre du Commerce soumet le mémoire ci-annexé du contrôleur des Douanes, relatif à la résolution fiscale pourvoyant au tatif de réciprocité, déclarant que le dit contrôleur des Douanes a décidé que le tarif douanier du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande est tel qu'il autorise les articles de cette nation, qui sont le fruit de la culture, de la production ou de la fabrication, à profiter du tarif de réciprocité, conformément aux restrictions mentionnées à l'annexe D, et qu'il a donné des instructions à cette fin à tous les percepteurs des douanes,—et recommandant l'approbation de sa conduite.

Le comité conseille l'adoption de la recommandation du contrôleur des Douanes.

Voilà qui, je crois, fournit au comité matière à réflexion; et je désire que le comité me suive lors que j'appelle son attention sur ce que comporte cela, le seul cas que nous possédions, et conséquemment le seul exemple que nous ayons pour nous guider dans la prévision de la conduite future du gouvernement. L'exécutif, d'après cet article, doit sanctionner la conduite du contrôleur des Douanes. Ordinairement on pourrait comprendre par cette phrase que l'exécutif doit avoir communication de certains états et de certains faits, et que partant de ces faits pour les peser, il discute la question, puis la décide définitivement. Voilà qui doit être fait—si telle est la règle qu'on doit même adopter,—lorsqu'il y a lieu de décider la question sur la recommandation d'un homme qui ne fait pas partie du cabinet, pas plus que mon honorable ami qui siège à mon côté (M. Davin), et qui ne peut exposer oralement ses raisons au Conseil, conséquemment le convaincre de certains faits et de certaines choses au moyen de la conversation.

Le contrôleur des Douanes lui-même a induit la Chambre à croire qu'un autre mode de procédure serait suivi. (J'aimerais que le contrôleur des Douanes me prêtât son attention un instant.) En expliquant le mode d'opérer, il a porté la Chambre à croire qu'il devait examiner le sujet, étudier le cours du commerce, les tarifs, enfin toutes ces questions; il devait soumettre le tout au conseil, et celui-ci devait alors prendre une décision, puis un arrêté ministériel devait être adopté avant l'action définitive.

Eh bien ! M. l'Orateur, que démontrent les documents produits ? Simplement ceci, savoir : qu'un homme qui ne fait pas partie du cabinet en arrive à part lui à une conclusion, qu'il note avoir décidé de permettre à telle nation d'introduire ses produits au Canada avec le privilège d'une réduction de un huitième et de un quart, et qu'il communique sa décision au Conseil, ayant soin, avant de la lui faire

parvenir, d'avertir les percepteurs des douanes de tout le Canada de mettre cette décision à exécution, c'est-à-dire, la décision du contrôleur des Douanes qui ne fait pas partie du cabinet, qui n'y siège pas. Puis, le cabinet, en sa qualité de corps délibérant, se réunit, et pourquoi faire ? Pour discuter une série de faits qui lui sont soumis par le contrôleur des Douanes ? Non, M. l'Orateur, mais simplement pour enregistrer la décision antérieure du contrôleur des Douanes, décision déjà rendue applicable, en vertu de la loi, par les instructions envoyées à tous les percepteurs des douanes. Cela signifie que le seul homme qui doit décider quel est le pays auquel la clause est applicable, et quand elle devra s'appliquer, est le contrôleur des Douanes; et que tout ce que celui-ci a à faire, c'est de décider. Il n'a pas besoin de fournir de faits, ni de chiffres, ni de raisons au conseil. Et cela signifie que ce que le conseil a à faire, c'est simplement d'enregistrer la décision du contrôleur des Douanes.

Eh bien ! M. l'Orateur, telle est la situation à laquelle ce gouvernement parlementaire en est arrivé au Canada. Un seul homme décide arbitrairement suivant d'arbitraires motifs, communique sa décision arbitraire à l'exécutif, et celui-ci sans un vestige de renseignement, sans le moindre exposé des circonstances ou des faits du cas, relativement au tarif, ou au commerce, ou aux conditions; mais simplement sur l'ordre de cet homme, ratifie la décision du juge arbitraire venu à sa conclusion suivant d'arbitraires raisons. Nous avons là la procédure du gouvernement.

M. l'Orateur, que pourra-t-il arriver après cela ? Le contrôleur des Douanes ayant évité de déclarer à cette Chambre sur quels motifs il devra, dans tous les cas, baser sa décision, il peut se retirer seul dans son bureau et arrêter arbitrairement que les Etats-Unis d'Amérique ont le droit de participer aux bénéfices de la clause 16, grâce à certains avantages qu'apporterait au Canada le cours du commerce s'établissant entre les deux pays. Tout ce qu'il aurait à faire, ce serait de décider, de communiquer sa décision au conseil; et les treize hommes formant le cabinet doivent simplement enregistrer cette décision, ainsi rendue arbitrairement du contrôleur des Douanes. Ils n'exigent pas qu'on leur soumette un seul fait, un renseignement quelconque, des statistiques du cours du commerce, ni rien de la sorte; ils renoncent à exercer leur devoir de raisonner pour en arriver à une conclusion suivant un état de faits soumis à leur examen; ils renoncent aux attributs attachés à leur position de membres du cabinet, et ils y siègent simplement pour enregistrer l'opinion du contrôleur des Douanes.

Ces documents, M. l'Orateur, ne révèlent rien autre chose.

Qu'est-ce que le contrôleur des Douanes a communiqué au Cabinet ? Simplement ceci. Il mentionne le fait que le 22 avril—et il mentionne ce fait le 11 mai, plus de deux semaines après que la chose est devenue loi, vingt jours après que cette loi a été mise en vigueur, d'après sa décision et sur l'ordre arbitraire qu'il a donné aux percepteurs des douanes de tout le Canada—le 11 mai, il expose ces fortes et puissantes raisons, ces circonstances et ces faits lucides sur lesquels le Cabinet a à se prononcer :

Que le 22 avril, le ministre des Finances a soumis à la Chambre des Communes certaines résolutions ayant pour

objet la révision du tarif des douanes ; que, vu qu'il a été d'usage de donner effet aux changements du tarif sans autorisation législative spéciale, à partir du moment où le tarif est produit, sujet à amendement, jusqu'à ce que le bill fiscal soit définitivement sanctionné : que, conformément à cet usage, le contrôleur des Douanes a donné instructions à tous les percepteurs des douanes d'agir immédiatement suivant les dites résolutions fiscales, que l'une de ces résolutions pourvoit au tarif de réciprocité dans les termes suivants.

Puis il cite la disposition et l'annexe D, et il dit :

Que le gousigné a décidé que le tarif douanier du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande est tel, qu'il autorise les articles de cette nation qui sont le fruit de la culture de la production et de la fabrication, à profiter du tarif de réciprocité, conformément aux restrictions mentionnées à la dite annexe D, et qu'il a donné des instructions à cette fin aux percepteurs des douanes.

Le contrôleur des Douanes soumet sa conduite sur ces matières à l'approbation de l'exécutif vingt jours après qu'il l'a adopté. Il ne donne pas l'ombre d'une raison, ni une seule statistique, ni un simple mot relatif au cours du commerce, rien du genre pouvant servir de base aux délibérations d'un corps et à ses décisions. Il considère seulement comme chose naturelle qu'il doit décider, et il fait parvenir sa décision, demandant au gouvernement réuni en conseil du Cabinet d'enregistrer cette décision.

Eh bien ! M. l'Orateur, s'il peut faire cela dans le cas de l'Angleterre, qui n'a pas été mentionnée spécialement dans les résolutions, il peut le faire—et il doit le faire, je suppose, car telle est la procédure qu'il a établie pour lui-même—dans le cas de toute autre nation qu'il décide de faire tomber sous le coup du dispositif de la résolution. Jeter les yeux sur un autre pays, décider et communiquer sa décision au Cabinet, tel est ce que le contrôleur des Douanes a effectivement le pouvoir de faire en vertu de cette procédure (simple commentaire du contrôle que nous possédons d'après cette clause du tarif). Le contrôleur des Douanes est réellement celui qui fait les traités commerciaux avec les nations, qui les fait indépendamment du parlement, indépendamment de l'autorité impériale, et qui les fait parvenir au gouvernement simplement pour que celui-ci les enregistre et les sanctionne.

M. McMULLEN : Je suis tout surpris de voir la manière dont l'honorable préopinant (M. Foster) s'est efforcé pendant plusieurs jours de harceler la Chambre de répétitions d'arguments inutiles. Toutefois, il a seulement réussi à convaincre ceux qui l'ont écouté qu'il essaie par tous les moyens et de toutes les manières possibles de mystifier l'opinion publique au sujet de la clause en question.

L'honorable député dit que le contrôleur des Douanes est la seule personne qui ait à décider quel pays aura droit aux bénéfices de cette clause. Et bien ! M. l'Orateur, s'il y lit les deux lignes relatives à la conduite du contrôleur, il verra qu'elle dit clairement "sous l'autorisation de l'exécutif."

Je voudrais savoir pourquoi l'honorable député (M. Foster) fait des tentatives répétées pour établir que la manière dont cette clause a été préparée, et la conduite du gouvernement sous son autorité, est de nature à démontrer que le gouvernement a fait preuve d'incapacité réelle en cette affaire. Cela me surprend de le voir agir ainsi de jour en jour. Il me paraît comme s'il voulait déprécier l'effort fait par le gouvernement pour prouver à la mère-patrie notre désir sincère de voir des relations meilleures et plus intimes exister entre nous.

M. FOSTER.

Il sait parfaitement bien que tel est l'entier objet de cette clause. Il sait encore que nos lois ne sont pas comme celle des Mèdes et des Perces, mais qu'on peut les changer. Il sait que le parlement sera de nouveau convoqué dans quelques mois, et qu'on peut facilement faire à cette clause tout amendement nécessaire pour la maintenir dans les limites proposées.

Je suggérerais à mon honorable ami de s'instruire de l'exemple que lui a donné le chef distingué qu'il honorerait—homme fort habile, je l'admets,—je veux dire sir John Macdonald. Lorsqu'il vint se mettre à la tête de l'Opposition, lors de l'avènement de l'honorable Alexander Mackenzie au pouvoir, quelle fut sa ligne de conduite ? Fut-elle une manifestation continue, quotidienne, d'amertume, d'animosité, de désappointement et de mauvais sentiments ? Entretint-il de jour en jour une fusillade continue comme celle que nous avons subie de la part de la gauche ? Non ; mais il dit : "Messieurs, vous avez été gratifiés de la confiance du pays, nous allons vous apporter toute l'aide possible pour gouverner. Allez, nous allons vous aider à remplir vos devoirs !"

Est-ce là la conduite de l'ex-ministre des Finances ? Non. Depuis qu'il est venu ici accomplir ses devoirs de membre de la Chambre, il a déployé l'irascibilité et la méchanceté les plus extrêmes, déterminé, s'il le pouvait, à arrêter la législation, et à empêcher l'adoption des mesures du gouvernement, nous retenant ici de jour en jour, et de jour en jour répétant la même chose. Assurément, il finira par comprendre que nous en avons assez de cela.

Il prétend ne pas comprendre la clause. Il est fort aisé pour les membres de la gauche, lorsqu'ils ne veulent pas comprendre une chose, de dire qu'elle leur est incompréhensible. Avant le 23 juin dernier, ils déclaraient ne pouvoir comprendre la politique du parti libéral : mais le peuple canadien l'a très-bien comprise, lui, et lorsqu'il est venu pour déposer son vote, il l'a fait avec l'intelligence qu'il en avait, et cette politique sera mise à effet par les mesures que le gouvernement a présentées et qu'il entend faire adopter.

L'honorable ex-ministre des Finances devrait tâcher de modérer patiemment ses transports. Il a été relegué au siège qu'il occupe de par le verdict populaire, et il devrait cultiver un peu l'esprit de patience et le respect du peuple qui a déclaré que l'honorable Wilfrid Laurier et les hommes qui l'entourent doivent avoir loyalement l'occasion de diriger les affaires du pays. Il devrait vouloir bien leur donner cette chance, j'aimerais seulement qu'il suive l'exemple de son chef honoré, et dit : "Allez, messieurs ! vous avez la confiance du pays, nous vous apporterons tout l'aide possible," au lieu de continuer la fusillade vive et amère qu'il a entreprise pendant plusieurs jours.

M. BENNETT : Que la session n'est pas pour finir soudainement, c'est ce que démontre l'irruption dans le débat de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen). Il a certainement pratiqué l'abnégation dans une mesure énorme ; mais il a prouvé cette après-midi, je crois, qu'aussitôt après le départ du pays du Premier ministre, alors que l'honorable député sera laissé libre, nous pouvons nous attendre à ce qu'il parle beaucoup plus. Cette après-midi il nous l'a fait pressentir. Il fait beaucoup d'efforts pour établir ce que de-

vrait être la conduite de l'opposition. Il a signalé le fait que lorsque sir John Macdonald conduisait l'opposition, la gauche restait fort calme en cette Chambre.

L'honorable député doit se rappeler que, dans ce temps-là, le gouvernement était impassible. Tellement impassible que le ministre du Commerce et de l'Industrie disait que les membres du cabinet n'étaient que des mouches à la roue; et les révolutions de la roue ne faisaient pas envoler les mouches. Les ministres ne bougeaient pas. Qui a jamais entendu dire que le gouvernement Mackenzie ait présenté une législation quelconque sur la question commerciale? Les agriculteurs de ce pays, ont envoyé des pétitions et des mémoires, non par milliers, mais par dix et cent mille. Les artisans parcouraient les rues mendiant et demandant du travail et toutes les fois qu'ils se présentaient, la tristesse sur le visage, on les accueillait par la réponse du ministre des Finances de ce temps-là. "Nous sommes simplement la mouche du coche; que pouvons-nous faire?" Etablissez un contraste entre la position des membres de la gauche, autrefois, et leur position d'aujourd'hui. S'ils s'étaient seulement contentés d'être la mouche du coche, les fabriques ne seraient pas fermées, comme elles le sont actuellement en ce pays, les ministres n'auraient pas vu députation après députation venir protester contre le bouleversement du tarif du Canada. En outre s'ils avaient continué à s'en tenir à la vieille politique qui a fait tant de bien au pays, ils ne nous auraient pas donné le spectacle dont nous avons été témoins dans les dernières semaines. Les ministres se sont présentés dans cette Chambre, il y a quelques semaines, avec un tarif qui était, disaient-ils, le fruit de toute une année de travail, et plus tard, ils sont revenus,—je ne sais s'ils ont subi l'influence de l'honorable député de Wellington-nord—et ils ont dit: "Il est bien vrai que nous avons déjà soumis un tarif à votre considération, mais nous ne savons pas si les changements qu'il contient sont avantageux ou désavantageux; effacez ces dispositions du tarif et nous allons en substituer d'autres plus nouvelles et meilleures. Mais il y a une partie du tarif qui a particulièrement troublé, et qui trouble encore aujourd'hui, les membres du gouvernement, c'est la résolution que nous discutons en ce moment. Quand d'abord, ils ont annoncé, à son de trompe, que c'était une politique de droits différentiels en faveur de l'Angleterre, le ministre du Commerce et de l'Industrie a secoué la tête d'un air malin et nous a dit: "Non ce n'est pas un tarif de droits différentiels en faveur de la mère-patrie, car l'Allemagne, pourra s'en prévaloir"; et en faisant un clin d'œil significatif et entendu il a ajouté: "Les États-Unis pourraient peut-être s'en prévaloir aussi." Or, où en sont les ministres maintenant? Après avoir présenté leurs résolutions, ils ont dit: "Il est vrai que nous avons énoncé certaines déclarations de fait, mais nous constatons aujourd'hui qu'il est nécessaire de prendre une autre attitude." Et l'on opère un changement très important. Voici ce qu'on discute dans les résolutions:

Que toute question qui pourra survenir au sujet des pays qui auront droit aux bénéfices du tarif de réciprocité, sera décidée par le contrôleur des Douanes, sauf la sanction du gouverneur en conseil.

Et plus loin:

Que le gouverneur en conseil pourra accorder les bénéfices de ce tarif de réciprocité à tout pays qui pourra y avoir droit en vertu d'un traité conclu avec Sa Majesté.

C'est sur la dernière clause, savoir la clause "B", que je désire attirer l'attention de la Chambre. C'est une clause qui n'était pas du tout dans les premières résolutions et on l'a insérée dans les résolutions amendées, parce que le gouvernement a été obligé d'avouer qu'il avait des doutes, et s'est trouvé aculé dans une impasse, une impasse de première grandeur. Le débat actuel a produit beaucoup de bien et éclairci l'atmosphère, car pendant une couple de semaines au moins les ministres ont été muets et quand on leur demandait ce que voulait dire "en somme", la seule réponse qu'ils pouvaient donner était que cela voulait dire "en somme". Hier soir, cependant, l'honorable premier ministre a fait une déclaration, une déclaration qui intéressera à un haut point les hommes d'affaires. Pour qu'il n'y ait pas d'erreur sur ses paroles, je vais vous les citer. Parlant de l'ex-ministre des Finances, il a dit:

Je lui demande de généraliser l'opération et de faire la même comparaison, non seulement pour les articles que nous vendons, mais aussi pour tous ceux qui sont énumérés dans le tarif du Canada et dans celui d'un autre pays.

Nous devons donc présumer que si le tarif pris dans son ensemble, d'un pays quelconque, l'Allemagne, par exemple, est le même ou moins élevé que le tarif canadien, pris dans son ensemble, dans ce cas l'Allemagne pourra se prévaloir de cette clause. Il est des plus malheureux que l'on n'en soit pas arrivé à cette conclusion, il y a une semaine, car alors le gouvernement aurait pu mettre à l'œuvre une couple de commis afin de comparer les tarifs des deux pays, en calculer la moyenne pour chacun, et après cette opération, si la moyenne du tarif allemand était la même, ou était moins élevée que la moyenne du tarif canadien, le gouvernement aurait pu annoncer à la Chambre que non seulement la Grande-Bretagne était admise aux bénéfices d'un tarif de réciprocité, mais l'Allemagne aussi. D'après moi, le fonctionnement de ce tarif aura de graves conséquences pour les intérêts industriels de ce pays. Il me fait peine de constater que le contrôleur des Douanes et le ministre des Travaux publics ne sont pas à leur siège, mais peut-être l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie, dont le département est du même genre que celui des Douanes, voudra bien faire la faveur à cette Chambre de donner une réponse sur ce point-ci. Supposant, pour les besoins de l'argument qu'un homme importe des soieries pour une valeur de \$10,000; les droits s'élevèrent donc à \$4,350; en vertu du tarif actuel, il aurait droit à une réduction d'un huitième, environ \$437.50. Si cependant il arrivait que ce tarif ne vient pas en vigueur, l'importateur serait-il obligé de payer ces \$437.50? Et si dans l'intervalle, il a vendu ses marchandises et que le gouvernement décide que la clause ne peut devenir en vigueur, et qu'il n'a pas droit à la réduction, l'importateur sera-t-il dédommagé de la perte qu'il aura subie en vendant ses marchandises, convaincu qu'il avait droit à cette réduction? Poussons l'exemple un peu plus loin et supposons qu'un homme achète pour la même somme des marchandises de même qualité d'un fournisseur allemand, et qu'après cet achat, le contrôleur des Douanes décide que la clause 16 s'applique à l'Allemagne, est-ce que le gouvernement serait alors disposé à remettre à l'acheteur des marchandises allemandes, \$437, parce que l'Allemagne avait droit à cette réduction,

tout aussi bien que la Grande-Bretagne ? Il doit y avoir une foule d'hommes d'affaires qui attendent avec le plus grand intérêt le fonctionnement de ce tarif. J'entends les honorables membres de la droite crier "écoutez, écoutez", avec la plus entière satisfaction, mais lorsque je les entends exprimer ainsi leur joyeux acquiescement, je me rappelle que dans le dernier parlement, lorsque nous siégeons du côté ministériel, on nous reprochait sans cesse d'accéder à toutes les propositions du gouvernement, parce que plusieurs députés qui appuyaient l'administration, avaient des positions ou la promesse de position et étaient en conséquence disposés à voter quoique ce fût. Je ne sais combien il y a de l'autre côté de députés qui sont sur le point d'entrer au service de l'Etat, mais si j'en crois les journaux, un grand nombre d'entre eux seront placés, et si j'en juge par leurs regards où se peint l'attente et par leur facile acquiescement à tous les projets ministériels, il est évident que les journaux n'ont pas tout à fait tort. Que cela soit vrai ou non, il y a une chose bien certaine, c'est que les honorables membres de la droite ne paraissent pas considérer cette question avec autant d'attention et de gravité que les hommes d'affaires de ce pays.

En terminant, je dirai à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) que c'est le temps pour nous d'employer la phrase classique que, durant la dernière session de l'ancien gouvernement, je lui ai entendu répéter 999 fois, bien comptées : "Que les honorables députés prennent patience ;" l'opposition a un devoir à remplir, un devoir qui lui a été imposé par le gouvernement du jour. Si l'administration actuelle avait été prête à imiter M. Mackenzie quand il est arrivé au pouvoir, c'est-à-dire, mettre en pratique la politique sur laquelle le parti libéral en a appelé au peuple, l'administration, dis-je, ne rencontrerait pas autant d'opposition. Mais aussi longtemps que les membres de la droite voudront, sous forme de loi, inscrire dans nos statuts de véritables énigmes, ou de merveilleuse charades qu'ils ne peuvent pas eux-mêmes expliquer, ils doivent s'attendre à être pris à parti par l'opposition. Mais ils ne peuvent décider la question, au point de vue légal. Tout en avouant que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) a fait un vigoureux argument légal, pas un d'eux n'a eu le courage de se lever et de dire que l'honorable ministre a raison. Pas un homme d'affaires dans le parti ministériel n'a déclaré que, suivant lui, l'honorable ministre avait raison. Même l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui est un homme d'affaires sagace et un ardent partisan, quoiqu'il ait parlé l'autre soir durant une heure sur la question commerciale, a gardé un singulier silence sur les effets qu'aurait la clause tant discutée. Et hier soir, lorsque cette éminente autorité constitutionnelle, l'honorable député de Halifax (M. Russell) s'est levé pour rompre une lance à ce sujet, l'honorable député (M. Charlton) s'est borné à faire une plaisanterie et n'a pas dit un mot pour approuver l'opinion légale de l'honorable ministre de la Marine. Cependant ce dernier mérite des félicitations, car il est bien vraie que la position qu'il a prise n'a été approuvée par aucun membre de la droite, cependant il n'y a pas eu non plus une seule voix discordante.

Laissez-moi dire à l'honorable député de Wellington-nord que s'il peut persuader à ses honorables amis de retirer leur législation douanière et imiter le gouvernement Mackenzie, c'est-à-dire, se con-

M. BENNETT.

tenter d'être la mouche du coche, ils auront, en vérité, une très courte session.

M. CLANCY : Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) sur le fait que, dans le rapport qu'il a déposé sur le bureau, je ne trouve aucunes instructions aux receveurs de la douane. Il a donné à entendre il y a quelques instants, que quand ce rapport serait produit, on y verrait les instructions données aux receveurs de la douane. Que l'honorable ministre lise le rapport et il constatera que les instructions données sont exactement les mêmes que celles qui sont contenues dans les résolutions. Assurément on ne nous dira pas, lorsque ce tarif fonctionne depuis plus d'un mois, qu'aucune instruction n'a été donnée aux receveurs de la douane sur une question très difficile, d'après l'aveu même de l'honorable ministre. Il me fait peine de pas voir ici le contrôleur des Douanes, et il me fait peine aussi de constater qu'aucune instructions définies n'aient été données à part celles contenues dans le rapport du Contrôleur des Douanes, et ce rapport ne contient absolument aucunes instructions définies.

Les seules instructions données aux receveurs des douanes, c'est qu'ils doivent se guider par les articles énumérés dans l'annexe "G". Naturellement il faut en excepter le tabac, les liqueurs, les cigares et le sucre. Ces instructions sont parfaitement claires, et l'on n'avait pas même besoin de les donner, mais elles n'ont aucun rapport avec les devoirs très difficiles qui sont imposés aux percepteurs des douanes, devoirs que j'ai essayé d'exposer il y a quelques instants, et la Chambre et le pays seraient beaucoup désappointés d'apprendre que l'on ait dit aux receveurs des douanes de prendre pour base les résolutions soumises à la Chambre depuis plus d'un mois, et que ce sont les seules instructions qu'on leur ait données sur cette question très compliquée et très difficile. Si le ministre des Finances est en état d'assurer à cette Chambre que l'on a donné d'autres instructions aux receveurs des douanes, ces déclarations seront accueillies avec une grande satisfaction.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'intention de mon honorable ami (M. Clancy) est de demander si des instructions qui diffèrent de l'arrêté ministériel ont été données je puis lui affirmer que non. Je suis fâché qu'il n'ait pas posé la question lorsque l'honorable contrôleur des Douanes était à son siège. Il n'y a pas de doute que le contrôleur des Douanes a donné d'abord des instructions de n'appliquer ce tarif de réciprocité qu'à la Grande-Bretagne seulement. Un honorable député qui a parlé l'autre jour a supposé que les receveurs des douanes devaient eux-mêmes décider cette question, mais le contrôleur des Douanes a donné des instructions de n'appliquer le tarif de réciprocité qu'à l'Angleterre seulement. Si l'on avait demandé les termes mêmes des instructions, il n'y a pas de doute que le contrôleur des Douanes les auraient produites. Il n'y a aucun doute que ces instructions sont excessivement brèves. Je crois qu'elles ne sont pas contenues dans les documents qui ont été produits. Si la chose peut présenter quelque intérêt, je demanderai au contrôleur des Douanes de déposer sur le bureau de la Chambre une copie de ces instructions.

M. SPROULE : Pendant que nous traitons d'importantes questions sur lesquelles le gouvernement

pourrait nous donner des renseignements, on nous retient ces renseignements jusqu'à ce que le temps d'en faire usage soit passé—c'est là un malheureux état de choses dont le parlement a droit de se plaindre. Quand nous avons discuté la question de savoir comment le contrôleur des Douanes allait décider si un pays pouvait réclamer ou non, en vertu de notre tarif, le traitement de la nation la plus favorisée, on aurait dû nous déclarer sur quel principe on allait s'appuyer. L'arrêté ministériel que l'on a produit n'énonce aucun principe. Cet arrêté ministériel ne nous donne aucun éclaircissement. Mais nous savons que ce n'est que vingt jours après le discours sur le budget, que l'arrêté ministériel relatif à l'Angleterre a été adopté. Or, il me semble que nous sommes ici en face d'un important et intéressant problème. Si le cabinet a pris vingt jours pour décider qu'un pays qui ne percevait aucun droit sur les marchandises canadiennes, devait recevoir le traitement de la nation la plus favorisée, combien de temps prendra-t-on pour un pays qui percevait des droits sur deux mille espèces de nos marchandises ? J'imagine que cette opération prendra deux ans et plus. L'honorable député de Wellington-nord s'est plaint au sujet de la discussion que l'opposition faisait sur cette question ; il a dit que nous joignons avec cette question. Si jamais quelqu'un dans cette chambre a abusé du privilège de donner son opinion et peut être accusé d'avoir voulu s'amuser avec certaines questions, c'est bien l'honorable député de Wellington-nord. Il s'est plaint de ce qu'il a appelé "la fusillade contre nous," tout comme si lui-même avait été un des membres du gouvernement. Y a-t-il un député qui ait entretenu une plus grande fusillade contre le gouvernement que l'honorable député de Wellington-nord, quand il était dans l'opposition ? Il n'était pas satisfait de parler 999 fois dans une seule session du parlement, mais il a parlé plus de 1000 fois, et même alors, il était tout aussi désireux de parler que lorsqu'il avait commencé. Il ne croyait pas que c'était là une "continue fusillade," mais il se récriait si quelqu'un lui disait qu'il ne faisait pas là son devoir. Cependant cet honorable député trouve à redire quand des membres de l'opposition cherchent à obtenir des renseignements, afin de pouvoir se prononcer d'une manière intelligente sur le sujet en discussion. Nous avons espéré que cet arrêté ministériel que l'on a produit nous fournirait les renseignements que nous avions droit d'avoir, avant de traiter le sujet qui était soumis à notre considération hier soir. Nous nous efforçons de connaître le principe sur lequel le gouvernement s'appuyait pour décider si un pays devait ou ne devait pas recevoir de traitement de la nation la plus favorisée. Et pourquoi demandons nous ces renseignements ? Parce que nous craignons que la question ne fût décidée d'une manière préjudiciable aux intérêts du Canada. Supposez que la question se fût présentée au contrôleur des Douanes, de décider soit quant aux Etats-Unis, ou soit quant à un autre pays ; aurait-il répondu, par exemple, nous allons accepter les articles suivants : Le blé, avec un droit, disons, de 15 cents par boisseau ; l'avoine, 7½ par boisseau ; les pois, 10 cents par boisseau ; l'orge, 15 cents par boisseau ; les bestiaux, 20 pour 100 ; les chevaux, 20 pour 100 ; les ceufs, 5 cents par douzaine ; la volaille, 5 pour 100 et le beurre, 4 cents par livre, et je vais m'assurer non pas si ces articles-là entrent aux Etats-Unis frappés des mêmes droits, mais si je puis

trouver neuf autres articles, dans cette catégorie, ou dans une autre, qui sont admis avec les mêmes droits ou avec des droits moins élevés, et après cet examen, je déciderai si ce pays doit recevoir ou non, le traitement de la nation la plus favorisée. Nous craignons que le contrôleur des Douanes ne décidât ainsi au détriment des intérêts du Canada, ou en d'autres termes, qu'un pays ne fut admis aux bénéfices de cette clause, même en maintenant des droits élevés sur des articles que le Canada avait intérêt à y envoyer et simplement en conservant des droits peu élevés sur des articles dont nous nous soucions peu, qu'ils soient admis en franchise ou frappés de droits excessifs. C'est pour cette raison que nous voulions savoir quel principe on adopterait pour décider ces questions. Nous n'avions aucuns renseignements quelconques à ce sujet.

La seule réponse que nous avons des membres du gouvernement était simplement une répétition des termes de la résolution que si, en somme, il était constaté qu'un pays avait un tarif aussi favorable que le nôtre, ce pays serait admis aux bénéfices de la clause 16. Nous étions en droit d'espérer que l'arrêté ministériel, relatif à nos relations commerciales avec la Grande-Bretagne, énoncerait le principe ; mais il n'en est rien. Si c'est de cette manière que le contrôleur des Douanes décide quel autre pays doit recevoir le traitement de la nation la plus favorisée, je suis certain qu'il ne donnera pas satisfaction au peuple canadien, mais qu'au contraire il causera un grave préjudice à nos intérêts industriels.

Le gouvernement aurait dû nous donner plus de renseignements bien avant aujourd'hui, et nous avons droit d'avoir ces renseignements avant de décider si nous devons ou si nous ne devons pas voter cette clause. Si le gouvernement refuse de nous fournir ces renseignements, il ne traitera pas le parlement avec les égards qu'il lui doit ; il traitera les représentants du peuple avec mépris et non avec toute la considération qu'ils ont droit d'avoir du gouvernement.

M. BEATTIE : Sans les remarques de l'honorable député de Wellington-nord, je n'aurais pas parlé sur ce sujet. L'honorable député (M. McMullen) est un ancien marchand et devrait être capable de nous donner quelques explications sur cette question. Il était à son siège et il a entendu le ministre des Finances dire à cette Chambre qu'il y aurait de grandes difficultés pour appliquer cette clause, mais lorsque l'honorable député de Wellington-nord s'est levé, il n'a pas dit un mot à ce sujet. J'affirmerai même que l'honorable député (M. McMullen) ne peut prétendre que cette clause sera appliquée d'une manière satisfaisante. Il sait parfaitement qu'il n'y a pas un estimateur de douane en ce pays qui prendra sur lui de décider si les marchandises importées ici sont de fabrique allemande ou de fabrique anglaise. Je crois que c'est le ministre des Finances qui a dit hier soir que l'Allemagne exportait au Canada des marchandises pour une valeur de cinq millions de dollars. Nous savons parfaitement que nous recevons dans ce pays pour dix à douze millions de dollars de marchandises de fabrique allemande ; mais la différence au-dessus de cinq millions de dollars est faite de marchandises allemandes qui sont expédiées ici par le canal des maisons anglaises. Or, l'honorable député de Wellington-nord prétend-il

me dire qu'il peut distinguer quelles sont les marchandises de fabrique allemande et quelles sont les marchandises de fabrique anglaise ? Je lui dirai qu'il ne le peut pas.

Le ministre des Finances nous déclare que le gouvernement n'a pas l'intention de laisser la question à la décision des estimateurs de douane. Mais si ces derniers ne sont pas capables de distinguer les marchandises anglaises des marchandises allemandes, qui sera en état de faire une distinction ? Est-ce que celui qui examine les factures pourra nous le dire ? Certainement non. J'affirme donc qu'il n'y a dans cette clause rien pour protéger contre la fraude l'homme d'affaires honnête. Je crois que les hommes d'affaires canadiens et les membres de cette Chambre ont droit de savoir, et devraient savoir, avant l'adoption de cette clause, de quelle manière on protégera les industriels contre la fraude. Je parle en ma qualité de vieil homme d'affaires et comme député d'une circonscription qui est peut-être au cinquième rang parmi les centres commerciaux du Canada ; et je déclare que je ne vois pas comment le fabricant canadien sera protégé. Le ministre des Finances a mes sympathies.

Je sais où git la difficulté, peut-être aussi bien que lui, ou aussi bien qu'aucun autre membre du gouvernement. Si j'étais estimateur de douane, je ne crois pas que je serais capable de distinguer plus que quelques catégories de marchandises allemandes, des marchandises anglaises, non seulement des marchandises allemandes, mais aussi des marchandises belges ou suisses. On dit qu'il n'y avait seulement que dix-neuf millions de dollars de marchandises importées ici des différents pays d'Europe. Le ministre des Finances sait que c'est là une erreur. Je concède qu'il a raison, si nous ne prenons que les marchandises qui nous viennent directement de ce pays, mais l'honorable ministre sait parfaitement que des marchandises pour une valeur double de celle là, nous viennent d'Europe par le canal de l'Angleterre ; des navires anglais se rendent à tous les ports du monde et apportent les marchandises des pays étrangers dans la Grande-Bretagne. Sans doute le ministre des Finances est peut-être aussi bien renseigné sur ce sujet que je le suis moi-même, et il doit savoir que les marchands anglais peuvent aller dans tous les pays qu'il a énumérés, hier soir, et y achètent dix fois autant de marchandises qu'un marchand de ce pays n'oserait en acheter, oui, cinquante fois même. Le marchand anglais achètera ces marchandises à bas prix, il les transportera chez lui en Angleterre, le fret est peu de chose, et il les vendra ensuite au marchand canadien à un prix beaucoup moins élevé que celui-ci ne pourrait acheter lui-même la quantité dont il a besoin des pays d'exportation. Je ne désire pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre, mais je parle simplement parce que je désire voir éclaircir cette question tant dans l'intérêt de cette Chambre que dans les intérêts des hommes d'affaires du pays. Le gouvernement devrait nous dire quels moyens l'on va adopter pour protéger les fabricants canadiens. Nous n'avons que faire des injures de l'honorable député de Wellington-nord, mais nous désirons avoir des renseignements dans l'intérêt du commerce canadien, et je crois que nous devrions les obtenir.

M. CRAIG : Je ressens comme une injure l'imputation de l'honorable député de Wellington-nord
M. BEATTIE.

que l'opposition fait perdre le temps de cette Chambre. Si je voulais parler de perte de temps, je pourrais faire remarquer qu'en réalité le gouvernement n'a présenté aucune mesure à cette session, ou du moins n'a pressé l'adoption d'aucune. Nous avons eu le bill concernant le cens électoral, mais on l'a mis de côté pour cette session.

Il y avait le bill concernant les pensions de retraite, dont il a été beaucoup parlé et qui a été aussi abandonné. Ensuite, nous avons attendu trois semaines pendant lesquelles le gouvernement n'a rien fait. Au lieu de faire perdre le temps de la députation, je crois que l'opposition a fait tout le contraire ; si la session s'est prolongée, il n'y a pas de notre faute, et c'est le gouvernement seul qui en est responsable.

Je ne reprocherai pas au gouvernement d'avoir perdu son temps, puisqu'il prétend avoir été occupé à écouter les plaintes des députations qui prétendent que le tarif, tel qu'il a été proposé, ruinait leurs industries. Je suis heureux de voir que le gouvernement n'a pas fait la sourde oreille à ces plaintes. Mais nous ne perdons pas le temps en discutant cette résolution. Je la considère comme une des parties les plus importantes de tout le tarif, et si nous devons consacrer quelque temps à discuter le tarif, c'est sur cette résolution que nous devons l'employer. Je ne comprends pas comment les honorables députés de la droite peuvent l'appuyer. Je l'ai examiné à tous les points de vue, et je vais citer dans un instant un extrait d'un article du *Witness* de Montréal, que les honorables membres de la droite ne peuvent qu'écouter avec beaucoup d'attention et qu'ils préféreraient sans doute croire, de préférence à tout ce que je pourrais dire.

Mais je repousse encore une fois l'accusation que nous gaspillons le temps en discutant cette résolution. En la discutant nous défendons les industries du pays. Je suis convaincu, comme je l'ai déjà dit, que cette résolution n'a été présentée que pour contenter les libre-échangistes, car le tarif général est évidemment protecteur. Je dis que le tarif, dans ses traits principaux est un tarif protecteur et le *Witness* est aussi de cette opinion. Mais il n'y a pas de doute que cette résolution est mise là comme une fiche de consolation pour les libre-échangistes. Ils voulaient avoir quelque chose, et on leur a donné cette résolution ; c'est pour cette raison que je la redoute. Elle prétend accorder des droits différentiels à l'Angleterre ; mais elle ne lui accorde aucun privilège quelconque. A sa face même, il appert qu'elle ne fait aucune préférence pour l'Angleterre. Le ministre des Finances, dans son discours, a prétendu qu'elle accordait des privilèges spéciaux à l'Angleterre, mais, la résolution elle-même ne comporte rien de tel.

En combattant cette résolution nous défendons les industries du pays, et partant les ouvriers canadiens. C'est bien joli de parler de loyauté, mais je ne veux pas être loyal au détriment du Canada ; je ne veux pas être loyal à l'Angleterre au détriment d'une autre partie de l'Empire. Je veux d'abord être loyal au Canada, et je répète qu'en fondant une nation canadienne, qu'en défendant nos industries et nos ouvriers, nous travaillons à la grandeur de l'Empire et nous faisons preuve de loyauté. La loyauté est une belle chose, mais je suis certain que les Anglais eux-mêmes, s'ils savaient que l'adoption de cette résolution dû nuire aux intérêts canadiens, nous trouveraient bien fous

de pousser la loyauté aussi loin. Ils ne nous demanderaient pas ce sacrifice.

Maintenant je vais émettre une proposition que j'aimerais à entendre nier par quelqu'un du côté ministériel. Cette proposition est celle-ci : Jamais un pays n'a mis entre les mains d'un seul homme un pouvoir aussi étendu que celui que cette résolution demande de confier au contrôleur des Douanes. Quelqu'un de la droite peut-il nier cela ? Si personne ne nie cette assertion, je dis que c'est une proposition bien extraordinaire et je défie le ministre des Finances, le ministre du Commerce ou tout autre membre du cabinet, de citer un pays qui ait adopté une pareille législation. S'il existe des précédents j'aimerais à les connaître, et j'aimerais aussi à entendre leurs raisons. Je ne crois pas qu'il y ait au monde, un pays assez fou pour cela. S'imaginer-t-on que les Etats-Unis, adoptent une loi comme celle-là et donnent à un seul homme des pouvoirs aussi étendus que ceux que cette résolution nous demande de confier au contrôleur des Douanes ?

Je vais citer maintenant un extrait du *Witness* de Montréal, qui est, je crois, un organe du gouvernement et je voudrais qu'on écoutât cette citation attentivement, non pour moi, mais par déférence pour le *Witness* :

Une autre raison qui a pu contribuer à créer une fausse impression quant au motif réel du tarif, c'est la place considérable qu'on a donné, dans la discussion, à la préférence donnée à l'Angleterre, jusqu'à ce que les critiques se soient crus justifiables de prétendre que toute réduction accordée à un autre pays était une violation du principe du tarif. Le principe fondamental du tarif, c'est l'abaissement des droits protecteurs à l'égard de tous les pays indifféremment. Ce n'est qu'un principe secondaire que celui qui diffère cette réduction à l'égard des pays protectionnistes jusqu'à ce que l'on ait obtenu des réductions réciproques. Bien que cela put nous faire perdre la chance d'obtenir certaines compensations, ce serait tout à fait dans l'esprit du tarif, et un grand avantage pour le Canada, si les droits étaient diminués à l'égard de l'Allemagne et de la Belgique. Nous ne serions pas du tout alarmés si nous étions obligés de concéder cela, ni même, si, comme le prétend sir Charles Tupper, les mêmes privilèges devaient être accordés à toute l'Europe.

Quelques VOIX : Adopté.

M. CRAIG : Je vois avec plaisir les libéraux approuver ces idées. Je m'en doutais et je n'attendais qu'une approbation formelle de leur part.

On prête à M. Davies une remarque qui doit être un *lapsus lingua* du ministre, ou un *lapsus calami* du reporter ; on lui fait dire que tant que l'Allemagne et la Belgique n'offriront pas des droits différentiels dans le genre de ceux qu'offre le Canada, elles ne seront pas admises à jouir de ces privilèges. Nous objectons absolument à cela.

Je cite ce passage de l'article pour faire voir combien il est difficile de s'entendre sur la signification de cette résolution. Je n'ai pas entendu deux députés ministériels tomber d'accord sur son interprétation. Les orateurs de la droite n'ont pas parlé beaucoup, mais le peu qu'ils ont dit, est une preuve de l'ambiguïté qui existe. Voici maintenant le *Witness*, un journal dont les sympathies sont libérales, mais qui se prétend indépendant, qui s'efforce de lui trouver une autre signification. Voici, ce qu'il en dit :

Nous ne pouvons jamais exiger des droits différentiels de ces pays. Tout ce que dit la résolution c'est que nous devons recevoir d'eux des conditions aussi avantageuses que celles que nous leur offrons. M. Fielding, croyons-nous, a laissé entendre dans ses discours, qu'ils doivent nous accorder des concessions réelles en retour des avantages que nous leur offrons. Ceci s'écarte du principe de

la résolution vu que des concessions équivalentes peuvent être plus ou moins suffisantes pour amener le tarif d'un autre pays à des conditions aussi avantageuses que le nôtre, mais d'un autre côté, cela est bien différent de demander des droits préférentiels.

Le *Witness* objecte à une déclaration qu'il croit avoir été faite par le ministre de la Marine et des Pêcheries disant qu'il faut qu'un pays offre des Droits différentiels au Canada pour profiter des avantages que nous offrons. Mais il objecte aussi à une remarque du ministre des Finances qui prétend que ces pays devront nous faire des concessions en échange des réductions que nous offrons. Le *Witness* prend la position logique qu'il suffit que le tarif d'un pays soit dans l'ensemble aussi bas ou plus bas que le nôtre pour avoir droit aux droits différentiels. Voilà la position que prend le *Witness*, mais j'ignore celle du gouvernement. Le même journal ajoute :

En effet, sauf accidentellement, il n'y a rien de différentiel dans le tarif. Il offre aux pays aussi libéraux que nous notre tarif minimum, et à ceux qui le sont moins, le tarif maximum. Tous ces discours à propos de droits différentiels ont servi à faire de l'effet en cette année de loyauté.

Je concours dans une grande partie de ce que dit le *Witness* bien que ses tendances soient fortement libérales. Cette idée de droits différentiels est venue fort à propos et a été heureusement exploitée en cette année jubilaire.

L'opposition est en faveur de véritables arrangements différentiels. Je trouve amusante les accusations de la droite qui prétendent que l'opposition n'a pas de politique arrêtée sur cette question. C'est tout le contraire. Nous voulons des droits différentiels avec l'Angleterre, mais nous voulons quelque chose de réel et non des concessions qui s'étendent au monde entier et qui, dans peu de temps, admettront les produits de tous les pays et ruineront nos industries. Nous voulons que lorsque des arrangements privilégiés seront conclus avec l'Angleterre que ce pays et le Canada en retirent des avantages réciproques. Nous devons nous occuper d'abord des intérêts du Canada, et si tout en faisant cela, nous pouvons agrandir nos relations commerciales avec l'Angleterre, tant mieux ; mais si pour arriver à ce résultat et prouver notre loyauté, il nous faut ruiner nos industries et nos ouvriers et nos cultivateurs on me verra toujours disposé à voter contre l'adoption d'une semblable politique.

M. SPROULE : Je désirerais avoir des renseignements sur ce qui a été fait au sujet de cet arrêté du conseil. Dans le rapport il est dit :

Le sousigné, contrôleur de Douanes, a l'honneur de faire rapport comme suit :

Que jeudi, le 22 avril courant, le ministre des Finances a soumis à la Chambre des Communes certaines résolutions concernant le tarif douanier :

Que ça toujours été la coutume malgré l'absence d'une législation spéciale de donner effets aux changements faits au tarif à partir du moment où les résolutions sont soumises à la Chambre, sujets aux amendements, lorsque le bill du tarif est définitivement adopté ;

Qu'en conformité de cette coutume, il a donné instruction à tous les percepteurs de douane de mettre à effet les dites résolutions immédiatement.

L'une de ces résolutions concerne les droits différentiels. Le contrôleur ajoute :

Que toute question qui pourrait survenir pour savoir quels pays ont droit aux avantages du tarif de réciprocité sera décidée par le contrôleur des Douanes, sujet à l'autorité du gouverneur en conseil.

Quelques jours plus tard nous apprenions par les journaux de Montréal que le consul belge avait dit à un importateur que les marchandises belges avaient droit à la clause de la nation la plus favorisée, et lui conseillait de ne payer que sous protêt. Ainsi, le cas s'est présenté pour la Belgique. Quelques jours plus tard le consul allemand fit la même objection au sujet des marchandises allemandes. Cependant le contrôleur, dans son rapport n'en dit pas un mot. Voici ce qu'il dit :

Que le sougigné a décidé que le tarif douanier du Royaume-Uni d'Angleterre et d'Irlande est tel qu'il donne droit aux articles produits ou fabriqués dans ce pays, de jouir des avantages du tarif de réciprocité, sujet aux restrictions mentionnées dans la clause D, et a donné des instructions en conséquence, aux percepteurs de douanes.

Dans ce rapport, il ne parle que d'un pays bien qu'il ait à décider sur tous les cas qui peuvent se présenter. Or ces deux cas se sont présentés et je voudrais savoir du ministre des Finances si le gouvernement a étudié la question et si le contrôleur des Douanes a décidé si l'Allemagne et la Belgique ont droit au tarif de réciprocité.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Le contrôleur des Douanes a décidé que l'Angleterre seule avait droit au tarif de réciprocité. Si le contrôleur décidait autre chose et préparait un rapport en conséquence, alors il deviendrait nécessaire d'adopter un arrêté du conseil, mais le contrôleur n'a pas jugé la chose nécessaire—et les membres du cabinet sont d'accord avec le contrôleur—de faire plus que ce qui est dit dans ce rapport.

M. FOSTER : Dès qu'une décision est rendue par le contrôleur des Douanes, le gouverneur général est-il obligé de lancer un décret basé sur le rapport du contrôleur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons certainement pas de telles intentions, et ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. SPROULE : Le contrôleur dit que l'Angleterre a droit aux avantages du tarif de réciprocité, mais il ne parle pas des autres pays. L'arrêté ministériel ne mentionne aussi que l'Angleterre. On ne voit pas par ce document si d'autres pays ont demandé à jouir de ce privilège.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le contrôleur des Douanes a produit devant la Chambre ou a donné lecture d'une lettre du consul belge sur ce sujet ; dans tous les cas, il est publiquement connu que le consul belge a fait une semblable demande. Si le contrôleur avait décidé que la Belgique ou tout autre pays avait droit au traité de réciprocité, il en aurait fait rapport au Conseil qui aurait agi en conséquence. Comme il n'a pas décidé dans ce sens, le Conseil n'a pas été appelé à agir.

M. SPROULE : Alors s'il n'a rien décidé, c'est qu'il n'a pas encore considéré la question. S'il avait pris l'affaire en considération, il aurait sans doute fait un rapport quelconque. Comme il n'en est pas question ici, je dois supposer qu'il ne s'en est pas occupé du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas empêcher l'honorable député de supposer ce qu'il voudra.

M. SPROULE.

M. WALLACE : D'ailleurs le premier ministre et le contrôleur des Douanes ont fait des déclarations diamétralement opposées. Par exemple, le premier ministre dit :

Il nous a fallu étudier les tarifs de tous les pays pour voir quels sont ceux qui auront droit de jouir de ce tarif de réciprocité, et après avoir tout examiné d'un pôle à l'autre, nous n'avons trouvé qu'un pays en position de profiter de ces avantages, et ce pays c'est l'Angleterre.

Je ne crois pas, M. le président, que le premier ministre ait fait une enquête aussi complète et qu'il ait étudié les conditions fiscales et commerciales de tous les pays, d'un pôle à l'autre. Quant au contrôleur des Douanes, il nous fournit une autre version, et voici ces paroles mêmes :

Vous avez remarqué qu'il faut d'abord que la question se présente, puis quand elle s'est présentée, la loi m'ordonne de l'étudier, de m'enquérir des faits qui doivent être portés à la connaissance du gouvernement avant l'adoption d'un arrêté du conseil pour l'admission des articles produits ou manufacturés dans ce pays.

Le contrôleur dit ici que le gouvernement n'a pas étudié la question du tout, mais que lorsqu'un cas se présentera il fera une enquête.

M. SPROULE : L'honorable ministre admet qu'une demande a été faite

M. WALLACE : Oui, pour ce pays-là, mais le contrôleur parlait de tous les pays en général que le premier ministre avait mentionnés et il le contredit formellement. Le contrôleur ajoute encore :

Si un gouvernement nous faisait des représentations il serait de mon devoir, comme je l'entends, de bien me mettre au courant de son tarif et de son fonctionnement.

Il semblerait, alors, que le contrôleur ne sait pas encore si d'autres pays pourront profiter de ce tarif ou non. J'aimerais le voir à son siège en ce moment. Il manque de respect à la Chambre et aux honorables députés qui discutent cette question en étant presque continuellement absent pendant le débat sur le tarif. Nous avons des droits dans cette Chambre et nous avons aussi des devoirs à remplir, et les ministres ont également des devoirs envers la députation. J'ai remarqué à plusieurs reprises que les ministres—ou du moins quelques-uns d'entre eux—manquent de courtoisie envers les députés, et ne sont pas prêts à défendre leur politique quand elle est attaquée. Cela présente d'autant plus d'inconvénient que le gouvernement ne semble pas avoir de programme arrêté sur cette question. Voici, par exemple, ce que disait hier le premier ministre :

Les opinions émises par l'honorable contrôleur des Douanes sur cette question, sont mes opinions.

Or, les opinions du contrôleur des Douanes que je viens de citer, diffèrent entièrement de celles du premier ministre. Il est inutile de répéter les remarques du premier ministre, quand il prétendait avoir étudié les tarifs de tous les pays, d'un pôle à l'autre, leur situation géographique, leur condition fiscale et commerciale avant de soumettre son propre tarif. Il était sans doute du devoir du gouvernement de faire ce travail avant de venir devant la Chambre avec une proposition comme celle-ci, mais il est évident—même en l'absence de l'aveu du contrôleur—que cela n'a pas été fait. Avant de soumettre son tarif le 22 avril, dernier, le gouvernement aurait dû faire toutes les recherches et les études nécessaires et empêcher ainsi la députation de se lancer dans l'inconnu. Il aurait dû se

rendre compte de l'effet de cette offre de réciprocité sur le commerce du pays; il aurait dû en supputer les avantages et les désavantages qui pouvaient en résulter pour le Canada. Il aurait dû s'occuper des intérêts du Canada et non de ceux des autres pays.

Le contrôleur des Douanes nous a répété à plusieurs reprises qu'il ignore l'effet qu'aura cette offre différentielle, mais dès qu'un pays demandera à profiter du tarif minimum, il prendra une décision. Voyez dans quelle triste position une pareille conduite place le Canada. Le gouvernement a pris des arrangements pour réduire les droits à l'égard des pays qui se conformeront à certaines conditions, mais il ignore encore aujourd'hui quels sont les pays qui remplissent ces conditions et le contrôleur nous dit froidement qu'il ne sait pas quel résultat aura cette politique, mais chaque fois qu'un pays demandera à être admis aux avantages du tarif différentiel, il fera une enquête et enverra un rapport au conseil.

D'un autre côté le premier ministre déclare que tout ce travail est déjà fait, nous avons là une preuve de l'entente et de l'unanimité qui règnent dans le cabinet.

Le MINISTRE DES FINANCES: Cela est peut être dû à mon manque de perspicacité, mais je n'ai pas réussi à saisir cette remarquable contradiction dont parle l'honorable député (M. Wallace) entre les déclarations du premier ministre et celle du contrôleur des Douanes. Il est évident qu'au début de ce travail, il a fallu s'enquérir d'une manière générale des tarifs de toutes les nations, pour savoir quelles étaient celles qui pouvaient se prévaloir de l'offre différentielle. Je n'ai aucune objection à avouer à l'honorable député (M. Wallace) que cet examen n'a pas été très minutieux, et d'ailleurs l'honorable premier ministre ne l'a pas prétendu, mais d'après cette revue générale nous avons facilement découvert qu'un seul pays offrait les conditions requises, pour profiter de l'offre immédiatement, et ce pays c'était l'Angleterre.

Si plus tard d'autres pays réclament les mêmes avantages, alors, comme l'a dit le contrôleur, on s'enquerra du bien-fondé de cette réclamation.

Mais j'ai surtout demandé la parole pour dire à mon honorable ami (M. Wallace) que l'absence du contrôleur des Douanes, ne doit pas être interprétée comme un manque de courtoisie, ou une négligence de ses devoirs. Je suis d'ailleurs convaincu que ce n'est pas ce que l'honorable député a voulu laisser entendre.

Je sais personnellement que le contrôleur a été continuellement occupé à expédier la besogne de son département, et que cette après-midi même il a été appelé au dehors, trois ou quatre fois, pour des affaires très pressantes.

Il est vrai qu'un ministre devrait toujours être à son poste, mais ce n'est pas toujours facile. L'autre jour l'opposition s'est plainte de l'absence des ministres. Ce jour-là je m'étais moi-même absenté quelques instants, mais c'était à la demande d'un député de l'opposition qui désirait m'entretenir d'une question d'intérêt public. Ce n'était certainement pas avec l'intention de manquer d'égards envers les honorables députés de l'opposition que je me suis absenté.

Je puis assurer l'honorable député que le contrôleur des Douanes ne s'est absenté que pour des affaires très urgentes. Il était présent au commen-

cement de la séance, et il sera de retour avant la fin. Je ne voudrais pas laisser croire qu'il a manqué de courtoisie envers qui que ce soit ni qu'il s'est absenté par négligence.

M. SPROULE: L'honorable ministre peut-il dire combien de pays et quels pays ont demandé à profiter de cette offre différentielle?

Le MINISTRE DES FINANCES: Parlant de mémoire, je crois que la seule demande régulière est celle du consul belge; mais, je n'en suis pas certain.

M. SPROULE: L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire comment les percepteurs de douanes peuvent décider? Par exemple, si le consul belge dit à un importateur: "vous avez le droit de profiter de ces avantages pour vos marchandises," comment le percepteur des douanes pourra-t-il agir s'il n'a pas d'instructions spéciales autres que celles mentionnées dans cet arrêté du conseil?

Le MINISTRE DES FINANCES: Mon honorable ami est sous la fausse impression qu'il est du ressort des percepteurs des douanes aux divers ports de se prononcer sur cette question. Cela n'est pas leur affaire. Le devoir des percepteurs des douanes aux divers ports consiste à suivre les instructions du ministre, et tant qu'ils n'ont pas reçu ses instructions, ils ne peuvent accorder à aucun pays les privilèges de cette clause.

M. SPROULE: C'est pour cela que j'ai fait cette demande. Ils sont censés agir d'après des ordres; se peut-il qu'ils n'en aient pas encore reçu?

Le MINISTRE DES FINANCES: J'ai déjà dit qu'ils avaient reçu l'ordre d'accorder ce privilège aux marchands de la Grande-Bretagne, rien de plus.

M. SPROULE: Supposons que j'importe des marchandises de l'Allemagne?

Le MINISTRE DES FINANCES: On vous dira qu'il vous faut payer le tarif maximum. Les honorables membres de l'opposition semblent tenir à ce que les marchandises allemandes aient le bénéfice du minimum des droits. Nous excluons les marchandises allemandes de ce privilège. Quelle que puisse être la décision ultérieure, c'est là maintenant celle du contrôleur des Douanes et elle reçoit l'appui du conseil.

M. SPROULE: L'honorable ministre se trompe absolument s'il m'attribue le désir de faire entrer les marchandises allemandes au taux du tarif minimum. Je n'ai choisi cet Etat que comme exemple de ce qui pourrait être dit de tout autre pays. S'il n'y a pas d'ordres à ce sujet, le gouvernement ne fait que nuire à l'importateur. Comment ce dernier pourra-t-il faire ses importations? Le taux des droits qu'il paie lui permet de calculer le prix auquel il vendra ses marchandises avec profit. S'il est sous l'impression qu'il peut importer au tarif minimum, il peut maintenant se tromper et avoir plus tard à payer au taux maximum; et s'il paye au taux maximum, et qu'il profite ultérieurement de la réduction, comment l'obtiendra-t-il? Le contrôleur des Douanes n'a pas décidé cela. L'honorable ministre des Finances dit qu'il a décidé

que l'Angleterre profiterait de cette réduction à l'exclusion de tous les autres pays, mais les instructions à ce sujet ne disent rien des autres pays.

M. TAYLOR : Peut-être ai-je mal compris l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui est tout autant à la tête du ministère des Douanes qu'à celui des Finances, mais j'ai cru l'entendre dire au ministre des Finances, il y a quelques instants : "Ne lui répondez pas." J'espère ne l'avoir pas bien compris, car je crois que nous avons le droit de recevoir des réponses aux questions respectueuses et que celle faite par mon honorable ami était de celles qui demandent une réponse. C'est mon intention l'en poser une maintenant, et j'espère que le ministre du Commerce ne défendra pas qu'on y réponde. Je vois que le contrôleur des Douanes est maintenant à son siège et je lui poserai cette question. Je désirerais savoir si un certain nombre d'importateurs de marchandises étrangères ont payé les droits de douane exigés par les percepteurs aux différents ports, et s'ils les ont payés sous réserve, réclamant leur droit à profiter du taux différentiel, s'il en est ainsi, de quels pays les marchandises venaient-elles ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : Je ne puis répondre tout de suite à cette question. Je demanderai les détails à mon ministère et les passerai plus tard à l'honorable député.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a-t-il appris que certaines entrées ont été faites sous protêt de la part des intéressés ?

Le PERCEPTEUR DES DOUANES : Je n'en sais rien.

M. HENDERSON : Je crois que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) s'est montré quelque peu injuste envers les honorables députés de l'opposition en leur attribuant le désir de faire entrer les marchandises allemandes en ce pays au taux minimum. Personnellement, je suis opposé à cette idée ; je suis même opposé à l'entrée en ce pays de marchandises de n'importe quel pays à 25 pour 100 de réduction sur le tarif régulier, car je ne crois pas cette mesure utile au pays. Je suis heureux cependant que cette question ait si bien été débattue et je crois qu'il sortira beaucoup de bien de ce débat. Je vais rendre plus apparente la nature déraisonnable de la proposition que nous fait le gouvernement. Je ne désire pas soulever de nouveau la question de sa constitutionnalité, qui a été si bien discutée par le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), par l'ex-ministre des Finances (M. Foster) et par mon honorable ami le député de Halifax (M. Borden), lequel a prononcé l'autre jour un discours que nul honorable député ministériel n'a osé essayer de réfuter. La question de la constitutionnalité a été à mon avis réglée définitivement, et nous pouvons la considérer comme réglée. En ce qui concerne le tarif différentiel, c'est certainement une affaire de haute importance. Je ne puis voir comment cette clause serait limitée à l'Angleterre. A mes yeux, elle s'étend à presque tous les autres pays, parce que, comme le dit mon honorable ami le député de London (M. Beattie), même si d'autres pays ne sont pas autorisés par les traités à expédier des marchandises au Canada au taux minimum de douane, l'on ne peut nier que les

M. SPROULE.

marchandises de ce pays parviendront au Canada subrepticement par l'entremise de l'Angleterre. Les fabricants allemands verront à ce qu'il en soit ainsi.

Ils parviendront à s'arranger de manière à ce que les acheteurs canadiens de leurs marchandises puissent les faire pénétrer dans le pays en ne payant que le tarif minimum, et, dans ce but, ils feront simplement passer ces effets par l'Angleterre. Nous savons que la marine marchande de l'Angleterre couvre l'univers entier. L'Angleterre ayant des relations commerciales avec presque tous les pays du globe, il est naturel de croire qu'elle deviendra encore plus la distributrice du commerce de l'univers, en ce qui concerne le Canada ; et si nous admettons, en vertu du tarif différentiel, les marchandises de la Grande-Bretagne à l'exclusion de celles de tous les autres pays, nous devons nous attendre à ce qu'une grande quantité de nos importations nous parvienne des autres pays par l'entremise de la Grande-Bretagne. Nous importons maintenant pour \$19,000,000 d'autres pays que la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ; nous devons nous attendre à ce que cette somme soit réduite dans de grandes proportions et à ce que la plus grande partie de nos importations nous parviennent dorénavant aux conditions du tarif différentiel. Prenons, comme exemple, les cotonnades : nous en avons importé, en 1896, pour \$3,366,500 de la Grande-Bretagne, pour \$115,517 de l'Allemagne, pour \$24,764 de la Suisse et pour \$55,271 de la France. Je suis sûr qu'aucun honorable membre de cette Chambre ne croira, même un instant, que nous n'avons consommé en ce pays, dans l'année 1896, que pour \$55,271 de cotonnades importées de France, ou pour \$24,764 de la Suisse. Je crois fermement que l'honorable député de London (M. Beattie) est dans le vrai lorsqu'il dit que les produits manufacturés de ces pays passent par la Grande-Bretagne, d'où ils sont expédiés au Canada. On usera beaucoup plus de cet expédient en vertu de la clause différentielle, et il en résultera que nos importations de la France et de l'Allemagne seront de beaucoup réduites tandis que celles qui nous viendront de la Grande-Bretagne augmenteront. Je ne crois pas que cela soit dans l'intérêt du Canada. Les honorables ministres feraient aussi bien d'effectuer une réduction générale et de diminuer le tarif d'un huitième ou d'un quart pour les marchandises de ces pays, car c'est par ce moyen qu'ils atteindraient les résultats les plus pratiques. De ce côté-ci de la Chambre, cependant, nous ne croyons pas qu'il soit maintenant de bonne politique de réduire le tarif dans des proportions aussi fortes que celles proposées par le gouvernement. Bien qu'il soit facile aux experts de juger de la provenance de certains articles sur leur apparence, dans la majorité des cas ils ne pourront pas y arriver. Le thé, par exemple, que nous importons de la Grande-Bretagne comme du Japon et de la Chine, sera facilement classé comme devant être admis au tarif maximum ou minimum, s'il y a quelque droit sur le thé, parce que la Grande-Bretagne ne produit pas de thé ; quant aux articles fabriqués, le contrôleur des Douanes ne pourra promulguer aucun règlement qui soit de nature à guider l'estimateur lorsqu'il essaiera de déterminer clairement, dans chaque cas, si ces articles doivent être frappés du tarif maximum ou non.

Prenons par exemple les soieries. Nous avons importé en 1896 pour \$1,901,627 de soieries de

la Grande-Bretagne, pour \$126,000 de France, pour \$108,000 d'Allemagne et pour \$133,000 de la Suisse. Eh bien ! je suis très sûr que ces chiffres ne représentent pas complètement le total des importations de ces pays, faits par nos marchands et commerçants. On ne peut douter que, comme dans le cas des cotonnades, une grande quantité de ces soieries nous parviennent par l'entremise de la Grande-Bretagne après avoir été fabriquées dans d'autres pays, et l'on ne peut douter non plus qu'aux termes de cette clause, une plus grande proportion de ces articles manufacturés à l'étranger soit expédiée en ce pays de la Grande-Bretagne, afin de profiter du tarif différentiel ; je ne crois pas que l'honorable ministre des Finances ait voulu faire profiter les soieries étrangères du tarif minimum, alors que les articles d'un usage plus général seront taxés au maximum. Il en est des épices comme du thé ; il n'est pas difficile de déterminer si les épices devront être taxées au maximum ou au minimum, parce que les épices ne sont pas produites dans la Grande-Bretagne mais dans les Indes. On devra taxer au maximum la canelle, le gingembre et les autres épices importées directement des Indes ; mais lorsque ces produits seront envoyés en Angleterre et de là expédiés au Canada comme produits manufacturés, ils devront être admis au taux minimum. Ainsi le produit fabriqué serait admis au minimum du tarif, tandis que la matière première serait taxée au maximum. Toute la clause est tellement embrouillée que je serais charmé qu'elle fût entièrement biffée. Que le gouvernement donne son attention à cette question pendant encore un an, afin de découvrir s'il n'est pas possible de trouver un meilleur système, qui puisse mieux protéger le commerce du pays que le présent arrangement. Je dis que je ne suis pas en faveur de donner la préférence à la Grande-Bretagne. Qu'on me permette de mieux définir ma déclaration en disant que je serais content d'appuyer n'importe pas quand, une mesure différentielle raisonnable avec la Grande-Bretagne. Telle était la politique du parti conservateur ; mais nous n'avons jamais soutenu une politique tendant à tout donner et à ne rien recevoir. Je ne crois pas à la vertu d'une politique de ce genre, et si la Grande-Bretagne ne doit rien nous donner en échange de nos cadeaux, je suis opposé à une mesure commerciale différentielle établie sur cette base. Nous avons demandé à genoux, d'année en année, à la Grande-Bretagne d'admettre notre bétail sur les marchés anglais, mais chaque fois nous avons essuyé des refus ; après ces refus nous nous proposons maintenant d'admettre les produits manufacturés de l'Angleterre à nos marchés à taux réduits ! Je ne vois pas la justice d'une mesure de ce genre. Quand nous sommes disposés à faire des concessions à la Grande-Bretagne, celle-ci devrait consentir à nous donner quelque chose en échange. Il est injuste que nos ouvriers soient mis sur le pavé seulement pour donner de l'ouvrage aux ouvriers et artisans de la Grande-Bretagne. Un fabricant m'a déclaré il y a quelques jours, que ce tarif le forcerait à réduire ses affaires de moitié, ce qui équivalait à dire que la moitié de ses employés devront se chercher de l'ouvrage ailleurs. Je demanderai à l'honorable ministre des Finances s'il peut s'attendre à ce que notre classe ouvrière célèbre joyeusement cette année du jubilé avec de telles perspectives. Comment peut-il s'attendre à ce que ces hommes qui auront perdu leur emploi, grâce au tarif, se décident

à chanter le *God save the Queen* et à acclamer Sa Majesté le 22 juin ? N'ont-ils pas autant le droit de pouvoir célébrer l'année du jubilé que les ouvriers et artisans de la Grande-Bretagne ? J'espère que l'honorable ministre reconsidérera sa résolution et qu'il cherchera s'il ne peut rien faire pour les classes laborieuses.

Je crois que c'est une erreur que de donner autant de pouvoir à un seul homme. C'est vraiment une grande erreur que d'accorder un pouvoir aussi absolu au contrôleur des Douanes. C'est une grande erreur que de lui donner le pouvoir de déterminer comme bon lui semblera si tel ou tel autre pays aura droit ou non à ce tarif différentiel. Même si ce pouvoir est donné au gouverneur en conseil, il est encore trop absolu et trop grand pour qu'on puisse l'accorder aux treize ou quatorze hommes qui président au ministère. Je ne crois pas du tout que ce parlement doive se dessaisir du mandat qui lui a été confié ni qu'il doive abdiquer le droit qu'il a de décider quel tarif devra être en vigueur en ce pays, en laissant cette décision absolument entre les mains du gouverneur en conseil. En conséquence, je suis en faveur de la suppression de cette partie de la résolution, et je voudrais qu'on laissât au parlement le devoir de décider définitivement et exclusivement sur la nature du tarif. Si nous remontons au temps de la Grande Charte, nous verrons que, graduellement, de cette époque à celle-ci, tous les efforts ont tendu à réduire le pouvoir de la monarchie et à donner plus de droit au peuple ; telle a été aussi la conduite tenue en ce pays pendant des années, mais il était écrit que le parti libéral soutiendrait une politique absolument différente. Dans la province de l'Ontario, qui a été gouvernée par le parti libéral pendant les vingt-cinq dernières années, nous constatons que cette politique a prévalu. Par un arrêté du conseil, le gouvernement de cette province a le pouvoir de vendre nos terres forestières, qui constituent le capital le plus considérable de la province. Jamais le gouvernement provincial n'a eu l'idée de consulter la législature locale pour savoir s'il était désirable ou non de vendre ces terres, mais il a toujours décidé cette question à son goût par arrêté du conseil ; la conséquence de tout ceci, c'est que nous sommes trop gouvernés par arrêtés du conseil ; il devrait y en avoir moins, telle est mon opinion, et le parlement devrait exercer plus de contrôle. Il semblerait que le ministre de la Justice (sir Oliver Mowat) qui était l'esprit dirigeant dans la législature de l'Ontario, dirige ce parlement, qu'il y a transféré les principes en vertu desquels il a gouverné à la législature, et qu'il veut introduire ici, même sur une plus grande échelle qu'il ne l'avait établi dans cette province son système de gouvernement par arrêté du conseil. J'espère que nous n'adopterons pas ce plan, que le principe du gouvernement du pays par un seul homme ou par la volonté du gouvernement sera rejeté, et que notre bonne vieille coutume de laisser au parlement le soin de décider comment le peuple de ce pays sera gouverné, quelles taxes il devra payer et comment ces taxes seront prélevées et perçues, sera maintenue en vigueur. J'espère que la présente résolution ne recevra pas la sanction de la Chambre. J'espère que le bon sens du gouvernement lui démontrera qu'il a commis une erreur et qu'il se doit de ne pas insister sur l'adoption de cette mesure. J'espère, au moins que le parlement aura l'occasion de décider de la nature des taxes qui seront impo-

sées au peuple de ce pays et que nous continuerons à légiférer dans l'intérêt du peuple

M. CLANCY : La déclaration faite par le premier ministre (M. Laurier), hier, était comme suit :

En terminant laissez-moi répéter à mon honorable ami ce que j'ai eu le plaisir de lui dire l'autre jour, que nous avons déjà commencé cette opération : nous avons jeté nos regards sur le monde entier, et que jusqu'ici nous n'avons pu trouver qu'un pays dont le tarif est, en moyenne, égal au nôtre, non seulement égal, mais, beaucoup plus favorable que le nôtre ; et en conséquence, nous croyons que le minimum de notre tarif ne s'applique qu'à la Grande-Bretagne, et pas à un seul autre pays.

Relativement à cette déclaration, je désirerais demander au ministre des Finances s'il voudrait déposer ces conclusions sur le bureau. Elles sont très importantes.

Je suis sûr que le gouvernement a dû faire plus que jeter simplement un coup d'œil sur la question qu'il a dû agir, dans une affaire de cette importance, sur la foi de renseignements bien authentiques, et qu'il a dû faire un résumé de tous les renseignements propres à le guider au sujet de cette question si importante. Je demande maintenant au ministre des Finances s'il veut déposer ces renseignements sur le bureau, parce que cela est d'une grande importance pour le comité. Je désire aussi demander au contrôleur des Douanes (M. Paterson) s'il voudra aussi déposer sur le bureau les instructions données aux percepteurs des douanes. On a dit cette après-midi, en l'absence de l'honorable ministre, que des instructions définies, autres que celles contenues dans son rapport au conseil, ont été expédiées pour la gouverne des percepteurs de Douanes, dans toute l'étendue du pays. Je demande à l'honorable ministre s'il veut produire ces instructions.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : C'est avec plaisir que je dépose maintenant sur le bureau ce que l'honorable député m'a demandé de produire.

M. CLANCY : Le ministre des Finances n'a pas dit s'il consentait à fournir les documents que je lui ai demandés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains d'avoir difficilement compris ce que mon honorable ami (M. Clancy) veut me faire déposer sur le bureau. Je ne crois pas l'avoir clairement entendu ; j'admets que c'est ma faute, mais je ne puis satisfaire son désir avant d'avoir mieux compris ce qu'il me demande.

M. CLANCY : Si la Chambre veut bien patienter quelques instants et si l'honorable ministre veut bien m'accorder son attention, je vais tâcher de m'exprimer plus clairement. Le premier ministre a dit qu'après une enquête complète, avoir fait la revue des affaires commerciales du monde entier—du moins si cela n'a pas été clairement affirmé, il l'a clairement insinué—le gouvernement en était venu à la conclusion que le seul pays du globe dont les marchandises soient de nature à être admises au Canada au taux différentiel était la Grande-Bretagne. Je demande à l'honorable ministre s'il veut bien communiquer les pièces de cette enquête. Si de telles pièces n'existent pas, il est à désirer que le comité en soit instruit et nous devons alors penser que le gouvernement n'a pas fait d'enquête.

M. HENDERSON.

Je suis sûr que l'honorable ministre a une réponse toute prête, mais il nous est nécessaire d'avoir ces documents.

A six heures, le comité lève la séance.

Séance du soir.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Au risque de perdre un peu plus de temps, je demanderai à la Chambre la permission de faire quelques remarques. Je n'avais pas l'intention d'imposer un discours à cette Chambre, et je ne le ferai pas si je ne m'étais aperçu que le débat ne sera pas terminé avant quelque temps. En ce qui concerne la clause différentielle, qui fait le sujet principal de la discussion, je désire déclarer qu'elle n'est pas, dans mon opinion, différentielle. L'idée que je me fais d'un commerce privilégié c'est qu'il doit être le résultat d'une mesure tendant à donner la préférence aux fabricants de l'Angleterre sur nos marchés. La clause fait plus et donne cette préférence non seulement à l'Angleterre, mais encore à d'autres pays, et ce qui outrepassa ma manière de voir en ce qui concerne le commerce privilégié ; ainsi, cette mesure n'est pas différentielle en ce qui concerne l'Angleterre.

Maintenant, nous donnons cette préférence à l'Angleterre et ne recevons rien en échange. Je ne vois pas beaucoup d'objection à cela, car s'il y a une chose que je suis porté à approuver plutôt que l'autre, c'est l'idée du commerce privilégié entre l'Angleterre et ses colonies, et entre les colonies de l'Angleterre. Je crois, de plus, que cette clause différentielle tend trop à enlever le pouvoir aux représentants du peuple et à donner ce pouvoir au contrôleur des Douanes, et, sous ce rapport, elle est très répréhensible. Il semblerait, malgré ce que l'on a dit à l'encontre, que l'attitude prise jusqu'ici par le contrôleur des Douanes, indique qu'il est le seul juge en cette affaire que les mesures prises au sujet de la clause différentielle jusqu'ici ont été prises exclusivement par le contrôleur des Douanes, et qu'elles ont été prises sans la sanction du gouvernement : car, si je ne me trompe, son rapport n'a été soumis au gouvernement qu'après que l'on eût agi en vertu de ce rapport ; or, on a dit beaucoup de choses à propos de cette affaire du commerce privilégié, mais autant que je puis en juger, elle ne contient pas grand-chose de favorable au commerce avec l'Angleterre. Je vais citer à l'appui de cette assertion l'exemple d'un importateur de marchandises, lequel exemple s'est produit à ma connaissance personnelle. Un lot de marchandises anglaises au montant de \$281 a été importé depuis la mise en vigueur du tarif. Les droits sur les produits à 35 pour 100 se montaient à \$98.35. Déduisons de ceci un huitième comme provenant de l'Angleterre, ce qui fait \$12.29 et il nous reste le montant total du droit, d'après ce nouveau tarif, savoir : \$86.06. Maintenant, appliquons l'ancien tarif aux mêmes marchandises et nous avons ce qui suit : Valeur, \$281 ; droit d'après l'ancien tarif, à 25 pour 100, \$70.25 ; 199 livres de drap à 5 cents la livre, \$9.95, ajoutons à ceci le montant du droit, \$70.25, et nous avons \$80.20, ce qui donne \$5.86 de plus aux termes du nouveau tarif qu'il aurait fallu payer sous l'ancien. Cet exemple démontre qu'au lieu d'être un tarif de libre-échange et au lieu de soutenir la politique

énoncée par les honorables ministres lorsqu'ils étaient dans l'opposition, cette mesure a taxé le peuple de ce pays au montant de \$5.86 sur ce lot de marchandises de plus qu'il ne l'aurait été en vertu de la "politique nationale". Maintenant, le point au sujet duquel je trouve le plus à redire—à ce tarif, surtout en ce qui concerne l'île du Prince-Edouard, où je demeure—est l'abolition des droits sur le maïs. Cette question est sans doute d'un intérêt général pour toutes les parties du Canada, mais nulle partie n'est plus affectée de l'abolition de ce droit sur le maïs que l'île du Prince-Edouard. Nous savons qu'une grande quantité de maïs est récoltée au Canada, quelque chose comme douze ou quatorze millions de boisseaux, et cependant nous constatons que le peuple de la province de l'Ontario, où la plus grande partie de ce maïs est récoltée est opposé à l'abolition du droit. Il y a plus, à mon avis, l'abolition du droit n'a profité qu'à quelques riches cultivateurs isolés, et cela s'applique même plus à la province d'Ontario qu'à toute autre partie du pays. Maintenant, M. l'Orateur, je ne suis pas venu ici pour aider à légiférer exclusivement dans l'intérêt des riches cultivateurs, qui peuvent eux-mêmes se tirer d'affaire; mais je viens ici pour légiférer, pour faire tout ce que je puis en faveur des classes pauvres, particulièrement de celles qui méritent notre attention et pour lesquelles nous devons faire tout ce que nous pouvons.

Tout le monde sait que l'automne dernier le prix de l'avoine est descendu si bas qu'il n'y avait aucun profit pour un homme à la cultiver. Le prix était descendu à 20 et 22 cents le boisseau, ce qui est inférieur au prix de production. Il est ridicule de penser que le pauvre cultivateur peut cultiver de l'avoine à un prix aussi ridicule, qu'il peut encourir la dépense de la mettre sur le marché puis acheter du maïs aux Etats-Unis ou ailleurs pour nourrir son bétail. C'est complètement hors de question. Je prétends que l'effet de l'enlèvement du droit sur le maïs sera de déprécier encore l'avoine au Canada; le prix tombera si bas qu'il sera impossible à nos cultivateurs de cultiver l'avoine en face de l'immense quantité de maïs importé des Etats-Unis. Nous voyons que les Etats-Unis imposent un droit sur la laine produite par les cultivateurs de ce pays, c'est peut-être pour les récompenser que notre fraternel gouvernement enlève le droit sur le maïs. Ce sont de drôles de reprécailles qui consistent à nous punir, mais tel est le cas. Le tarif aura pour effet, si je comprends bien, d'empêcher les petites filatures du pays d'utiliser la laine canadienne, et dans ce cas il sera presque impossible de trouver un marché pour ce produit. Mais ce gouvernement, en face d'un droit écrasant de 12 cents la livre sur la laine se retourne vers nous et enlève le droit sur le maïs. Quant à moi, au nom des cultivateurs je me demande comment on pourrait apprécier une législation de ce genre. Et puis, tandis que le gouvernement enlève le droit sur le maïs pour obéir, dit-il, à ses instincts libre-échangistes, je suis heureux de voir d'un autre côté qu'il cède à ses tendances protectionnistes en laissant subsister le droit sur le porc. Tout le monde sait que l'automne dernier, comme l'a rappelé, si je ne me trompe, un des honorables députés, lorsque la commission du tarif opérait ses tournées d'entrevue, les empaqueteurs de porc canadiens se sont fait entendre. Ils désiraient savoir ce que le gouvernement ferait pour le porc afin de régler leurs prix en conséquence. Mais la commission n'a pas jugé à propos

de renseigner les empaqueteurs de façon que les cultivateurs obtiennent un meilleur prix pour leur porc et puissent s'arranger avec les empaqueteurs pour avoir de meilleures conditions. La commission ne pouvait leur fournir aucun renseignement au sujet du droit sur le porc tandis qu'en même temps le ministre des Finances, et d'autres membres du cabinet et le chef du gouvernement pouvaient fort bien donner aux puissantes corporations, aux compagnies de charbon, des indications sur le droit qui allait frapper ce produit. Quant aux cultivateurs on les laisse absolument dans l'ombre. En conséquence, le porc est descendu plus bas qu'il n'a jamais été dans ce pays; les empaqueteurs devaient se protéger contre une réduction de droits possible avec le prétendu gouvernement libre-échangiste et par suite ils payaient un prix qui put les protéger si la protection sur le porc disparaissait complètement. Le résultat a été que le porc s'est payé 2 à 3 cents la livre quand il aurait pu atteindre un prix considérablement plus élevé si l'on avait su que le gouvernement devait laisser subsister la protection. Une des réformes promises par mon honorable ami était, en arrivant au pouvoir, de faire disparaître complètement le droit sur le porc.

Je suis heureux de voir qu'il n'a pas poussé jusque là l'application de ses idées libre-échangistes, et que le droit sur le porc est resté au point où l'avait placé l'ancien gouvernement conservateur-libéral. Nos adversaires disaient que la politique nationale était "le dépeuplement de la masse pour l'enrichissement du petit nombre." Je suppose qu'en vertu de ce principe, la protection sur le porc a subsisté à l'avantage d'une certaine classe, et que le gouvernement s'est mis de lui-même dans la catégorie des voleurs. On nous a dit que la politique nationale était le dépeuplement du riche pour l'enrichissement du petit nombre." Le gouvernement a conservé la protection sur le porc, ce qui me réjouit, mais ils se sont rendus ridicules et ont pris une attitude absurde en face de leurs anciennes déclarations. Un autre changement qui devra être fatal à quelques-unes des industries de ce pays, c'est l'enlèvement des droits sur le fer. S'il y avait un autre droit protecteur qui intéressait la population des provinces maritimes, c'était bien celui du fer. Quel effet a-t-il eu? Son effet a été de donner du travail à une population considérable, à un grand nombre d'ouvriers qui consomment les produits agricoles de l'île du Prince-Edouard; les petites villes construites autour des centres industriels consomment également une grande quantité de nos produits, et nous avons ainsi obtenu la meilleure sorte de marché qu'on puisse désirer, un marché national à notre portée facile. Si le présent tarif devait fermer ces industries du fer, ce qui est plus que probable, ce marché national disparaîtrait et nous reviendrions à la situation où nous étions en 1873, lorsque ce parti était au pouvoir. S'il y a un cri qui a été entendu par-dessus tous les autres dans la dernière campagne, c'est bien celui du dommage fait aux agriculteurs par la protection excessive sur les instruments agricoles. On affirmait que chaque cultivateur avait à payer un prix excessif pour une battisse ou une lieuse automatique en dépit même de la réduction de 35 à 25 pour 100 opérée par l'ancien gouvernement avant de descendre du pouvoir. Mais depuis les élections, au lieu d'abaisser les droits de protection sur les articles que je

viens de nommer, ces messieurs ont augmenté la protection des manufacturiers en enlevant des droits sur le fer dont ils se servent et en laissant intact le droit sur l'objet manufacturé. On peut encore accuser le gouvernement dans la préparation de ce tarif, d'avoir cherché à atteindre le pauvre homme et à ménager le riche. Tout le monde considère le tabac comme un luxe, mais c'est le luxe du pauvre homme. Le droit sur le tabac retombe sur le pauvre ; il trouve autant de consolation à fumer son tabac que le riche à déguster les vins exquis. Cela le réconforte, et le gouvernement a eu tort d'élever autant les droits sur cet article. Évidemment la contrebande va augmenter. De plus le tabac est un des rares articles manufacturés dans l'Île du Prince-Edouard. Deux petites manufactures établies là ont graduellement augmenté leur commerce ; elles produisent un article satisfaisant à un prix raisonnable et le public goûte beaucoup leurs produits. J'ai vu dans les journaux l'autre jour que le tarif allait faire fermer ces manufactures et c'est un autre de ses effets néfastes sur l'île.

Il y a aussi le grog du pauvre homme. Nous désirons voir le pauvre homme s'abstenir de spiritueux, mais il n'en est malheureusement pas ainsi, et quand le gouvernement a modifié les droits sur les vins et les boissons, il n'aurait pas dû augmenter les droits sur le grog du pauvre homme sans les augmenter également sur le vin du riche. Le député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright) " nous dit que la politique protectionniste est un vol prémédité et organisé ". Jamais les conservateurs-libéraux n'ont cru cela. Il ne restait plus à ce gouvernement qu'à mettre en pratique ce qu'il appelle lui-même un vol prémédité et organisé. Ils ont également dit que c'était un " système infâme ". Nous avons cru que ce système était nécessaire pour établir des manufactures dans ce pays. Ces messieurs l'appellent infâme ce système, et ils le perpétuent cependant. On nous a dit que le tarif serait modifié de façon à faire disparaître jusqu'au dernier vestige de protection, et nous trouvons qu'ils maintiennent la protection presque dans la mesure quelquefois même plus strictement que le parti libéral-conservateur. Le député d'Oxford-sud nous a dit également que le parti libéral-conservateur était alors d'accord avec la canaille, grande et petite, pour voler le peuple en vertu de la protection. Ces messieurs continuent ce système. Nous ne pensions pas être de la canaille, grande ni petite, nous ne croyions pas voler le peuple en protégeant nos industries, et si ces messieurs étaient alors sincères, ce sont eux qui sont la " canaille grande ou petite " du moment qu'ils décident d'appliquer le " système infâme protectionniste ". Le 26 avril 1897, le *Globe* de Toronto, l'organe du parti libéral, disait :

Si nous ouvrons notre marché aux manufacturiers des États-Unis, si nous laissons les marchandises américaines venir nous inonder, le déluge balaiera bien de nos manufactures et il s'en suivra un irréparable désastre.

Comment, M. l'Orateur, on croirait vraiment lire un journal conservateur-libéral. Il me semble que le parti qui a dénoncé la protection d'un bout à l'autre du Canada, qui a obtenu le pouvoir sur ce cri semble forcé de perpétuer le système qu'il a tant décrié. Le *Globe* continue :

Réduire notre tarif aux bases du libre-échange en face du tarif élevé des États-Unis et de la modicité des transports de l'autre côté des frontières vers le Canada, serait
M. MACDONALD (King, I.P.-E.)

condamner les industries canadiennes des plus méritantes à la décadence et envoyer un flot toujours croissant de nos jeunes gens aux États-Unis. Nous affirmons aussi résolument que jamais la supériorité du libre-échange avec les nations voisines, mais nous devons considérer notre sûreté personnelle et sauvegarder notre amour propre national.

Après avoir dénoncé pendant dix-huit ans ce système l'organe libéral en est réduit à prêcher ce qu'il a dénoncé.

Maintenant, M. l'Orateur, s'il y a une chose que le parti gouvernemental a promis, par dessus tout quand il était dans l'opposition, c'est bien de venir au secours des cultivateurs du Canada. Les honorables députés peuvent-ils me dire ce que ce tarif accorde aux agriculteurs ? Augmente-t-il leur marché pour l'avoine ou compense-t-il le revenu qu'il détruit en affranchissant le maïs ? Le présent tarif augmente-t-il le marché pour le beurre ou pour le fromage ? Augmente-t-il le marché pour le bœuf ou pour le porc ? Non, M. l'Orateur, certainement non. Le parti libéral a violé toutes les promesses qu'il a faites aux agriculteurs du Canada. Non seulement cela, mais le gouvernement avec le présent tarif fait tout ce qu'il peut pour détruire le marché intérieur de nos cultivateurs en laissant entrer librement le maïs en concurrence avec tous les grosses céréales qui se produisent dans ce pays. Je me rappelle que le chef du gouvernement dans sa tournée électorale appelait la protection un esclavage. Eh bien ! ses amis et lui favorisent l'esclavage puisqu'ils ont maintenu ce tarif sur presque tous les articles où il existait à leur arrivée au pouvoir.

Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) disait alors que le système de protection était un " système maudit de Dieu et des hommes " et pourtant, il siège complaisamment au milieu de ceux qui perpétuent ce système. Peut-être ne croyait-il pas alors ce qu'il disait. Peut-être n'a-t-il jamais cru ce qu'il disait, mais je ne lui en veux pas en cette circonstance. L'honorable député (M. Davies) a dit aussi que la protection était " la honte et la malédiction du Canada " pourtant il la maintient et perpétue cette honte et cette malédiction. A-t-il rempli ses promesses ? Sûrement non. On nous a dit aussi que " pour chaque dollar qui entrerait dans le trésor, il en tombait deux dans la poche du manufacturier. " S'il en est ainsi, comment se fait-il que le peuple puisse accorder sa confiance aux hommes qui maintiennent un système capable d'arracher deux dollars pour chaque dollar qui revient au trésor. On nous a parlé de " vol légalisé " et ces messieurs continuent ce vol. On a beaucoup parlé des vols accomplis au sujet de l'huile et cette question a joué un rôle considérable dans les élections. L'honorable ministre (M. Davies) évaluait ce droit à 170 pour 100 et nous voyons qu'en arrivant au pouvoir il laisse continuer ce vol et se contente de diminuer les droits d'un sixième.

Je voudrais aussi parler de quelques articles du programme arboré à la convention libérale d'Ottawa. Un de ces articles disait que la protection avait réduit la valeur des produits de la ferme. Mais ces messieurs continuent à déprécier la valeur des terres en maintenant le système de protection. La convention a dénoncé la protection " parce qu'elle opprimait les masses pour l'enrichissement du petit nombre. " Le gouvernement libéral continue ce système. Je pourrais prendre tous les articles du programme et faire sur tous la même remarque.

La protection du fer et du charbon déplaisait à ces messieurs dans l'opposition et ils la continuent, au pouvoir. Eh bien ! à mon point de vue, c'est ce que le gouvernement avait à faire. Ce fut un des principes de la politique nationale qui doit survivre comme toute la politique nationale.

Le ministre des Finances nous a dit que les énormités de la protection avaient été élaguées. Pour ma part je ne m'en aperçois pas. Dans quelques articles comme les cotons teints, elle a été augmentée, sur les tondeuses et autres machines la protection est accrue. Voilà ce qu'ils appellent élaguer et supprimer des énormités, puisque d'après leurs discours tout le système est une telle énormité que, pour être fidèles à leurs principes, ils devraient être complètement balayés. Heureusement pour le pays, il ne l'ont pas fait.

Maintenant, si ma mémoire est exacte l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) nous a dit qu'il n'avait aucun mauvais vouloir contre les patrons et je puis par suite parler du programme des patrons. D'après ce programme "aucun député ne devait recevoir un permis de circulation" mais cela n'a pas été suivi, nous le savons. "L'Hôtel du gouvernement devait être aboli" mais il subsiste encore. "La police à cheval devait être abolie" mais heureusement, nous l'avons encore. "Le collège militaire devait être aboli" nous l'avons encore et il subsistera probablement. "Les subventions aux chemins de fer devaient être abolies" et pourtant je m'attends bien à voir des patrons voter pour des subventions aux chemins de fer avant la fin du parlement.

Je vais parler un peu des draps. Il s'en fabrique beaucoup dans les petites fabriques du pays. C'est l'étoffe dont se vêtent les cultivateurs. La laine qu'ils produisent sert à cette fabrication. Le premier effet du tarif sera, je crois, de détruire ses petites fabriques, d'empêcher la fabrication de ces effets et d'annuler ce marché pour nos laines. Par suite, notre population cessera dans une grande mesure de trouver le travail qu'elle est à même de se procurer dans ces fabriques et dans les industries qui s'y rapportent.

Le parti libéral a dénoncé le système des primes, d'un bout du pays à l'autre, mais nous voyons qu'ils renient également ce principe, car ils favorisent la concession de primes à l'industrie du fer. Une autre chose que dénoncèrent partout les libéraux avant les dernières élections, c'est le système des droits spécifiques.

Pourtant, nous les voyons soumettre un tarif, supprimer quelques droits spécifiques, puis revenir avec un second tarif qui revient aux droits spécifiques. Pour ma part je ne puis comprendre en vertu de quel principe ils peuvent, comme libre-échangistes imposer un droit de 15 à 20 pour 100 sur un article et de 30 à 35 pour 100 sur un autre. S'ils étaient fidèles au libre-échange, je crois qu'ils devraient égaliser le tarif autant que possible et imposer le même droit sur un article que sur un autre. Mais jamais de la vie je ne comprendrai comment on peut imposer 35 pour 100 sur les couvertes, 25 pour 100 sur les bottines et souliers et 15 pour 100, sur autre chose. Cela prouve tout simplement qu'ils ont jeté aux vents leurs principes pour adopter ceux du parti conservateur-libéral qu'ils dénoncent depuis dix-huit ans. Je répéterai à l'égard de la clause différentielle, qui est actuellement soumise à la Chambre, que si elle eut été réelle-

ment une mesure stricte de préférence je l'aurais soutenue avec le plus vif plaisir, même si j'avais dû être le seul de tout mon parti.

M. McHUGH: M. l'Orateur, en dépit de tout ce que j'ai entendu ces deux derniers jours, j'ose cependant m'exprimer en faveur des résolutions du tarif qui sont maintenant soumises à la Chambre. J'approuve ces résolutions parce que je considère que c'est un tarif canadien. C'est un tarif fait dans les intérêts du Canada, ayant en vue le développement des industries qui existent dans tout le pays. Je vois dans ce tarif une protection contre les pays qui ne commercent avec le Canada que pour l'exploiter ou lui causer des difficultés. D'un autre côté, je vois dans l'annexe différentielle de ce tarif une espèce d'invitation adressée aux pays qui désirent nous traiter loyalement et en amis. Ces résolutions leur apprennent que le Canada est prêt à accorder la réciprocité aux pays qui désirent commercer avec nous. Les honorables députés qui ont parlé avant moi ont traité ce tarif au point de vue qui les touchait le plus; et je crois que la Chambre me permettra un moment d'en parler au point de vue des agriculteurs. Les agriculteurs du Canada constituent un groupe producteur. Nous produisons chaque année pour l'exportation et ce que nous exportons doit entrer en concurrence avec le surplus de produits de toutes les nations du monde. Dans cet état de choses il est très difficile pour le gouvernement de préparer un tarif qui protège l'agriculteur. Ce qu'il peut faire, c'est de diminuer nos charges, en réduisant le prix de ce que nous avons à acheter, et je crois que dans plusieurs cas, ces résolutions y tendent. En même temps qu'il nous faut exporter dans les pays étrangers, la quantité que nous avons à exporter dépend en grande partie des prix de tous les produits de nos fermes. On peut voir par suite combien il est difficile de protéger ce que vend le cultivateur. Je sais que dans les circonstances présentes notre revenu doit provenir des droits de douanes et des droits d'accise.

Je sais qu'en faisant des changements dans ces droits, il est impossible de ne pas toucher à quelque un ou à quelques intérêts, mais je crois que le gouvernement en général a traité équitablement toutes les classes, bien que quelques individus puissent en souffrir. Parlant comme cultivateur, je crois que les cultivateurs n'ont aucune intention d'esquiver leur part dans les obligations et les devoirs qui leur incombent de contribuer pour leur part au revenu du pays, mais nous demandons que tous les intéressés soient traités sur un pied d'égalité. Nous n'oublions pas que le marchand et le manufacturier, comme l'artisan, sont aussi indispensables que le cultivateur à la prospérité du pays, qu'ils ont droit à la même considération que lui, mais en échange nous demandons de ne pas recevoir moindre considération dans la préparation du tarif. Je pense qu'ils ont joui d'une plus grande faveur dans ce tarif que dans celui qui a existé depuis dix-huit ans. J'ai entendu l'autre jour le député de Durham-est, M. Craig, prophétiser que tous les pays du monde allaient venir en vertu du tarif différentiel. Il a prétendu que 22 déjà pouvaient entrer, et qu'avant la fin de l'année les États-Unis entreraient à leur tour. Si cette prophétie pouvait se réaliser, le pays se réjouirait de la sagesse d'un gouvernement qui a su combiner un tarif capable de nous donner en un an la récipro-

citée avec les États-Unis. Voilà ce que nos cultivateurs demandent depuis tant d'années. Pendant des années nous avons demandé des relations commerciales plus faciles avec la Grande-Bretagne et les États-Unis et si la prophétie de l'honorable député de Durham est se réalise, ils pensent que ce tarif aura accompli une grande œuvre. Personne ne niera que l'avantage du peuple est d'avoir le plus de marchés possible à sa disposition. Je sais qu'il ne faut pas grand'chose pour me convaincre que la réciprocity avec les États-Unis est à l'avantage des cultivateurs de ce pays. Nous avons maintenant avec la Grande-Bretagne le commerce le plus libre du monde et aujourd'hui nous lui offrons quelque chose en échange. Cette résolution offre aussi une invitation à tous les autres pays du monde qui veulent en profiter, elle les invite à venir et à commercer en amis avec le Canada et j'espère bien que les États-Unis profiteront de cette invitation. L'honorable député qui m'a précédé (M. Macdonald, I. P. E.) a déclamé contre l'entrée en franchise du maïs. C'est peut-être une question difficile, M. l'Orateur. J'ai entendu bien des gens prétendre que la franchise du maïs nuira à nos agriculteurs; d'autres personnes nourrissent l'opinion adverse.

C'est une question disputable, mais si le maïs en franchise n'est pas une chose avantageuse, rien n'empêche de le retrancher plus tard de la liste des articles francs de droit.

Un autre fait sur lequel cet honorable député a appelé notre attention est que le droit sur les instruments aratoires n'a pas été réduit. Je ferai observer seulement qu'il faut prélever un revenu dans le pays, afin de suffire aux dépenses du gouvernement, et tant que les manufacturiers du Canada fourniront aux consommateurs canadiens les instruments aratoires aux mêmes prix que les manufacturiers des États-Unis les vendent aux cultivateurs américains, nos cultivateurs n'auront pas à se plaindre. Aujourd'hui, je sais que les instruments aratoires sont vendus au Canada à aussi bon marché qu'aux États-Unis, et je suis convaincu que si le gouvernement voyait nos manufacturiers former un monopole dans le but d'exiger des consommateurs plus qu'un prix raisonnable pour ces articles, il réduirait le tarif. Toutefois, aussi longtemps que les manufacturiers canadiens vendront les instruments aratoires à nos cultivateurs aux mêmes prix qu'ils se vendent sur les autres marchés, nous ne recevrons pas de plaintes de la part des cultivateurs.

Je n'avais pas l'intention de parler plus que quelques minutes sur cette question. A en juger par l'attitude différente que les membres de l'opposition prennent sur cette question, il est difficile de dire quel tarif leur donnerait satisfaction. Quelques-uns d'entre eux le condamnent, parce qu'il y entre trop de libre-échange, et à peine arrivés à la moitié de leurs observations, ils le condamnent également parce qu'il contient trop de protection. Ces messieurs parlent de logique; je ne vois qu'une chose en quoi ils sont logiques; ils sont logiques en leur inconscience. Je prétends que ce n'est pas un tarif de libre-échange ni de protection, mais c'est ce que le parti libéral a promis au pays—un tarif de revenu pur et simple. Malgré tout ce qu'on a trouvé à redire à ces résolutions, je suis satisfait de la politique du gouvernement, et s'il se présentait demain devant le peuple avec cette politique, le peuple l'appuierait avec une majorité

M. McHUGH

beaucoup plus considérable que celle obtenue le 23 juin dernier.

M. McNEILL: Après tout ce qu'on a dit au sujet de cette résolution, je n'ai pas la prétention de croire que je peux ajouter quelque chose de nouveau, mais il me semble que j'aurais tort de ne pas donner mon opinion et de ne pas dire pourquoi je suis incapable d'appuyer la résolution qui, à certains égards, mérite mes sympathies.

J'avais espéré, même quand il paraissait impossible d'espérer, qu'on pourrait rédiger une résolution de nature à s'attirer l'appui des deux côtés de la Chambre, et qui pourrait être envoyée, à cette époque du jubilé de la Reine, comme un message transmettant le désir unanime du Canada au peuple de l'Angleterre. Mais malheureusement cela paraît impossible. C'est impossible, non pas, je suis sûr, parce qu'il y a divergence d'opinion parmi les membres de la Chambre sur la nature de notre devoir envers la mère-patrie—le pays qui nous a protégé et qui nous a donné notre sûreté—mais parce qu'il y a des divergences fondamentales—divergences en principes—entre les deux côtés de la Chambre.

Pour ma part, en ce qui concerne le Canada, je suis protectionniste. Je ne veux pas discuter ce point. Mes opinions sont parfaitement bien connues de la Chambre. Je vais simplement énoncer de nouveau, ce que j'ai souvent signalé à l'attention des honorables chefs de la droite, la proposition que pas un pays dans l'univers, pas un pays dont nous savons l'histoire, n'a jamais réussi à développer ses industries sans avoir en recours à la protection. Je dis que si un pays quelconque avait pu réussir en cela, nous serions un des derniers pays à en faire l'essai, parce que nous avons pour voisins un grand pays protecteur. Etant de cet avis, je ne peux pas appuyer cette résolution pour plusieurs raisons, et je vais en donner trois ou quatre.

En premier lieu, je ne peux pas appuyer cette résolution parce que, d'après sa teneur, elle devra et le gouvernement reconnaît qu'elle pourra, amener en concurrence avec nos industries, les gigantesques établissements manufacturiers de plusieurs des plus grands et des plus célèbres pays producteurs de l'univers, au moyen d'une réduction de 25 pour 100 sur un tarif qui, de l'aveu du gouvernement, est moins élevé que celui de l'année dernière. C'est à mes yeux, une objection fatale à la présente résolution.

Ensuite, à mon avis, il y a encore cette autre objection à la résolution—que le gouvernement lui-même paraît connaître à peine la portée et l'étendue de la ligne de conduite qu'il a adoptée. Quand j'ai demandé, il y a quelque temps à mon honorable ami le contrôleur des Douanes (M. Paterson) s'il croyait que le tarif de l'Allemagne était en somme, aussi favorable au Canada que le tarif du Canada—notre annexe D—l'était à l'Allemagne, et quand je lui ai posé la même question au sujet de la Belgique, l'honorable contrôleur n'a répondu qu'il n'avait pas encore décidé. Et quand, plus tard au cours du débat, mon honorable ami l'ex-ministre des Finances (M. Foster) a appelé l'attention du contrôleur des Douanes sur ce sujet et qu'il lui a demandé son opinion, l'honorable contrôleur a dit qu'il étudierait ces objections une par une à mesure qu'elles se présenteraient, et qu'il serait alors de son

devoir de s'assurer—j'ai pris note de ses paroles—si, oui ou non, le tarif d'un pays particulier nous était aussi favorable, en somme, que notre annexe D l'était à l'égard de ce pays.

Je prétends que mon honorable ami le contrôleur des Douanes et le gouvernement auraient dû se renseigner avant de venir faire cette proposition à la Chambre. Et à titre de simple député, je croirais même que, si, dans les circonstances, j'appuyais une résolution dont je ne connaissais pas toute l'étendue, j'agissais en aveugle.

Que dit mon honorable ami le ministre des Finances au sujet de cette résolution ? Dans le discours très intéressant qu'il nous a fait, en présentant le budget, il nous a dit qu'il croirait très peu sage de sa part d'agir avec trop de précipitation au sujet de cette question. Il a dit :

Or, M. l'Orateur, les intérêts des fabricants soumis au régime protecteur ne sont pas les seuls dont il faille tenir compte. Ce fléau de la protection, comme tous les autres fléaux, a d'immenses ramifications ; il est si intimement lié à toute la trame de nos affaires commerciales que toute tentative de le détruire aurait son contre coup, non seulement dans les intérêts des classes protégées, auxquelles nous ne devons assurément rien, mais dans les autres classes de la population dont les intérêts ne se relient pas directement à ceux des classes protégées. Ce serait un manque de sagesse d'oublier qu'il ne s'agit pas simplement des industriels jouissant du régime protecteur ; mais que les intérêts des classes ouvrières et des capitalistes sont également en jeu. Rappelons-nous, je le répète, que le système protecteur est intimement lié à toute la trame de nos affaires commerciales et qu'en matière de banque—surtout, d'immenses intérêts se rattachent à ce régime. Je n'hésite pas à le dire, si prêtant aujourd'hui l'oreille aux conseils des honorables députés de la gauche, conseillers indignes d'hommes intelligents, nous allions témérairement saper par la base les industries canadiennes, il est d'autres intérêts beaucoup plus graves et plus étendus qui en ressentiraient le contre-coup.

Et il ajoute :

Je veux donc bien établir ce point-ci : jamais le part libéral n'a déclaré par la voix autorisée d'un de ses chefs que, s'il arrivait au pouvoir, il détruirait d'un seul coup toutes les industries canadiennes ou qu'il apporterait au régime établi des modifications de nature à mettre ces industries en danger.

Je demande aux membres de la Chambre si ce n'était pas de la précipitation de la part du gouvernement, si ce n'était pas quelque chose de nature à mettre les industries du pays en danger, quand il a déposé cette résolution sur le bureau de la Chambre et présenté un système dont il ne connaissait pas toute l'étendue. C'est certainement une conduite irréfléchie que je ne peux certainement pas approuver, quelle que soit la sympathie que j'éprouve pour ce projet, sous certains rapports.

Et je prétends que l'amendement fait à cette résolution rend encore la politique du gouvernement plus injustifiable qu'auparavant. Car par l'amendement il s'autorise lui-même, non pas à abandonner la position dans laquelle cette résolution la place, si les traités font obstacle, mais à accorder les bénéfices du tarif à tout pays qui pourra y avoir droit en vertu d'un traité—non pas à des conditions de réciprocité, non pas aux termes de la résolution, mais sans rien demander en échange. Il pourra accorder les bénéfices du tarif à ces nations, peu importe jusqu'à quel point leurs tarifs peuvent être hostiles au Canada, et ainsi établir une différence encore plus grande que celle que comporte la résolution, contre les habitants des autres colonies de l'Empire.

A un autre point de vue, qui me touche de très près, il m'est impossible d'appuyer cette résolution,

malgré le désir que je peux en avoir pour d'autres motifs. Je crois que cette réduction de 25 pour 100 sur toutes les marchandises, serait-ce en faveur de l'Angleterre seule, est dangereuse pour les industries de notre pays. Cette concession m'inspire de grandes craintes à moins que nous ne recevions des avantages correspondants sur les marchés de l'Angleterre.

Il me semble que si je votais pour cette résolution, je porterais un coup fatal aux industries du pays, quand même il s'agirait de l'avantage de mon pays natal, l'Angleterre. Je ne peux pas trahir le Canada. Le Canada est le pays où se sont écoulées vingt-cinq des plus heureuses années de ma vie, c'est le pays qui m'a envoyé ici pour représenter ses intérêts, c'est le pays qui a mis sa confiance en moi depuis quinze ans ; et si je le trahissais, je serais traître à mon mandat de membre de cette Chambre. En conséquence, si je me trouvais dans l'alternative pénible de décider entre les intérêts du Canada et ceux de mon pays natal, l'Angleterre, je serais obligé, à titre de membre de cette Chambre, de me prononcer en faveur du Canada.

Mais, aussi longtemps que l'Empire existera, je ne peux pas être exposé à faire un choix aussi odieux ; car, ainsi que je l'ai déjà dit et que je le répète ce soir, si nous examinons cette question au point de vue le plus large et le plus élevé, nous verrons que les intérêts du Canada et ceux de l'Angleterre sont si intimement liés ensemble, qu'il est impossible d'enrayer les progrès du Canada sans nuire aux intérêts de l'Angleterre. Il est impossible de séparer les intérêts de la mère-patrie de ceux des colonies autonomes, prospères et puissantes, qu'elle a mises au monde, et qui, nous pouvons le dire sans exagération, sont attachées à elles avec une loyauté inaltérable. Et le Canada, par l'immensité de ses ressources et sa position géographique, deviendra sans doute le plus puissant facteur dans la création de cette grandeur et de cette splendeur impériales que la mère-patrie elle-même devra partager dans une si large mesure, et qui lui permettra de résister comme jamais aucun pays n'a résisté, à l'action destructrice du temps. En conséquence tout ce qui gêne et empêche le progrès du Canada, nuit d'autant aux intérêts les plus importants de l'Angleterre.

Notre premier devoir, notre devoir le plus impératif, à titre de Canadiens et de loyaux sujets de la mère-patrie et de l'Empire, est de développer de la façon la plus intime avec l'Angleterre, les industries de cette partie de l'Empire qui est confiée à nos soins ; et par là, ainsi que je l'ai dit, nous ferons progresser de la manière la plus sûre et la plus stable, les industries de l'Angleterre elle-même.

Supposons pour un instant que les Etats-Unis d'Amérique feraient encore partie de l'Empire et que leur politique commerciale aurait été laissée à la merci de l'école de Manchester, peut-on croire que l'école, dont faisait partie M. John Bright, tout grand et libéral qu'il ait été, qui est l'homme qui s'est levé dans la Chambre des Communes et s'est opposé à ce que le Canada exerçât son droit de faire et établir son propre tarif, et il n'y a pas de cela très longtemps, et qui prétendait que l'Angleterre ne devait pas s'occuper d'un pays qui était à 3,000 milles de distance—peut-on croire que cette école représentée par cet homme, si elle avait pu agir à sa guise, aurait laissé développer les industries des Etats-Unis comme elles l'ont été

sous le régime de la protection, au point qu'elles sont aujourd'hui au nombre des industries les plus importantes de l'univers? Les Etats-Unis auraient-ils progressé comme ils l'ont fait dans des conditions comme celles-là? Assurément non. Quels seraient aujourd'hui les avantages de l'Angleterre si les Etats-Unis, avec les immenses ressources qu'ils ont développées, faisaient partie de l'Empire? Il en est ainsi pour le Canada. Notre devoir consiste à développer nos industries et à donner par là plus de force à l'Empire, n'oubliant pas que tout en favorisant l'Empire de cette manière détournée, cependant nous devons dans chaque occasion arranger notre politique de façon à l'aider directement aussi bien qu'indirectement.

Je prétends donc, ainsi que je l'ai dit, qu'en laissant entrer dans notre pays les produits de l'Angleterre, avec une réduction de 25 pour 100, sans obtenir aucun avantage correspondant sur ses marchés, nous mettrons en danger le développement de nos industries, qui sont d'une si grande importance pour l'Angleterre elle-même. Mais bien que je considère que la réduction du droit imposé sur les produits de l'Angleterre, jusqu'à concurrence de 25 pour 100, serait dangereuse sans avantages correspondants en notre faveur, je ne suis pas prêt à dire que nous ne devons pas réduire nos droits du tout, à moins que l'Angleterre ne nous accorde des privilèges correspondants. Je crois qu'il y a peu de députés dans cette Chambre qui n'auront pas que nous devons à la mère-patrie quelque chose de plus qu'aux nations étrangères. Il y a peu de députés dans cette Chambre qui n'auront pas que tout en ne lui devant rien pour son arrangement fiscal—car cet arrangement a été fait au point de vue de ses propres intérêts—cependant nous lui devons quelque chose pour la protection qu'elle nous a accordée, pour le fait que son armée et sa marine sont d'une aussi grande utilité pour les citoyens d'Ottawa qu'elles le sont pour les citoyens de Londres, et pour le fait que nous avons son service consulaire, son service diplomatique, et le plus haut tribunal de l'Empire absolument à titre gratuit.

En conséquence, nous devons être prêts à lui accorder des privilèges sans rien lui demander en échange, et la résolution que je vais présenter dans quelques instants à ce fait en vue et comporte ce principe. Or, je sens qu'en présentant cette résolution, je vais m'exposer pour la première fois en quinze ans à m'entendre accuser d'inconséquence.

En 1892, quand j'ai présenté dans cette Chambre une résolution en faveur du commerce privilégié avec l'Angleterre, j'avoue que je ne songeais pas à réduire les droits en sa faveur, sans lui demander quelque chose en échange. Mais je suis de l'avis du ministre des Finances, quand il dit que le monde marche. Depuis cinq ans nous avons fait de grands pas dans la direction de l'unité impériale. Nous avons eu la résolution présentée en 1892, dont je viens de parler; nous avons eu la grande conférence intercoloniale deux ans plus tard; et deux ans après nous avons eu une résolution présentée dans cette Chambre et adoptée à l'unanimité, engageant la Chambre à appuyer la mère-patrie dans le cas où l'intégrité ou l'honneur de l'Empire courrait un danger. L'effet produit en Angleterre par cette résolution a été extraordinaire. Le *National Review* en parlait ainsi le mois suivant :

Cette grande manifestation de loyauté, d'attachement et de détermination de la part des citoyens du Canada a M. McNELL.

produit un effet extraordinaire sur les Anglais, auxquels elle a rappelé de la manière la plus vive l'unité de l'empire commun. L'attitude du Canada, de l'Australie, de la colonie du Cap, de la Nouvelle-Zélande et de Natal ouvre aux hommes d'Etat un horizon magnifique, et nous ne pouvons pas croire que nos ministres, ici ou dans les colonies, s'en montreront indignes.

Presque immédiatement après cette manifestation de loyauté qui éclata au parlement canadien et dans les autres colonies, est venu un discours qui fit époque, celui du secrétaire d'Etat aux colonies; or, je demande à mes honorables collègues de droite, et surtout aux honorables ministres de vouloir bien prêter l'oreille à la très brève observation que je vais faire. Dans ce discours, M. Chamberlain a franchement avoué qu'il verrait d'un œil favorable l'établissement de droits différentiels sur le marché anglais en faveur de marchandises de provenance britannique, contre celles venant de l'étranger.

Voilà le système préconisé par M. Chamberlain en cette circonstance, système sur lequel je reviendrai plus tard. Puis à la suite du discours de M. Chamberlain, vint cette manifestation toute exceptionnelle d'enthousiasme ayant éclaté tout récemment dans la mère-patrie, provoquée qu'elle l'a été par l'attitude du cabinet canadien; et je veux ici même offrir au gouvernement mes humbles félicitations pour avoir réussi à provoquer cette puissante explosion de sentiment impérial dans la mère-patrie. A mon avis, il eût été impolitique, en 1892, d'émettre une proposition tendant à réduire les droits douaniers en faveur de l'Angleterre, à moins d'obtenir de la mère-patrie quelque chose en retour, car à mon sens, c'eût été placer une arme dangereuse entre les mains des Cobdenites qui s'en seraient servis pour attaquer le grand système impérial de réciprocité commerciale entre les différentes parties de l'Empire; mais, je le répète, bien qu'une semblable tentative eût été pleine de danger en 1892, aujourd'hui, toutefois, en présence des faits qui viennent de s'accomplir, en raison du notable progrès qui s'est réalisé, en présence du puissant développement de la doctrine impérialiste qui, après tout constitue la force vitale de l'Empire, je suis d'avis qu'il nous est possible d'accomplir sans danger ce qu'il eût été imprudent de tenter à une époque antérieure.

J'aborde une des dernières objections que j'ai à faire valoir contre la résolution à l'étude, objections qui m'ont porté à m'opposer à son adoption; c'est que cette résolution, en principe, est absolument hostile à toute espèce de réciprocité commerciale avec la mère-patrie.

Le ministre des Finances nous a parlé de ce système de préférence commerciale. Avec tous les égards que je lui dois, l'honorable ministre ne permettra de lui dire que ce système de réciprocité commerciale dans les limites de l'Empire a un sens bien défini. Ce système a été inventé, pour me servir de cette expression, par les partisans d'une certaine doctrine, et ils s'en sont servis pour exprimer cette doctrine. C'est un terme technique de la politique impériale, qui n'est susceptible que d'un seul sens; et il est parfaitement compris au pays. Ce terme n'implique pas que nous devions négocier des traités de réciprocité avec toutes les nations du monde qui veulent commercer avec nous à titre réciproque, mais il veut dire système de préférence commerciale s'étendant à tout l'Empire, à l'exclusion des pays étrangers; il implique une préférence donnée sur les marchés britanniques à l'exclusion des produits de provenance étrangère.

Voilà comment la chose est comprise au pays, et lorsque le ministre des Finances emploie ce terme dans une autre acception, bien contre son intention sans doute, il induit l'esprit public en erreur. Cette proposition tendant à la réciprocité commerciale avec tout le reste du monde n'est pas, nous dit le gouvernement, un loyal exposé de son système. Nous sommes allés plus loin, nous disent les ministres ; nous avons accordé la préférence à l'Angleterre ; nous avons déjà, depuis quelque temps, établi au Canada des droits différentiels en faveur des marchandises anglaises. Il faut, ajoutent-ils, nous en tenir bon compte. Eh bien ! je leur en sais gré, et, pour mon compte, je veux bien leur accorder les éloges qu'ils méritent. Toutefois, cette question, M. l'Orateur, est bien trop grave, trop importante, trop sérieuse pour que je me permette de la traiter à la légère.

Je ne saurais consentir à me faire illusion au sujet de cette question ; et je me demande, quelle est au point de vue de l'Empire, la valeur future de la préférence commerciale existant aujourd'hui ? Quelle sera la durée de ce système ? Existera-t-il encore dans un mois ? N'est-ce pas le résultat d'un simple accident, dans le moment ? N'est-ce pas par pur accident que les autres nations n'aient pas encore mis le contrôleur des Douanes en demeure de décider, si, oui ou non, elles ont droit de se prévaloir de l'offre de préférence commerciale contenue dans la clause en discussion ? Que ces nations fassent valoir leurs prétentions et soient admises à profiter des droits différentiels alors, je le demande, qu'advient-il de la préférence commerciale accordée aux marchandises anglaises ? Elle se dissipera aussitôt en fumée, elle sera réduite à néant. Ce n'est pas un semblable système de préférence commerciale que je préconise et que je sois prêt à accepter, en présence du principe affirmé dans la résolution elle-même, principe en antagonisme direct avec le régime de préférence commerciale s'étendant à tout l'Empire britannique. Donc, ne plaçant à ce point de vue et m'appuyant sur le fait que la résolution à l'étude est en principe hostile à tout régime de préférence commerciale avec la mère-patrie, peu importe, du reste, que cette préférence implique, oui ou non, un système de compensations, pour ces raisons, dis-je, force m'est de m'opposer à la résolution débattue.

La dernière objection qui, à mon avis, milite contre l'attitude prise par le gouvernement est celle-ci : en supposant même que l'offre contenue dans la proposition débattue soit une préférence accordée à la Grande-Bretagne seule, j'affirme que l'attitude du cabinet, ainsi que l'a observé avec raison le chef de l'opposition, a pour effet de paralyser les efforts de ceux qui se sont constitués dans la mère-patrie les champions du régime de préférence commerciale sur les marchés de l'Angleterre en faveur des produits des colonies, à l'exclusion des produits de l'étranger. Pour bien comprendre toute la force de l'objection que je soulève contre cette attitude du cabinet, il suffit de se rappeler les observations faites à diverses reprises par lord Salisbury, quand il a montré toute l'impuissance des efforts tentés par l'Angleterre pour négocier des traités de réciprocité avec les pays étrangers, précisément parce qu'elle a déjà accordé tout ce qu'elle avait à donner. Je ne crois pas manquer de respect envers le cabinet en lui disant que par la précipitation qu'il a apportée au règlement de cette question, sans l'avoir au préalable

mûrement pesée et étudiée, sans avoir foi au système même, il s'est placé en antagonisme ouvert avec la politique définie par le secrétaire d'Etat aux colonies. Le ministre des Finances (M. Fielding) a franchement avoué, dans son discours budgétaire, qu'il n'avait pas foi au régime de préférence commerciale dans le sens où il a été entendu jusqu'ici.

L'offre qu'il a faite à l'Angleterre, nous a-t-il déclaré, était accompagnée de conditions inacceptables, puisqu'il lui demandait de frapper ses importations, de droits douaniers, chose qu'elle ne ferait jamais. Si l'honorable ministre (M. Fielding) avait mûrement étudié la question, il aurait pu se convaincre que l'honorable M. Chamberlain lui-même a très vivement mis en lumière les principes servant de base à ce système commercial dont se railait naguères l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), raillerie qui a eu pour effet, je suppose, de déconsidérer ce système aux yeux de l'honorable ministre des Finances. Que le ministre des Finances me permette de lui rappeler ce que disait naguère à ce sujet M. Chamberlain, dans son fameux discours du 25 mars 1896, M. Chamberlain, signalant à ses auditeurs la proposition faite par les colonies au sujet de l'établissement d'une union commerciale avant l'Empire, s'exprime en ces termes :

Voilà une proposition qui, à tout le moins, mérite respectueuse considération.

Puis, après avoir cité la résolution de la conférence intercoloniale, il ajoute :

La principale résolution, en égard à son importance, adoptée à la conférence intercoloniale, est celle-ci : Que cette conférence est d'avis qu'il serait opportun d'établir entre la Grande-Bretagne, et ses colonies un régime douanier permettant aux différents parties de l'Empire des relations commerciales plus favorables que celles existant avec les pays étrangers.

Puis, après être entré dans certains développements sur cette question, il finit par émettre lui-même une proposition. Mais avant d'en venir à cette proposition, il n'affirma pas que celle faite par les colonies soit absolument ridicule en principe, bien qu'il n'ait pas bien saisi le sens de la proposition à laquelle il faisait particulièrement allusion. La proposition dont il s'agit est celle que je fis en Chambre en 1896, dans le but de prélever un certain revenu pour la défense de l'Empire, chose que M. Chamberlain ne paraît pas avoir saisi. Mais, à ses yeux même cette proposition d'un tarif minime imposé sur les produits de l'étranger, mérite sérieuse considération. Il ajoute que les colonies devraient "bonifier leur offre," puis il entre dans certains développements au sujet de sa propre proposition :

Voici ma quatrième proposition : c'est l'établissement d'un véritable Zollverein, pour l'Empire, l'établissement du libre-échange dans toute l'étendue de l'Empire, même si cela devait entraîner....

Je signale tout particulièrement ces paroles à l'attention du ministre des Finances—

... même si cela devait entraîner l'imposition de droits douaniers contre les pays étrangers, et constituer à cet égard une déviation des principes fondamentaux du libre-échange et de la pratique suivie jusqu'aujourd'hui dans le Royaume-Uni ; et cette proposition mérite d'être discutée sérieusement, étant de nature à provoquer un arrangement satisfaisant, si les colonies de leur côté, veulent bien l'étudier.

M. Chamberlain, on le voit, accepte le principe de la protection contre les pays étrangers. Dans

le passage que je viens de lire, bien qu'il suggère l'établissement du régime du libre-échange dans les limites de l'Empire, toutefois, il modifie plus loin cette proposition en préconisant l'imposition de droits douaniers uniquement prélevés pour les fins du revenu. Il accepte la proposition tendant à l'établissement du régime protecteur contre tous les pays étrangers, et celui d'un tarif de revenu pour l'Empire. La proposition dont le cabinet a saisi le parlement et qu'il nous demande d'approuver est donc diamétralement opposée au principe préconisé par le secrétaire d'Etat aux colonies. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) nous a dit l'autre jour que le gouvernement avait tranché le nœud gordien. Apparemment, le problème était facile à résoudre. Or, voici tout simplement le problème qu'il a résolu : il a abaissé les droits en faveur des pays qui nous accorderont la réciprocité commerciale, et il affirme que si l'on dénonce les traités accordant à ces pays le traitement de la nation la plus favorisée, cela nous permettra d'établir en faveur de l'Angleterre le régime de la préférence commerciale. Que l'honorable ministre me permette de lui dire qu'il fait erreur en prétendant que la dénonciation des traités nous permettrait d'accorder la préférence commerciale à l'Angleterre, car il est plusieurs pays qui pourraient profiter de l'offre contenue dans la résolution à l'étude, et j'ajoute que si toute la difficulté consistait à abaisser les droits en faveur de la mère-patrie, c'était un problème très facile à résoudre. Voici, à mon avis, le véritable nœud gordien qu'il s'agit de trancher : il nous faut concilier la divergence d'opinions existant entre les libre-échangistes et les protectionnistes, de façon à nous permettre d'élaborer un système politique qui puisse être acceptable à tous. Je ne vois pas que la proposition du gouvernement puisse contribuer dans la moindre mesure à la solution de ce grave problème.

Je suis encore d'avis, comme je l'étais en 1896, que la proposition qui rallierait davantage les suffrages est celle de M. Hoffmeyer qui veut que l'Empire impose un droit modéré sur toutes les importations des pays étrangers, à quelques exceptions près, et que le produit de ces impôts soit consacré à la défense de l'Empire et aux voies de communication entre les différentes parties de l'Empire.

Voilà une proposition que les libre-échangistes d'Angleterre pourraient fort bien accepter, puisque l'impôt en question serait uniquement prélevé pour les fins du revenu ; et l'imposition de ce droit aurait pour corollaire immédiat l'établissement du régime de préférence commerciale pour les produits des colonies sur les marchés anglais. Je m'abstiens, toutefois, de donner de plus amples développements à cette thèse.

L'heure avancée du débat m'avertit de ne pas fatiguer davantage l'attention du comité. Je tiens à remercier mes honorables collègues de la bienveillance avec laquelle ils m'ont écouté, et avant de terminer, j'ajouterai qu'à mon avis, la question sur laquelle nous sommes appelés à délibérer est l'une des plus graves et des plus importantes dont le parlement puisse être saisi. De l'initiative législative que nous allons prendre, il pourra découler les plus grands biens ou les maux les plus graves. Si nous jetons un regard en arrière, au déclin de ce dix-neuvième siècle, sur la longue suite des âges écoulés, nos yeux ne rencontrent partout que la

M. McNEILL.

poussière et les ruines de grands empires qui, après s'être élevés un jour, après avoir grandi et prospéré, se sont écroulés et ont péri sans retour. C'est qu'ils portaient dans leur sein le germe d'une inévitable décomposition ; et, dans le cours des âges, ils sont tombés en décrépitude et sont devenus la proie du néant. Or, M. le président, jamais le soleil n'a éclairé un Empire semblable au nôtre. Dans les vastes et fertiles régions soumises au sceptre de notre Reine, dans ces pays où va se déverser le trop-plein de la mère-patrie, on trouve tous les éléments d'une éternelle jeunesse, dont nul Empire au monde n'a possédé le secret. Après mille années d'existence, l'Empire anglais est encore jeune, si jeune qu'il nous est même impossible d'apprécier, avec quelque degré de certitude, les majestueuses proportions qu'il lui sera donné d'atteindre dans la suite des temps.

Dans toutes les parties du globe se rencontrent des sujets de la Grande-Bretagne dont le plus ardent désir et la plus vive préoccupation est de trouver les moyens de resserrer plus étroitement les liens qui unissent entre elles ces gouvernements autonomes, ces grandes communautés sœurs de la nôtre. Dans tous les coins du monde se rencontrent également des hommes qui nous épient d'un œil jaloux et la haine au cœur, espérant voir avorter nos efforts ; et il ne manque pas d'individus qui, l'occasion aidant, seraient heureux de porter un coup mortel à notre puissance impériale, avant son organisation définitive. Sommes-nous à la hauteur des circonstances ? Sommes-nous dignes de la confiance qu'on repose en nous ? Sommes-nous prêts à écarter tout intérêt de partis politiques, et à concerter nos efforts pour appuyer, maintenir et développer l'Empire auquel nous nous faisons gloire d'appartenir ? Voilà, à mon avis, la question qui se pose, voilà le problème qu'il s'agit pour nous de résoudre ; et soit que nous approuvions ou que nous désapprouvions les résolutions débattues, j'espère, à tout événement, qu'à l'avenir nous nous efforcerons, en débattant ces grandes questions impériales, de planer dans une sphère plus élevée que celle où se débattent les simples intérêts de partis ; car, après tout, est-il un seul de nos collègues en Chambre, est-il un seul Canadien, est-il un seul sujet britannique qui voudrait, pour un misérable gain politique, compromettre l'avenir de sa race ?

M. le président, avant de proposer ma résolution, de crainte de m'être mépris sur la véritable attitude du cabinet, je veux d'abord poser à l'honorable ministre des Finances une question à laquelle il vaudra bien, je l'espère, apporter une réponse ; je désire donc savoir si le cabinet désire, oui ou non, accorder la préférence commerciale à la mère-patrie, dans ce sens qu'il serait prêt à lui accorder sur nos marchés des avantages supérieurs à ceux que nous accordons aux autres pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : La meilleure réponse que je puisse faire à la question de mon honorable collègue est que c'est la précisément ce que nous faisons en ce moment.

M. McNEILL : L'honorable ministre pourrait traiter la question avec un peu plus de gravité. J'ai déjà dit que la préférence actuellement accordée à la mère-patrie sur nos marchés n'en est pas une en principe, mais que c'est simplement une préférence accidentelle, qui peut être réduite à néant du moment qu'un pays quelconque prouvera

que son tarif nous est aussi favorable que le tableau "D" annexé à notre tarif l'est à l'égard de ce pays.

J'ai demandé au ministre si, en principe, le cabinet était prêt à accorder à la mère-patrie sur les marchés canadiens des avantages supérieurs à ceux qu'il accorderait aux pays étrangers; je lui ai demandé s'il était prêt à établir sur les marchés canadiens, en faveur de la mère-patrie, des droits différentiels qu'il refuserait aux pays étrangers, toutes choses égales d'ailleurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comment donc l'honorable député peut-il, avec un semblant de gravité, pour se servir de son expression, poser une pareille question, lorsque c'est là précisément ce que le gouvernement fait en ce moment ?

Et s'il arrive, en fin de compte, qu'il nous soit impossible de donner cette préférence aux produits de la mère-patrie, il n'en tiendra pas à nous, mais bien à l'interprétation donnée aux traités par le gouvernement impérial; et si le cabinet impérial décide qu'il nous est impossible d'établir la réciprocité commerciale avec la mère-patrie, mon honorable collègue, en sujet loyal qu'il est, conviendra, je suppose, que le cabinet impérial est le meilleur juge en cette matière. Pour notre compte, nous désirons accorder la préférence commerciale à la mère-patrie, et c'est le régime actuellement en vigueur.

M. McNEILL : Je ne voudrais pas me rendre importun, mais je dois dire à l'honorable ministre qu'il n'a pas saisi le sens de ma question. J'affirme ceci : que, toutes choses égales d'ailleurs, vous n'accordez pas la préférence à la mère-patrie. Vous accordez actuellement la préférence à la mère-patrie, parce que, dites-vous, elle seule réunit toutes les conditions de l'offre que nous faisons à tous les pays du monde, mais je veux savoir si vous êtes décidé à lui faire une meilleure offre qu'à tout autre pays au monde.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député conviendra qu'il m'est impossible de donner une plus ample réponse que celle que je lui ai faite.

M. McNEILL : J'accepte la déclaration de l'honorable ministre, heureux de constater que je ne me suis pas mépris sur la véritable attitude du cabinet. L'honorable ministre refuse de dire s'il est prêt à faire à l'Angleterre une meilleure offre qu'à tout autre pays du monde.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vous l'ai déjà dit : c'est là précisément ce que nous faisons.

M. McNEILL : L'honorable ministre affirme-t-il qu'il fait actuellement à l'Angleterre une meilleure offre qu'à tout autre pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'affirme que nous admettons actuellement les marchandises de la mère-patrie à des conditions plus avantageuses que celles accordées aux autres pays du monde.

M. McNEILL : C'est de l'offre qu'il s'agit.

Le MINISTRE DES FINANCES : A la droite, nous préférons la réalité à l'ombre.

M. McNEILL : Je propose :

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants :

Que, de l'avis de cette Chambre, il est opportun qu'une convention douanière soit effectuée entre le Royaume-Uni et ses colonies par laquelle le commerce, dans les limites de l'empire, pourra se faire sur une base plus favorable que le commerce qui se fait avec les pays étrangers; que bien qu'elle considère une réduction de 25 pour 100 dans les droits, sans avantages correspondants sur les marchés du Royaume-Uni, comme dépassant ce que le Canada peut aujourd'hui supporter avec sûreté, cependant, comme premier pas dans la direction d'une union commerciale de l'empire et pour reconnaître les nombreux avantages donnés au Canada, cette Chambre fera une réduction appréciable et sans condition des droits que nous prélevons sur les articles produits dans le Royaume-Uni seulement, dès que le gouvernement et le parlement du Royaume-Uni seront disposés à profiter de cette réduction.

M. KENDRY : Je n'ai pas l'intention d'infliger un long discours à la Chambre; toutefois, je ne saurais laisser échapper l'occasion sans exposer brièvement ma manière de voir sur la question débattue, la plus importante dont la Chambre et le pays aient encore été saisis. Je doute que les résolutions fiscales qui nous sont soumises soient parfaitement comprises d'un seul de mes honorables collègues. La plus importante partie de la résolution à l'étude est celle qui attribue au contrôleur des Douanes l'autorisation de faire en tout temps des arrangements de nature fiscale avec les pays étrangers. C'est le pouvoir le plus extraordinaire qu'on puisse attribuer à l'administrateur d'un ministère quelconque, pouvoir dont l'exercice peut entraîner les plus graves conséquences pour le pays. Je vais faire voir comment l'exercice de ce pouvoir insolite peut affecter les intérêts du pays. Voici un industriel qui veut placer ses capitaux dans une industrie canadienne; or, en ce moment, il voit se dresser devant lui ce pouvoir extraordinaire du contrôleur des Douanes qui peut, d'un instant à l'autre, donner à la clause débattue telle interprétation qui force l'auteur de ce projet industriel à fermer les portes de son établissement. Il est donc évident qu'une proposition entraînant d'aussi sérieuses éventualités que celles-là, mérite même considération de notre part, avant que nous lui donnions notre assentiment législatif. Je ne sache pas qu'aucun autre gouvernement s'arroge de semblables pouvoirs, sauf peut-être celui des États-Unis. Le président des États-Unis, si je ne me trompe, possède en tout temps le pouvoir de modifier à bref délai tout article du tarif; et assurément le cabinet, en formulant cette proposition, a voulu imiter l'exemple du gouvernement américain.

Quel est l'enseignement qui se dégage du débat actuel? Le voici: c'est toujours au point de vue de leur intérêt personnel que nos collègues de droite se font en Chambre les ardens défenseurs de ce régime de préférence commerciale qu'on nous propose d'adopter. L'un d'eux, notamment, l'honorable député de Leeds-nord et Grenville (M. Frost), a déclaré appuyer cette résolution, parce qu'à son avis, le régime en question est préférable au régime de la protection. Et quelle est la raison de cette préférence de l'honorable député? c'est que le nouveau régime n'affecte pas sa propre industrie. Dans l'exploitation de son industrie il n'a pas à subir la concurrence de l'Angleterre; or, la résolution à l'étude, d'après sa teneur actuelle, telle que l'entend l'honorable député, ne s'applique qu'aux marchandises anglaises, et tant qu'il n'aura pas à redouter la concurrence des fabricants américains, ses rivaux

naturels, il est prêt à appuyer la proposition du cabinet. Voilà ce qu'il a formellement déclaré en pleine Chambre, et ce fait seul tend à prouver que nos collègues de droite, en appuyant cette résolution, ne s'inspirent que de leur égoïsme mis au service de leurs intérêts personnels. Or, ce que le pays demande avant tout est une législation fiscale visant à l'intérêt public plutôt qu'aux intérêts des individus. Il n'y a pas à se le dissimuler, ce régime de préférence commerciale, même s'il s'applique exclusivement à l'Angleterre, est de nature à porter une grave atteinte à nombre d'industries manufacturières du pays; or, pour mon compte, je veux avant tout que l'on consulte nos intérêts nationaux, même au prix de l'établissement d'un tarif différentiel contre l'Angleterre. Nous avons mission ici de légiférer dans le sens des intérêts canadiens et non pas en faveur des autres pays; et bien que je sois aussi loyal que tout homme dans cette Chambre, je suis loyal au Canada avant tout. Si nous voulons développer ce pays il faut adopter pour politique, notre pays d'abord. Les représentants étrangers cherchent les intérêts de leur propre pays; or, je suis ici pour défendre les intérêts du Canada.

En ce qui concerne le tarif, je ne ferais pas la moindre concession à un autre pays, quel qu'il soit. Je chercherais d'abord nos propres intérêts.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails de la clause différentielle, mais je désire attirer l'attention du gouvernement sur un ou deux points. Supposons, comme le dit le ministre des Finances, que nous acceptions l'Allemagne et la Belgique, quel effet cela aurait-il sur nos classes ouvrières? Il n'y a aucun doute que d'un bout du pays à l'autre, les gages des ouvriers seraient réduits. Pourquoi? Simplement parce que nous ne pouvons pas soutenir la concurrence contre ces pays où la main-d'œuvre est meilleur marché. Nous savons parfaitement que les ouvriers là-bas vivent à meilleur marché, car ils ne vivent pas aussi bien que notre population ou la population américaine. J'ai quelque expérience à ce sujet, car j'ai visité quelques-uns de ces endroits. Je sais comment vit la classe ouvrière dans ces pays. Je suis intéressé dans nos industries manufacturières, et je ne voudrais pas voir nos classes ouvrières réduites à la position des classes ouvrières de l'Allemagne ou de la Belgique. Le Canada est un des meilleurs pays du monde et nous devons, je crois, protéger notre population.

Mon honorable ami de Victoria-sud (M. McHugh) s'est déclaré content du tarif. Je puis lui dire que les cultivateurs viennent d'une distance de 30 milles à Peterborough, pour vendre leur grain, parce que c'est une ville manufacturière.

Une VOIX : Un marché national.

M. KENDRY : Précisément, c'est un marché national. Ce qu'il nous faut, dans ce pays, c'est le développement de nos villes; il y va de l'intérêt du cultivateur et de l'ouvrier à la fois. C'est une chose à laquelle nous devons tous travailler. Si cette clause différentielle est adoptée elle aura pour effet de réduire de 50 pour 100 des industries importantes de ce pays. C'est une des plus graves questions qui soient venues devant le pays.

Il y a aussi dans le tarif d'autres items très importants. Il y a par exemple l'idée d'abolir le droit sur le maïs. J'ai parlé de la chose à un certain nombre de cultivateurs dans le voisinage de chez moi, et je vois que presque tous sont opposés à M. KENDRY.

l'entrée du maïs en franchise, car ils cultivent beaucoup de grosses céréales, l'avoine, etc., et ils disent que cela détruirait leur marché. Sans doute, cela serait avantageux pour certains messieurs de l'autre côté de la Chambre, quise livrent à l'élevage du bétail, mais je ne crois pas que les cultivateurs aiment ce changement.

On a aussi dit, dans la presse, que l'entrée du maïs en franchise aurait pour effet de réduire la qualité de notre lard. Notre lard est aujourd'hui de si bonne qualité qu'il se vend 14 centin plus cher que le lard américain, sur le marché anglais.

Je désire dire un mot au sujet des paroles prononcées par l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Frost). Voici ce que dit l'honorable député :—

Nous avons vu des milliers d'ouvriers honnêtes chassés du pays par la prétendue politique nationale. En 1894, nous avons vu dans une seule industrie, la septième en importance dans le pays, la fabrication des instruments aratoires, nous avons vu réduire les droits de 35 à 20 pour 100 et le résultat en a été de priver d'ouvrage un millier d'hommes employés dans cette industrie seule, et ils ont été obligés soit d'exercer un autre métier ou de quitter le pays.

Ainsi l'honorable député nous dit que la réduction d'un droit de 35 à 20 pour 100, a été cause que mille ouvriers d'une même industrie ont quitté le pays. Mais l'honorable député dit qu'il approuve un tarif différentiel; que c'est la meilleure chose que le gouvernement pouvait faire. Or, d'après le raisonnement de l'honorable député, si le tarif différentiel réduit les droits de 25 pour 100, il en résultera que des milliers d'ouvriers resteront sans travail.

Je suis surpris que l'honorable député ait deux manières de voir sur cette question. Pour lui, la question du tarif a deux côtés, et le côté qui lui convient, c'est celui qui favorise ses intérêts.

Je suis un protectionniste, et je ne veux pas m'en cacher. Mon honorable ami de Victoria-sud est aussi un protectionniste, car il s'est fait l'avocat du droit sur les instruments agricoles. Je suis en faveur de cela, comme je l'ai toujours été.

L'honorable député dit qu'il faut imposer ce tarif parce que nous avons besoin de revenu. Mais pourquoi le même raisonnement ne s'appliquerait-il pas à toute autre chose?

M. McHUGH : Je serais prêt à approuver la protection de l'industrie de l'honorable député, s'il voulait vendre au même prix que les producteurs étrangers vendent à nos consommateurs.

M. KENDRY : Je puis dire à l'honorable député (M. McHugh) que dans l'industrie dans laquelle je suis engagé—je fais exception pour certains articles qui viennent dans le pays—nous vendons nos produits aussi bon marché que toute autre fabrique de n'importe quel pays. Mais je signalerai à l'attention de l'honorable député le fait que nous payons aujourd'hui nos ouvriers \$2, tandis qu'ils ne sont payés là-bas que \$1, et nous fabriquons un meilleur article. Maintenant, pour faire de la concurrence, l'honorable député veut que nous réduisions la main-d'œuvre de 50 pour 100.

M. McHUGH : Non.

M. KENDRY : C'est précisément son raisonnement.

M. McHUGH : Quelle protection a l'ouvrier contre la main-d'œuvre étrangère qui vient ici ?

M. KENDRY : Il a cette protection-ci, que dans ce pays nous lui donnons \$2, tandis qu'il ne reçoit que \$1 là-bas. Je crois que c'est une bonne protection.

M. ROGERS : Comment un cultivateur peut-il payer à un ouvrier \$2 par jour ?

M. KENDRY : Je vois que l'honorable député désire se faire une provision de papeterie.

Voyons, maintenant, M. le président, ce que dit l'honorable député de Frontenac (M. Rogers), au sujet des cultivateurs. J'ai ici le rapport de son discours :

Les cultivateurs n'ont-ils pas à soutenir la concurrence de la main-d'œuvre à bon marché de l'Inde, de la République Argentine, et d'autres pays ? Comment pouvons-nous espérer fuir la chose, aujourd'hui, que l'agriculture ne paye pas, à moins que le cultivateur n'emploie sa propre famille aux travaux de la ferme ?

Le raisonnement de l'honorable député est celui-ci, que l'ouvrier est payé plus cher ici que dans la République Argentine. Or, je suis sa propre argumentation, et je dois dire que nous protégeons le blé du cultivateur dans ce pays. Supposons que nous importions notre blé de la République Argentine, cela ne réduirait-il pas le prix du blé dans ce pays ? Et il en est ainsi du lard, du bœuf, du maïs et tout autre article de ce genre. Maintenant, M. le président, je veux rappeler au gouvernement qu'il constatera plus tard, s'il applique cette clause différentielle, donner un avantage de 25 pour 100 à la mère-patrie, une réduction de près de 50 pour 100 de nos industries manufacturières, et, pour cette raison, entre autres, je dois combattre cette résolution.

M. McCLURE : Je ne veux pas encourager un plus long débat sur cette question, mais je dois donner aux honorables messieurs de la gauche cet encouragement en disant que je me suis demandé un moment si je pouvais, en conscience appuyer les résolutions présentées par le gouvernement. Je ne me suis pas inquiété de ce qui avait motivé la présentation de ces résolutions, mais, comme membre de cette Chambre j'ai voulu les étudier consciencieusement et voir si j'étais justifiable de les approuver. Je dois avouer qu'après avoir résolu de les approuver, lorsque j'ai vu l'honorable chef de l'opposition et plusieurs de ses partisans les dénoncer si vigoureusement, j'ai senti, étant nouveau dans cette Chambre, une certaine incertitude au sujet de la véritable signification de ces résolutions.

Le chef de l'opposition a d'abord émis l'étonnante proposition que cette clause était inconstitutionnelle. C'était là une assertion hardie, et je ne voulais pas que mon premier vote dans ce parlement fut enregistré en faveur d'une chose inconstitutionnelle.

Le sentiment qui domine, sans doute, dans l'esprit d'un nouveau député, c'est la crainte de violer quelque règlement, ou d'agir en contradiction avec quelque disposition de la constitution, et se mettre ainsi dans une fausse position ; et je me suis cru sur le point de commettre une si terrible imprudence. Cependant, en suivant l'honorable député et constatant qu'il faisait une assertion sans l'appuyer d'arguments faisant appel à ma raison, je commençai à me sentir un peu plus à l'aise. Je me

suis rappelé une pensée que j'ai vue il y a quelques années, lorsque je lisais de la littérature légère. Dans l'annexe d'un de ses ouvrages, Lytton dit que lorsque vous discutez avec un homme et que vous ne pouvez trouver de raison pour le confondre, vous faites simplement appel aux lois de la nature. Si cet homme semble douter que ce soit là les lois de la nature, ou douter que vous puissiez bien comprendre ces lois, alors portez la main à votre cœur, levez les yeux et dites avec expression : Je le sens ici. Ainsi, j'ai remarqué que l'honorable député, ne trouvant d'autre argument contre cette résolution, a hardiment déclaré qu'elle était inconstitutionnelle.

Une VOIX : Où a-t-il mis la main ?

M. McCLURE : Je l'ignore, mais je sais où il avait l'habitude de la mettre. J'ai remarqué de plus qu'aucun des partisans de l'honorable chef de l'opposition n'avait suivi ce mode d'argumentation. Son premier lieutenant n'a pas déclaré que ces résolutions étaient inconstitutionnelles, mais il prétendit qu'elles allaient admettre non seulement les produits de l'Angleterre, mais de tous ces pays qui ont des traités de la nation la plus favorisée avec la Grande-Bretagne.

Ici encore se sont éveillées mes craintes. Nous avons eu ensuite ce que l'on a répété être l'argumentation légale irrefutable de l'honorable député de Halifax (M. Borden). Je n'ai pas du tout l'intention de discuter la question légale avec l'honorable député de Halifax. Je n'ai aucun doute que cette argumentation était aussi claire, aussi lucide que pouvait le faire tout membre de l'opposition, car je connais son talent et je sais ce qu'il est capable de faire.

Je ne veux pas discuter le point légal, mais j'attirerai simplement l'attention des honorables messieurs de la gauche sur le fait qu'aucun orateur n'a discuté cet aspect de la question, mais tous ont admis que nous avions le droit de réglementer notre propre tarif. Cela a été admis à maintes reprises par les honorables messieurs de la gauche. Cela était inutile, car il en a coûté du sang, il y a quelques années, pour implanter cette doctrine sur ce continent, doctrine qui a été depuis reconnue à maintes reprises d'une manière pacifique. Nous avons le droit de réglementer notre tarif. Alors dans quelle position nous trouvons-nous ? En cette année de grâce 1896

Quelques VOIX : 1897.

M. McCLURE : L'année 1896 a été une année remarquable pour les honorables messieurs de la gauche, et je leur demande pardon, d'y avoir, incidemment, fait allusion.

En cette année de grâce 1897, nous avons, une fois de plus fait l'expérience de notre droit de réglementer notre tarif. Cependant lorsque le gouvernement soumet son tarif et dit que sur certains articles il impose certains droits, le chef de l'opposition et ses lieutenants se lèvent et disent : Vous ne pouvez pas faire cela. Pourquoi ? Parce que autrefois, lorsque le Canada n'avait encore qu'une population dispersée dans un vaste pays sauvage, quelqu'un de là bas a négocié un traité entre l'Angleterre et un pays étranger, et, d'après les termes de ce traité, nous n'avons pas le droit de faire un tarif comme nous l'entendons.

Cela peut n'être pas une réponse strictement légale à offrir aux messieurs de la gauche ; ce n'est

peut-être pas le mode d'argumentation adopté par le gouvernement et l'on pourrait me dire que je prêche la déloyauté. On pourra me demander où sont mes sentiments de loyauté. Je ne veux pas discuter si cette résolution est conforme, ou non, aux principes de loyauté ; il s'agit simplement de savoir si cette résolution est dans l'intérêt du pays, et si nos sommes liées par ce traité, mais je ne veux pas discuter ces points.

Il me semble tout à fait inconsequent avec la proposition que le Canada a le droit de réglementer son tarif, de prétendre, lorsque nous entreprenons d'agir ainsi, que nous sommes liés par un traité fait en 1865, à la conclusion duquel nous n'avons pris aucune part et au sujet duquel nous n'avons aucun intérêt.

Mais les honorables messieurs de la gauche ont vite abandonné ce mode d'attaque pour se réfugier dans l'assertion, qu'ils ont répétée à tour de rôle : nous ne comprenons pas la résolution. Cela semble leur principal argument, et ils ont rédigé des arguments qui, à leur avis, devaient la rendre claire, mais ils n'ont réussi qu'à la rendre confuse.

De nouveau ils se sont divisés en deux factions. L'une a accusé le gouvernement d'adopter une politique de protection, et d'être inconsequent. On nous a dit que les membres du gouvernement, après avoir prêché que la protection était une mauvaise politique qu'ils voulaient remplacer par le libre-échange, adoptaient la politique nationale, une fois au pouvoir.

L'autre faction déplore le fait que le gouvernement veuille abolir la protection donnée à nos industries ; qu'il veuille nuire à nos industries en permettant la concurrence de l'ouvrier pauvre d'Europe, et l'on déclare que cela va amener la ruine de nos industries. Voilà les deux arguments que l'on présente.

Je ne puis comprendre les honorables députés de l'opposition, je ne crois pas, cependant devoir me fatiguer l'esprit à ce sujet ; je dirai simplement ceci : je suis venu dans cette Chambre, comprenant que le gouvernement était arrivé au pouvoir, dans l'entente de ne pas donner au pays le libre-échange absolu, bien que s'il eut fait cela je l'aurais appuyé—et je dirai aux honorables messieurs de la gauche que, bien que nous n'ayons pas un gouvernement libre-échangiste, il se développe aujourd'hui un parti qui a foi dans ces principes—mais, étant appelé à rencontrer les besoins du pays, je crois que le gouvernement, bien qu'il n'ait pas adopté une politique de libre-échange, a donné au pays ce qu'il avait promis ; il porte le premier coup à la protection, et il conduit le pays vers le libre-échange.

Je ne veux pas un instant admettre que nous ayons un tarif idéal, que c'est un tarif de mon goût. Et pourquoi ? si aujourd'hui nous avons un si fort élément de protection dans notre politique, qui est à blâmer ? Qui a introduit cette politique qui a retardé le progrès de nos industries au point que nous n'occupons pas aujourd'hui la position que nous occupions en 1878, lorsque le Canada avait sa liberté d'action, sous le rapport du tarif ; mais aujourd'hui, comme l'a dit un honorable député, dont il faut se rappeler le nom, " nous avons les mains liées et notre avenir est compromis, " et si l'on accuse le gouvernement d'inconséquence parce qu'il n'a pas donné le libre-échange au pays, cela est dit à ce que nous avons les mains liées et que notre avenir est compromis par 18 années de la pire

M. McCURE.

des protections ; parce que nous avons converti la première politique consistant à protéger nos industries nationales en un système gigantesque de corruption dans le but de tenir un parti au pouvoir.

En dernier ressort les honorables députés n'ayant pas confiance dans ce mode d'attaque, disent qu'ils craignent cette résolution, parce qu'elle donne un trop grand pouvoir au gouvernement. C'est là une déclaration étonnante de la part des honorables messieurs qui ont inauguré et appliqué la politique nationale. Ces messieurs ont entrepris de parler au nom des hommes d'affaires du pays. Ils n'en ont pas le droit. Ces hommes d'affaires ont rejeté ces messieurs du pouvoir en 1896, et je crois qu'une des raisons de la chose, c'est la manière arbitraire dont ils ont réglementé le tarif. Un des pires caractères de la politique nationale, c'était le pouvoir donné à l'exécutif d'interpréter le tarif à l'avantage du gouvernement. Jamais, dans le pays, tarif n'a mis pareils pouvoirs entre les mains de l'exécutif et de ses fonctionnaires, comme la politique nationale inaugurée par les honorables messieurs de la gauche. On en a cité des exemples hier soir et je défie les honorables messieurs de trouver dans cette résolution quelque chose ressemblant au pouvoir exercé par l'ancien gouvernement, comme il saurait si bien faire la chose dans son propre intérêt.

Ainsi, après toutes ces attaques, je dois remercier les honorables messieurs de la gauche de m'avoir convaincu, malgré tout leur talent, malgré tout leur dévouement à l'ouvrier, au fabricant, que leurs objections sont sans fondement ; et de fait elles ont fait disparaître dans mon esprit tous les doutes que je nourrissais au sujet de cette résolution, de sorte que je n'ai plus aujourd'hui aucune crainte de violer la constitution ou causer quelque ruine dans le pays.

M. GANONG : Il était inutile pour l'honorable député qui vient de parler de dire à la Chambre qu'il n'avait pas changé d'idée au sujet de la politique fiscale, car si je ne me trompe pas, c'est grâce à la politique nationale s'il a été élu.

M. McCURE : Non.

M. GANONG : C'est le droit sur la houille qui a donné un siège à l'honorable député dans cette Chambre. Personne de l'autre côté de la Chambre ne croit que l'honorable député aurait pu se faire élire, au mois de juin dernier comme partisan déclaré du libre-échange.

Je n'ai pas l'intention de traiter cette question dans le moment, mais je désire poser au contrôleur des Douanes, une question à laquelle il répondra, j'espère. C'est une question se rattachant à la résolution que nous discutons, il s'agit de l'industrie du granit. Quelques-uns de nos industriels ont importé l'article connu de granit de Quincy, et ils veulent savoir s'ils peuvent expédier ce granit de Boston à Aberdeen, pour être travaillé à cet endroit, puis le faire revenir au Canada, en vertu de la clause différentielle. Le contrôleur des Douanes voudrait-il avoir l'obligeance de me répondre ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Pater-son) : Il serait peut-être préférable de discuter la chose à mon bureau, si l'honorable député (M. Ganong) voulait passer me voir.

M. GANONG : Nous ne pouvons nous attendre à une réponse plus définie de la part de l'honorable contrôleur. Nous essayons en vain d'obtenir quelques renseignements de messieurs les ministres depuis quelques jours.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Nous sommes à étudier la clause différentielle dans le moment ; si l'honorable député (M. Ganong) le veut bien, nous pourrions discuter longuement la question du granit quand viendra l'item s'y rapportant.

M. GANONG : Nous discuterons aussi la chose sur le présent item, car elle se rattache à la question devant la Chambre.

Je demande simplement si, dans ces conditions, le granit tombe sous le coup de la clause différentielle. Le gouvernement doit nous répondre.

M. le président, je ne dirai pas, comme d'autres honorables députés que je ne veux pas prendre le temps de la Chambre ; mais, comme l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a parlé de questions remontant à l'administration Mackenzie, j'aurai aussi à parler de ces questions en rapport avec le sujet que je discute dans le moment.

L'industrie du granit date du gouvernement Mackenzie, en 1873. Je puis dire que cette industrie a son histoire, et elle diffère des autres industries du pays, parce que, jusqu'à un certain point, c'est l'histoire du parti libéral. Elle ne se retrouve pas, comme cela a été dans beaucoup de cas, dans des promesses rompues et des politiques répudiées, mais elle est écrite sur ces vieilles collines de granit du comté de Charlotte.

J'ai été parfaitement franc, M. le président, en disant que cette industrie datait de l'administration de M. Mackenzie, mais le jour qui vit la fin de cette administration vit aussi la fin de cette industrie. Cela a pu être une étrange coïncidence, mais il n'en est pas moins vrai que le jour qui marqua la mort du gouvernement Mackenzie marqua aussi la mort de cette industrie. Ce n'est pas seulement dans les montagnes de l'ouest, que l'insuccès du parti libéral est marqué par l'incapacité de remplir les promesses se rapportant à la Colombie-Anglaise, mais aussi dans les montagnes de l'est.

On érige souvent des monuments sur lesquels sont gravés des inscriptions à l'avantage des amis qui restent. Je crois que le parti libéral pourrait graver sur ses monuments, tant dans l'est que dans l'ouest, une inscription dans le genre de celle que l'on remarque sur une tombe dans un cimetière de l'est et qui se lit comme suit :

Awake, asleep, at home, abroad.
Protected still we are by God.

Une VOIX : Adopté.

M. GANONG : J'ai observé comme un des résultats de ce tarif différentiel, ou appelez-le comme vous voudrez, une série de cris de perroquet dans cette chambre, j'aimerais à savoir si c'est le produit de cette clause.

Ils semblent venir des bancs d'arrière de la droite, et de temps à autre nous en entendons un en bas dans ce coin-ci de la Chambre.

M. TALBOT : Adopté.

M. GANONG : Le voilà qui recommence. Maintenant, M. le président, au sujet de la politique commerciale, je suis persuadé qu'il n'y a pas une

province au Canada où, durant les élections du mois de juin dernier, la bataille se soit faite sur des questions plus clairement définies que dans la province à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir. Nous n'avons pas eu ici, comme cela est arrivé dans les autres provinces, à nous occuper d'une foule d'autres questions incidentes. Nous étions sous l'impression que le parti libéral ferait la bataille avec les mêmes principes qu'en 1878, et qu'ils préconiseraient un système politique qui, malgré son âge, offrait certains avantages, pourvu que cela pût les porter au pouvoir. Voilà quelle a été la conduite du parti libéral, tandis que le parti conservateur a fait la campagne en défendant les principes de la vieille politique nationale. Comme preuve de ce que j'avance, permettez-moi de vous lire un extrait du principal organe du parti libéral dans ma province, en demandant excuse d'avance à l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Ellis). Le 10 juin 1896, le *Daily Telegraph* de Saint-Jean disait ce qui suit :

La question commerciale devra toujours être celle qui primera toutes les autres au Canada, tant que les partis seront constitués comme ils le sont, quelque puisse être l'importance des autres questions qui puissent se présenter.

Ces lignes ne peuvent laisser subsister aucun doute, et c'est sur cette politique que les élections se firent dans le Nouveau-Brunswick, et le résultat fut que dans presque tous les comtés où la question commerciale prédomina, un député libéral-conservateur fut élu. Et ce que je viens de dire s'applique à tous les comtés, à l'exception de la ville et du comté de Saint-Jean, où une autre question est intervenue, et l'honorable ministre des Chemins de fer pourrait nous donner des explications à ce sujet s'il le voulait.

Dans ce comté des questions incidentes furent la cause de la défaite des candidats conservateurs. S'il y a dans ce pays des comtés où nous pouvons nous former une idée juste de la position des partis, c'est bien dans les districts électoraux du Nouveau-Brunswick, qui sont situés le long de la frontière américaine. Les électeurs du comté de Victoria ont continué d'avoir confiance dans leur ancien représentant, l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Costigan). Dans le comté de Carleton, la population était fatiguée de courir après des doctrines insaisissables, et ils élurent un conservateur, l'honorable F.-H. Hale, pour les représenter dans cette Chambre. Dans ce vieux et célèbre comté de Charlotte, la politique nationale a aussi triomphé. Dans ce dernier district électoral la campagne a été des plus animées, et la doctrine libérale y fût prêchée, non seulement par les politiciens salariés venus de Saint-Jean et des autres districts, mais nous en avions un qui avait été importé de Boston pour aider aux libéraux. Ce monsieur voyageait à travers le comté, visitait en particulier les pêcheurs, et ses larmes coulaient si facilement qu'il a lavé de ses pleurs la terre qui recouvrait ces rochers stériles. Mais chose étrange, le 23 juin au soir, jour de la votation, cette homme disparut d'un pays où la liberté du commerce devait régner, et passa aux Etats-Unis où un tarif de 40 pour 100 est en vigueur, et nous n'avons plus entendu parler de lui.

L'honorable député de King (M. Domville) est aussi venu dans notre comté. Il est arrivé dans la journée, mais est parti au milieu de la nuit. Il se déclara en faveur de l'admission en franchise de

tous les produits à l'exception du gruit, car il était dans une ville qui fait commerce de cette pierre. Mais on est d'opinion à cet endroit qu'il a dû quitter le comté plus vite qu'il ne l'aurait aimé. Il fut jadis un temps où l'honorable député et l'ex-représentant de ce comté n'étaient pas en très bonne intelligence, et ses paroles, qui n'étaient guère favorables à l'ancien député eurent le don de déplaire à ses auditeurs ; le résultat fut que l'honorable député de King partit la nuit pour Saint-Jean, sans attendre le convoi qui devait passer quelques heures plus tard.

Nous eûmes aussi des défenseurs du libre-échange sur les côtes des îles. Mais dans la ville manufacturière de Milltown, il y avait là un autre politicien, qui était payé \$10 par soir pour venir dire aux employés des moulins qu'ils n'avaient rien à craindre et que leurs intérêts seraient protégés. Une lettre que j'ai reçue hier, me porte à croire que le gouvernement actuel s'occupe d'eux, mais d'une manière quelque peu étrange et regrettable. Ce qu'il y a de curieux, c'est qu'un libéral honnête, l'honorable A.-H. Gillmor, celui qui a été mis de côté par son parti, assistait à cette assemblée. L'orateur salarié qui avait été amené là prononça un discours élaboré, et qui virtuellement semblait avoir pour but de faire connaître à ces gens les bienfaits de la politique nationale. Fidèle à ses principes, M. Gillmor répudia chacune de ses paroles, et déclara que si le gouvernement adoptait une semblable politique il remettrait son mandat immédiatement. Voilà les différentes questions politiques dont nous eûmes à nous occuper dans le comté de Charlotte ; mais, tout finit par s'arranger pour le mieux. Que se produisit-il le jour de la nomination ? Durant six semaines on nous avait parlé du libre-échange ; et pourquoi M. Gillmor n'aurait-il pas parlé libre-échange ? Ne venait-il pas de rencontrer le prophète de la réforme ? Que lui avait dit son chef ? La réponse à cette question se trouve dans les propres paroles de ce dernier, et M. Gillmor parlait en connaissance de cause. Son chef lui avait dit : "Notre idéal est le libre-échange. Je propose que nous suivions l'exemple de l'Angleterre ; nous vous donnerons le libre-échange." C'était là le langage qu'il tenait dans notre comté et qui était conforme aux principes libéraux et réformistes.

Mais, M. l'Orateur, le premier de juin passé, les principes de l'ex-député de Charlotte commencèrent à vaciller, comme le démontre une lettre publiée dans son organe attitré et qui était adressée par le chef actuel du gouvernement à M. Bertram, et dont un des passages se lisait comme suit :

Que la politique du libre-échange absolu soit ou ne soit pas dommageable aux industries manufacturières de ce pays, c'est une question que je ne m'arrêterai pas à discuter ici. Cette discussion n'a pas sa place dans la présente campagne, car ce n'est pas et ce n'a jamais été l'intention du parti libéral d'établir le libre-échange dans ce pays.

Lorsque l'ex-député de Charlotte voulut expliquer le contenu de cette lettre après avoir préconisé le libre-échange durant plusieurs semaines suivant qu'il en avait reçu l'ordre d'Ottawa, sa position devint des plus délicates, et il ne savait réellement que faire. En désespoir de cause que fit-il ? Il télégraphia à son chef de descendre et de trouver le moyen de concilier ses déclarations. Mais plus sage que lui son chef ne vint pas. Il avait déjà été dans le comté de Victoria et l'expérience qu'il avait acquise là, lui avait prouvé qu'il avait vu assez du Nouveau-M. GANONG.

Brunswick pour ce voyage. Il savait bien qu'il était inutile de parler dans le comté de Charlotte de la domination française. Mais lorsqu'arriva le jour de la nomination, notre ami l'ex-député, l'honorable A.-H. Gillmor partageait exactement les mêmes idées que les députés de l'autre côté de la Chambre. Lorsqu'on lui demanda sa ligne de conduite, il répondit simplement qu'il avait l'intention de suivre M. Laurier. Il était prêt à accepter n'importe quelle politique.

Quelques remarques ont été faites au sujet du discours prononcé par l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Frost). J'ai été surpris des déclarations de l'honorable monsieur, et j'appellerai son attention plus particulièrement sur une de ses remarques. Il a dit :

Nous avons vu des milliers d'hommes, d'ouvriers honnêtes et laborieux, chassés de ce pays grâce aux funestes effets de cette prétendue politique nationale.

Voilà la première déclaration de cette nature que j'entends faire d'une manière aussi formelle. L'honorable député est peut-être capable de justifier ses paroles. Je prétends que jamais un homme n'a été obligé de quitter le Canada à cause de la politique nationale et il n'y a pas un des honorables membres de la droite qui est en état de prouver ce fait. Je diffère d'opinion avec l'honorable député sur ce point. Quel est le principe et le but de la politique nationale ? Il semble avoir oublié tout cela entièrement. Cette politique a pour but de conserver les marchés canadiens aux produits canadiens, faits par des citoyens du Canada, lesquels sont nourris avec les produits du Canada et habillés avec des étoffes fabriquées dans nos fabriques canadiennes, et payant des droits canadiens. Voilà le principe de la politique nationale ; si l'application de ce principe était mauvaise, les honorables députés de la droite n'ont pas le droit de dire que le principe en lui-même était faux.

Ce n'est pas la politique nationale qui a chassé la population du pays. Je ne suis pas même prêt à reconnaître cette prétention que c'est la politique nationale qui les a chassés en réduisant les droits de 35 à 20 pour 100. Le bonheur de l'honorable député semble être aussi complet que celui de n'importe quel autre partisan du gouvernement ; de fait il devrait, il me semble, paraître encore plus heureux, mais il y a une clause dans ces résolutions qui pourrait bien lui causer du chagrin quelque jour. Ils lui ont pour ainsi dire dit, que bien qu'il fut déjà suffisamment protégé sous le régime de la politique nationale, ils ont l'intention de le protéger encore un peu plus. Serait-il possible qu'ils eussent l'intention, quelque temps avant les élections, de bien faire restituer au moyen de cette clause inventée par le ministre des Finances, un peu de ce qu'il a enlevé aux cultivateurs, conformément aux déclarations faites avant les élections ? Ce serait une bien triste chose à voir, et ce serait encore plus regrettable de voir le contrôleur des Douanes (M. Paterson) faire dégorger quelque chose au plus jeune des associés de la société "William Paterson et Fils." Il y a plusieurs de ces honorables députés qui pourraient bien avoir à souffrir avant longtemps de la conduite de l'honorable contrôleur des Douanes.

L'honorable député a aussi déclaré que ce tarif changerait nos \$20,000,000 d'importations des Etats-Unis en une importation de la même valeur de l'Angleterre. Il n'a pas été aussi prudent que

l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), car ce dernier n'a pas fait une déclaration aussi exagérée. Il a étudié les chiffres, et à quoi a-t-il touché ? Il a à peine touché à l'industrie du coton, et il a dit qu'il serait bien surpris si les Anglais n'encourageaient pas un peu plus cette branche particulière de notre industrie. Je crois que si l'honorable député de Leeds-nord (M. Frost) voulait se rendre compte des marchandises importées des Etats-Unis il modifierait quelque peu ses opinions sur ce point. Nous avons importé des Etats-Unis des marchandises pour une valeur de \$58,544,000, de ce montant il en était admis pour \$29,472,000 en franchise, et l'honorable député peut difficilement prétendre qu'aucune de ces marchandises admises en franchise seront maintenant importées de l'Angleterre.

Sur la balance des \$29,000,000 de marchandises qui sont frappées d'un droit, il y en a pour \$20,000,000 des produits suivants : houille, coton, bois de service, graisse, tabac, animaux, millet, à balais, fruits, jambons, graines, houblon, déchets de coton et autres articles que nous ne pouvons pas importer de l'Angleterre, laissant au plus un montant de \$9,000,000 de marchandises pouvant être importées de la mère-patrie. Mais toute la difficulté résidait dans le fait que l'honorable député renversait les chiffres. Au lieu de dire que tout au plus \$9,000,000 de ces marchandises imposables que nous achetons des Etats-Unis pouvaient être importées de l'Angleterre, il disait qu'il pouvait en être importé pour \$20,000,000 de ce pays. Cependant l'Angleterre ne peut nous fournir plus que pour \$5,000,000 ou \$6,000,000 de ces marchandises, et les honorables députés vont en comprendre immédiatement la raison. Les articles en bois sont tous importés des Etats-Unis, l'Angleterre ne pouvant les produire, et à part cela les conditions économiques des Etats-Unis et du Canada sont tellement identiques, et les habitudes et coutumes de notre peuple sont à un tel point uniformes que les différents articles fabriqués par les Américains nous conviennent et seront achetés par les Canadiens de préférence aux marchandises fabriquées en Angleterre.

Un honorable député demandait, il y a quelque temps, qu'est-ce qui pouvait bien avoir ainsi chassé notre population du pays ? Il me semble qu'il y a certaines choses auxquelles le ministre des Finances (M. Fielding) n'a pas remarquées. Nulle politique fiscale ne peut convenir au Canada si elle ne prend pas en considération les conditions existantes dans le pays qui se trouve au sud de nous. Quel que soit le gouvernement au pouvoir, il doit tenir compte de ces conditions. Lorsqu'ils préconisaient le libre-échange les honorables députés de la droite disaient que si nous avions perdu notre population et nos cultivateurs cela était dû à la politique nationale. Nous admettons qu'ils sont partis, mais où sont-ils allés ? Dans un pays où le libre-échange existe ? Non, M. l'Orateur, ils sont partis pour les Etats-Unis. Pourquoi sont-ils allés aux Etats-Unis ? Non parce que la condition des cultivateurs est plus avantageuse aux Etats-Unis qu'elle ne l'est au Canada, certainement que non, parce qu'il n'y a pas cinq pour cent de ceux qui ont quitté le Canada pour aller aux Etats-Unis qui s'y livrent à la culture.

Ils sont partis simplement parce l'état du commerce et que le taux des gages sont plus avantageux chez nos voisins qu'au Canada, et aujourd'hui

vous trouverez des Canadiens dans tous les centres industriels des Etats-Unis, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique. Dans ce cas si les avantages relatifs à l'agriculture ne sont pas plus avantageux aux Etats-Unis qu'au Canada, que pouvez-vous offrir à ces gens, grâce à cette nouvelle politique pour les engager à revenir au pays et à se livrer à l'agriculture ? Pas le moindre avantage. Il n'y a rien non plus dans votre politique fiscale qui puisse les encourager à revenir, parce que, d'après ce que nous pouvons constater il est probable que notre pays va être encore plus taxé qu'il ne l'a jamais été.

Il est vrai que les Etats-Unis, durant les trente dernières années, ont reçu la majeure partie de l'immigration qui s'est dirigée vers ce continent, et il serait peut-être utile d'étudier quelques-unes des causes de ce grand courant d'immigration vers ce pays. On peut attribuer cela à deux causes principales. La première est, probablement, qu'en Europe le mécontentement créé parmi l'élément socialiste, qui provient en grande partie de la mise en vigueur du service militaire sur le continent, et plus particulièrement par la vie pauvre qu'on y mène et les gages peu élevés, portent ces gens à croire qu'ils trouveront aux Etats-Unis, un pays où ils pourront se conduire tel que bon leur semblera ; et si l'on en juge par les annales de la police et de la statistique criminelle de ce pays, il ne peut exister de doute qu'ils ont tenté de suivre leurs propres inclinations dans ce sens. Le Canada n'a pas besoin de cette classe d'immigrants mais il y a une autre classe d'étrangers bien supérieure à celle que je viens de mentionner qui, grâce aux rapports et aux statistiques publiés ont été porté, à croire que les Etats-Unis sont un pays favorable à l'immigration, simplement parce que le taux des gages y est plus élevé que dans les pays continentaux. A part cela il y a aussi le fait qu'ils savent que la constitution de ce pays est basée sur la grande charte accordée par le peuple anglais, il y a déjà bien longtemps.

Nous n'avons rien qui puisse induire ces immigrants à venir dans notre pays si nous comparons les avantages offerts par le Canada à ceux des Etats-Unis. Le taux des gages est moins élevé, et tant qu'il ne sera pas égal ou à peu près au niveau des gages payés aux Etats-Unis, nous ne pouvons nous attendre à ce que le courant de l'immigration se dirige vers notre pays, et nous ne pouvons espérer non plus réussir à empêcher l'émigration de notre propre peuple aux Etats-Unis. Nous avons la preuve de ce que j'avance ici devant nous, dans la personne de l'honorable Thomas Greenway, de la province du Manitoba, le père de la discorde dans les questions religieuses et politiques de ce pays. Cet honorable ministre dans une récente entrevue, disait ce qui suit :

Le premier ministre du Manitoba, l'honorable Thomas Greenway, fut récemment interviewé à Chicago, et voici comment le *Canadian-American* rapporte la chose.

Pendant qu'aux Etats-Unis la réserve des terres gratuites est virtuellement épuisée—comme cela est démontré par l'affluence extraordinaire qui se produit chaque fois qu'une nouvelle réserve est ouverte à la colonisation—il y a près de la ligne frontière, dans la province du Manitoba, une étendue considérable de terres gratuites, et il y en a aussi dans les régions habitées à \$4 et \$5 l'acre. Lorsque la réserve du Daim-Rouge dans le nord du Manitoba fut ouverte, il n'y a pas encore bien longtemps, dix hommes se présentèrent pour chaque lot, et cependant, s'ils l'avaient su, à environ 50 miles au nord de l'endroit où ils étaient, près de la ligne frontière, dans le Manitoba, se trouvent des terres magnifiques que l'on peut acheter à \$4 ou \$5 l'acre, et plus au nord se trouvent

de bien plus grandes étendues de terres qui sont données gratuitement aux colons.

M. Greenway ne dit pas que le gouvernement actuel offre des avantages aux colons, mais simplement le fait que la population des Etats-Unis est si considérable qu'il n'y a plus de place pour de nouveaux immigrants, et M. Greenway espère que ce surplus d'immigration va se diriger vers le Manitoba et le Nord-Ouest.

Au sujet de cette question du commerce privilégié, je suis d'accord avec ceux des honorables membres de la gauche qui ont parlé jusqu'ici pour affirmer que le parti conservateur est encore uni comme un seul homme sur la question de la protection. Durant les dix-huit ou vingt dernières années, nous avons défendu vigoureusement les principes de la protection, et nos sentiments sur ce point n'ont pas changé. Il est possible que nous préférions les artisans anglais ou écossais à ceux des autres pays du continent; mais lorsqu'il s'agit de l'ouvrier canadien, alors nous disons que le Canadien qui ne sait pas placer l'amour de son pays et de ses compatriotes au-dessus de tous les autres n'est pas un véritable Canadien. Notre pays a besoin que cette politique fiscale, qui dans le passé, malgré les conditions difficiles et la concurrence faite à nos industries par les Américains, est parvenue à retenir au Canada un si grand nombre de nos ouvriers. Nous ne devons pas oublier que les Etats-Unis sont pour nous de rudes concurrents non seulement sous le rapport de l'immigration, mais relativement à tous les produits de notre pays. Nous voulons que la classe de gens qui immigreront au Canada soient de nature à établir notre pays sur des bases solides.

S'il nous faut des marchandises fabriquées par des Anglais, des Ecossais, ou des Allemands, arrangeons-nous de manière à les faire fabriquer par les Anglais, les Ecossais ou les Allemands qui demeurent au Canada, se nourrissent et s'habillent avec les produits du pays, et nous aident à payer les taxes. Il est temps que ce parlement cesse de faire de la politique pour le simple plaisir de la chose, et s'élève à des sphères plus hautes, adopte une politique plus nationale et qui accordera plus de protection à nos ouvriers qui sont la base de notre vie nationale. Voilà la conduite qui aura pour effet d'augmenter notre crédit, de nous attirer la confiance des pays étrangers et de la maintenir parmi notre propre population. Cette confiance qui soutient le développement de nos industries et les progrès de la civilisation.

M. DOMVILLE: On me dit que l'honorable député de Charlotte (M. Ganong) a fait quelques remarques à mon sujet en ma qualité de représentant du comté de King.

M. SPROULE: Vous avez raison.

M. DOMVILLE: L'honorable député qui a parlé si souvent en comité et qui semble vouloir prendre le commandement des forces de l'opposition, dit que j'ai raison. Il doit en être ainsi puisqu'il le dit, car il prend une si grande partie du temps de la Chambre pour lui dicter ainsi qu'au pays ce qu'ils devraient faire, qu'il est bien difficile qu'il puisse se tromper. Il est probable que s'il pouvait s'écouter parler aussi souvent que nous le faisons, il serait peut-être moins souvent question de lui. J'ignore en quoi mon honorable ami du comté de

M. GANONG.

Charlotte puisse critiquer ma conduite dans le comté de King. Nous connaissons tous la division électorale de King, y compris l'ex-ministre des Finances (M. Foster). Je n'ai jamais abandonné le comté de King. J'ai toujours pris sa défense, et je le défendrai toujours. Je connais la population et comprends ses idées. Il y a un grand nombre de personnes qui viennent dans ma division électorale et prennent dans les assemblées publiques le titre d'enfant du comté, mais ils n'y sont jamais venus.

M. LISTER: De qui voulez-vous parler?

M. DOMVILLE: Il ne m'est pas nécessaire de citer des noms, ce celui à qui je veux faire allusion écoute mes paroles et se les applique. Il a dit sur toutes les tribunes populaires qu'il était un enfant du comté de King, ce qui était faux. Cette division électorale l'a répudié comme son enfant et continuera d'en agir ainsi. Et malgré tout ce que peut dire l'honorable député de Charlotte, le comté de King et la province du Nouveau-Brunswick accorderont leur appui à un gouvernement qui est loyal à la couronne anglaise, dont la loyauté ne se résume pas à des paroles et à des expressions de sentiments, mais qui est toujours prêt à soutenir les idées et les institutions britanniques. J'ai été surpris d'entendre les paroles de mon honorable ami de Charlotte à l'adresse des Américains. Il demeure près de la ligne frontière, et il est souvent difficile de dire de quel côté ils vivent lorsqu'il s'agit du commerce. Comme vous le savez, M. le président, une rivière sépare à cet endroit les deux pays. Le courant en est rapide et les marchandises qui descendent le cours de cette rivière sont débarquées quelquefois sur une rive, quelquefois sur l'autre. Vous constaterez que la population qui vit à Calais ressemble à celle qui vit à St. Stephen ils ont la même origine, et sont même portés à oublier leurs propres devoirs envers leur pays, lorsqu'ils transportent leurs marchandises d'une rive à l'autre suivant que leurs intérêts l'exigent.

L'honorable député de Charlotte devrait être heureux des modifications que nous avons fait subir au tarif, car des changements importants auraient été contraires aux intérêts de ses amis et de lui-même. Ils ont fait beaucoup d'argent, grâce au tarif, et je n'ai nul doute que cela va continuer. Mon honorable ami de Charlotte est venu dans le comté de King, mais il l'a quitté pour le plus grand bien de ce comté, et si je me trompe il l'a quitté pour son propre bien. Je suis heureux et fier d'apprendre qu'il a prospéré à Charlotte, bien que la fortune fut loin de lui sourire dans le comté de King. Il a fait remarquer que nos jeunes gens vont aux Etats-Unis chercher fortune. Pourquoi n'iraient-ils pas? Les enfants de l'Angleterre sont vigoureux, ils sont dissimulés à travers le monde, et partout où ils sont ils réussissent et savent se faire respecter par les pouvoirs étrangers.

Mais, l'honorable député est mécontent parce que le parti libéral a présenté un tarif qui est destiné à régénérer l'avenir commercial du Canada. Je n'avais pas l'intention de prendre part à la discussion si l'honorable député n'avait pas fait allusion à moi, mais maintenant que je suis debout, je puis dire que suivant moi, le tarif actuel sera avantageux au Canada. Durant les dernières élections nous avons demandé au peuple de porter notre parti au pouvoir, afin de nous permettre d'établir un tarif qui nous conduirait au libre-échange. Y

éût-il un homme assez idiot pour croire que nous allions avoir le libre-échange immédiatement, que nous allions enlever tous les droits d'un seul coup, que nous allions faire disparaître le revenu, et percevoir dans l'air l'argent nécessaire pour payer les dettes énormes accumulées sur les épaules de notre pays par leur administration imprévoyante ? Non, nous avons déclaré au peuple que, nous inaugurerions une politique qui nous conduirait au libre-échange, et rendrait nos conditions économiques semblables à celles de l'Angleterre, qui est un pays libre-échangiste, prélevant son revenu de certains articles, qui est en position de contrôler l'univers, de faire franchir les Dardanelles à sa flotte, et dicter des lois au Sultan; de faire remonter le cours du Nil à son armée et commander au Mahdi, de gouverner l'Inde et d'exercer son empire sur l'univers tout entier.

J'ai toujours été convaincu qu'aussitôt que le gouvernement aura réussi à mettre de l'ordre dans les affaires du pays, et fait disparaître les abus créés par leurs prédecesseurs, ils nous accorderont une politique calquée sur celle de l'Angleterre. La critique de l'honorable député de Charlotte, relativement à la politique du gouvernement, m'a bien amusée. Aurait-il la présomption de vouloir instruire des gens possédant une grande expérience, des députés qui siègent dans cette Chambre depuis vingt ou trente ans—lui dont l'expérience est si restreinte ? Il est vrai qu'il a remporté la victoire dans le comté de Charlotte. J'aurais bien aimé à être dans le commerce de sucre et à y faire autant d'argent que lui.

Si je l'avais pu je n'aurais pas attiré sa critique, mais j'aurais été en mesure de sucrer tout l'univers. Les honorables chefs de la gauche blâment et critiquent, mais leur critique n'est qu'un gémissement arraché par le fait qu'ils ne sont plus au pouvoir. Ils ne peuvent pas comprendre que le peuple les a chassés du pouvoir; ils ne peuvent pas comprendre que le Canada est pour et avec le présent gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur. Qu'il soit libéral ou conservateur, quelle différence cela fait-il ? Mais cela prouve que le peuple s'est déclaré, que la volonté souveraine du peuple s'est prononcée en faveur d'un changement de gouvernement. Le peuple était fatigué de l'ex-gouvernement, il était fatigué des hommes qui se posent aujourd'hui en hommes d'Etat et qui critiquent la conduite du présent gouvernement. Le peuple est fatigué d'eux. Voyez la Nouvelle-Ecosse, voyez la province de Québec, et bientôt il en sera ainsi au Nouveau-Brunswick.

Mon honorable ami d'York (M. Foster) est allé dans le comté de Charlotte et il a dit partout qu'il allait remporter le comté. A une assemblée qu'il a tenue, il refusa même de me laisser répliquer; il prétendit que j'étais un intrus, que j'étais un hôte qui n'avait pas été invité à la fête. Je lui demandai de me laisser parler sous la voûte du ciel. Quand il eut fini, je demandai en vain la faveur de louer la salle et de parler, s'il n'y avait que trois électeurs pour m'écouter; mais il refusa, alléguant que c'était son assemblée, sa soirée, son occasion, et que personne ne lui répondrait, personne ne devait être là pour corriger ses erreurs, et les assertions qu'il savait être inexactes, et il ne voulut pas permettre à qui que ce soit de renseigner les électeurs avec exactitude. Ce soir il est à son siège, et je vais prendre la liberté de lui lire une petite poésie qui peut être de saison. Elle est tirée du

Globe. Le tableau n'est peut-être pas aussi bon qu'il devrait être.

M. FOSTER : Il n'est pas conforme à l'art.

M. DOMVILLE : Il faudrait un Hogarth pour le rendre digne d'un artiste :

I represent the workin' man : I'm toil's unhappy son,
'Oo's lost 'is job an' seeks in vain to find another one ;
My trade was cuttin' Cab'nit ice—
A well-paid job as I thought nice—
But since that fatal day in June I ain't a-cuttin' none.

Mais le malheur est qu'il y a un public liseur; ils oublient que la Grande-Bretagne, que nous respectons et chérissons tous, a les yeux sur nous, ils oublient que les journaux d'Angleterre les condamnent.

Quand mon honorable ami de Charlotte (M. Ganong) a parlé du Canada pour les Canadiens, j'aurais voulu lui faire comprendre que le Canada n'existe pas; il y a la nation britannique, l'empire britannique et le Canada fait partie de cet empire au même titre que l'Inde, ou Ceylan, ou le Cap de Bonne-Espérance. L'Angleterre ne leur est pas reconnaissante d'avoir lancé ces idées au sujet du Canada pour les Canadiens. L'Angleterre veut nous défendre jusqu'à la dernière goutte de son sang; L'Angleterre nous prête ses capitaux; l'Angleterre a produit les plus habiles hommes d'Etat de l'univers, les marins et les soldats les plus distingués. L'Angleterre a produit les Irlandais dont parle mon honorable ami, et les Ecossais et les Anglais. L'Angleterre en produira encore et elle les enverra ici.

Je crois que lorsque ces observations de ces honorables députés—bien qu'il soit possible que la presse ne se donne pas la peine de les télégraphier en Angleterre; elle en a transmis si souvent que l'histoire est maintenant vieille—je crois, dis-je, que si ces observations sont connues en Angleterre, les hommes d'Etat anglais ne feront plus aucun cas des observations des honorables députés de la gauche. L'Angleterre n'a plus confiance en eux. L'Angleterre leur a mis une étoile sur la poitrine, elle leur a conféré des titres, et quels remerciements en a-t-elle reçus ? Ils se sont levés ici et ont attaqué le gouverneur-général.

J'ai lu le *Sun*, journal dont mon honorable ami d'York a été rédacteur pendant un certain temps. Son nom y paraissait à ce titre, et que dit ce journal ? Il nous blâme de ne pas avoir critiqué le gouverneur général et le crédit destiné à Rideau Hall. Pourquoi aurions-nous agi de la sorte ? Ils nous en ont embarrassé, ils ont construit l'hôtel du gouvernement, ou s'ils ne l'ont pas construit, ils l'ont réparé. Ils l'ont rendu nécessaire. J'ai voté en faveur, c'est vrai, parce que je voterai pour tout ce que je croirai être des dépenses légitimes. Quand nous aurons un autre gouverneur général, il sera temps de faire un marché avec lui, si nous le désirons; mais il n'est pas de notre devoir de renier les comptes que les honorables chefs de la gauche ont fait au nom du pays.

Je vais parler à mon honorable ami de l'hôtel du gouvernement. A titre de chef du mouvement prohibitionniste il a déclaré à nos habitants de la province qu'il avait consacré son âme et sa vie à la noble cause de la tempérance, qu'il mourrait pour elle. L'honorable député ne boit pas de rhum lui-même, mais il sait que, c'est le rhum qui lui a gagné son élection, il en connaît bien la valeur, et

tout le pays sait que le rhum se dépensait au gallon pour lui et je peux le prouver. J'ai fait observer dans les assemblées publiques qu'il aurait dû payer pour lui-même tous ces verres à champagne, verres à vin, carafes, eau-de-vie étiquetée, rhum et genièvre. J'ai fait observer dans le temps que jamais ces dépenses n'auraient dû être faites. On disait, si le pays doit payer les carafes et les verres à vin, et les étiquettes marquées eau-de-vie, genièvre, rhum, et s'il n'y a pas de boisson, pourquoi ce compte ? Ou est le compte des boissons qu'ils ont bues ? Parce qu'ils n'ont pas acheté des carafes et des verres à vin pour rien. Mais il s'est montré très habile en expliquant cela. Il a dit aux électeurs que c'était des bouteilles de gomme arabique, des humecteurs qui étaient ainsi indiqués dans les comptes publics, mais les électeurs n'ont pas voulu le croire. J'ai fait observer à l'assemblée que c'était inscrit sous le chef humecteurs, et les électeurs l'ont cru.

M. KAULBACH : Ce n'était que l'essence de la résolution.

M. DOMVILLE : Mon honorable ami peut aller le dire à ses électeurs. Ce dont il s'est agi aujourd'hui est le changement de gouvernement, et il était temps qu'il y en eût un. Peu importe qui est arrivé ou qui est sorti, du moment qu'il y a eu un grand balayage : et le balayage a été complet. Il est inutile pour mon honorable ami de discuter ce que j'ai fait, ou ce que d'autres ont fait, nous ne sommes ici que pour le temps présent, nous sommes ici pour faire l'histoire, et quelques-uns en font une bien triste, car ils constateront que, à mesure que la terre tourne, le Canada ne restera pas en repos. Les classes ouvrières dont mon honorable ami s'est fait le champion, n'ont plus confiance en lui au Nouveau-Brunswick. Voyez le résultat de l'élection dans le comté de Queen. Mon honorable ami a été renvoyé de Caïphe à Pilate, et on l'a laissé littéralement sous une garde de caporal.

M. COWAN : Le connaissait-on dans le comté d'York ?

M. DOMVILLE : Oui, mais j'ai bien peur qu'on ne le connaisse plus dans ce comté. Ainsi que je disais, de même que la boule roule et que la roue tourne, de même mon honorable ami devra quitter York, pour se chercher un autre comté, et je crois qu'il aura raison, car aux prochaines élections le Nouveau-Brunswick va se bien conduire.

Le tarif n'est peut-être pas tout ce que nous aimerions. Il n'y a pas de doute que vous ne pouvez pas contenter chaque industrie en même temps et de la même manière, suivant ce qu'elle désire. Mais les honorables députés de la gauche croient-ils que nous sommes assez insensés, ou que le peuple est assez aveugle pour se laisser tromper par des observations qui sont de nature à créer de l'animosité ? Non, le peuple n'est pas insensé, le peuple sait que nous devons nous tirer de l'impasse où nous sommes. Il est plein d'espoir aujourd'hui. L'autre jour je suis allé dans mon comté, le grand comté de King que le député d'York avait continué de représenter, et j'ai constaté que les électeurs étaient satisfaits des efforts que nous faisons. Nous leur avons dit ce que nous avons fait au sujet des droits. Nous leur avons dit : Nous avons fait un pas dans la bonne voie ; tant a été retranché du droit sur le pétrole ; il en sera retranché davantage.

M. DOMVILLE.

Nous ne voulons pas ruiner l'Ontario en tuant ses industries. Nous avons parlé des spiritueux, question qui intéresse tant mon honorable ami d'York, et je leur ai dit que nous avions imposé 15 cents par gallon sur cet article, et ils ont trouvé que c'était un bon commencement, en attendant qu'il soit supprimé entièrement.

Que veulent les honorables chefs de la gauche ? Veulent-ils remonter au pouvoir ? C'est impossible. Ils ne comprennent pas qu'ils ne peuvent plus aujourd'hui envoyer les gens sur l'Intercolonial avec des billets gratuits en nombre se chiffant par plusieurs milliers. Ils ne comprennent pas qu'ils ne peuvent plus, avoir de présidents d'élection à leur dévotion, qu'ils ne peuvent plus préparer les listes et gagner les élections à leur gré. Ils sont partis pour quelque temps. L'honorable député d'York (M. Foster) doit prendre son mal en patience. L'honorable député a joué une partie que personne n'a jouée avant lui. Il a parlé dans cette Chambre au nom de tout le Canada, il s'est imaginé qu'il n'y avait pas de richesses, sauf ce qu'il y avait dans sa poche. Avec quel résultat ? Il est isolé aujourd'hui faisant perdre le temps de la Chambre et il coûte cher au pays quand il parle.

L'autre jour il en était sur un item de \$50, et il disait : Nous devons savoir à quoi ces cinquante dollars sont destinés avant de permettre cette extravagance. Et, cependant, il n'y a pas encore longtemps, l'honorable député et ses collègues se servaient de l'Intercolonial jusqu'à concurrence de plusieurs milliers de dollars pour transporter les électeurs aux bureaux de votation. L'honorable député le niera-t-il ? Non, car nous en avons la preuve et nous pouvons la fournir, si c'est nécessaire.

En tout cas, que les honorables chefs de la gauche aient donc un peu de patriotisme. Qu'ils se souviennent qu'ils ne sont plus au pouvoir aujourd'hui de par la volonté du peuple, et le peuple a son mot à dire dans ce pays. Il n'est pas lié à un homme, mais il veut que le pays soit gouverné dans ses intérêts. Il a confié le pouvoir au gouvernement, croyant qu'il adoptera une politique qui à la longue, sera avantageuse.

Que les honorables chefs de la gauche donnent *fair play* au gouvernement. Qu'ils se tiennent tranquilles et qu'ils ne cherchent pas à renverser le gouvernement tout de suite ; qu'ils se montrent hommes d'Etat et consentent à attendre et à permettre au parti libéral de faire voir ce qu'il peut faire, et si ce parti n'applique pas sa politique et ses principes, s'il commet des erreurs et des fautes, pour ne pas dire autres choses, telles que celles commises par les honorables chefs de la gauche, alors le peuple sera prêt à déclarer que le parti au pouvoir n'a pas rempli ses promesses, n'a pas fait son devoir, et il n'y aura pas un député de ce côté-ci de la chambre qui voudra continuer à appuyer le gouvernement. Mais nous espérons que le gouvernement remplira ses promesses.

Les honorables chefs de la gauche ont-ils jamais désiré le libre-échange ? Je vais remonter à 1878, avant l'arrivée de l'honorable député d'York (M. Foster) dans le pays. Pourquoi la politique nationale a-t-elle été établie à cette époque ? Parce qu'elle était nécessaire pour protéger le commerce du Canada contre les Etats-Unis, parce que nous leur disions : si vous ne voulez pas nous laisser entrer chez vous, vous n'entrez pas ici. Aujourd'hui nous désirons le libre-échange, mais les Etats-Unis s'y sont montrés hostiles. Nous ne pouvions

pas abolir nos douanes et laisser entrer les marchandises américaines librement, mais nous devons les traiter avec justice ; et aujourd'hui nous devons obtenir deux objets : conserver notre commerce et empêcher les marchandises américaines d'arriver sur nos marchés, excepté à des conditions raisonnables, et, en second lieu, traiter généreusement la mère-patrie.

La presse de Londres félicite le Canada d'avoir, sous la direction du premier ministre, prouvé son désir de traiter la question commerciale avec générosité et d'accorder des conditions privilégiées à la Grande-Bretagne. Les honorables chefs de la gauche trouvent-ils à redire aux dispositions qui permettent aux marchandises anglaises d'entrer dans le pays en payant des droits différentiels ? Si les circonstances le permettaient, je consentirais à laisser entrer tous les produits anglais francs de droits et à donner notre marché à l'Angleterre.

J'ai confiance aux cultivateurs, j'ai confiance à mes amis les patrons, et si nos cultivateurs pouvaient payer leurs instruments aratoires moins chers, ils pourraient produire à meilleur marché et nous deviendrions un pays de commerce maritime, mais si le tarif renchérit la production plus ici qu'ailleurs nos cultivateurs ne peuvent rien faire. Le marché naturel du Canada est l'Angleterre. Le Canada, les Etats-Unis et tous les pays expédient en Angleterre, qui fait la distribution de nos produits. Si nous pouvions produire ici à meilleur marché, nous donnerions de l'ouvrage aux fils de nos cultivateurs et ils resteraient au pays ; mais si nous livrons le pays aux coalitions, si nous laissons les spéculateurs contrôler nos industries, nous n'adoptons ni le libre-échange ni la protection, mais nous laissons simplement certains hommes avoir la haute main sur la production, et ces hommes s'enrichiront comme ils l'ont fait sous le régime de l'ex-gouvernement, et nos gens deviendront des sciens de bois et des porteurs d'eau.

Nous devons convaincre l'univers par ce tarif que nous sommes de bonne foi. Nous voulons prouver à l'Angleterre et aux autres pays que le Canada est la principale colonie de l'Empire, que ses habitants ne sont pas Canadiens dans un temps et Anglais dans un autre, suivant le cas, que nous ne demandons pas à la flotte ni à l'armée anglaise de nous protéger, en disant en même temps à la Grande-Bretagne que nous ne voulons pas faire le commerce avec elle.

Les honorables députés de la droite ont écouté ceux de la gauche avec beaucoup de patience ; ils ont répété les mêmes discours tous les jours et les mêmes vieilles histoires. Mais est-ce que le Canada s'occupe d'eux ? Le peuple les a chassés du pouvoir d'un seul geste.

En dépit de l'honorable député d'York (M. Foster) et de l'honorable député de Cap-Breton, le Canada prouvera qu'il soutiendra l'Empire britannique. Je ne vois pas l'utilité de discuter la question parce qu'elle est morte et enterrée. Mon honorable ami (M. Foster) a voulu la ressusciter dans le comté de King, mais mal lui en a pris. Mon honorable ami de Charlotte (M. Ganong) a été plus loin, mais je me souviens d'avoir été chez lui, d'avoir acheté et payé \$8 le boisseau des prunes qui n'ont jamais été livrées, et c'était bien fait, car c'était en temps d'élection. Je n'en ai plus besoin maintenant, j'ai moi-même des pruniers.

J'espère que si les honorables députés de la gauche songent un peu à l'ennui que leur verbiage

incessant nous a causé, ils nous accorderont un peu de repos et laisseront expédier les affaires de la Chambre. Je me souviens que mon vieil ami sir John Macdonald comparait un homme qui parlait beaucoup à un moulin à vent mû par l'eau. Il y a des moulins à vent dans tout le pays, et dans cette chambre aujourd'hui, et tournent et ils tournent continuellement avec le vent, mais le vent souffle où il lui plaît. Cela n'affecte quoi que ce soit excepté la manivelle de la roue qui tourne sur sa chaîne. Il sort peu d'eau du puits, qui commence à être à sec. Il en est de même des discours de l'honorable député d'York (M. Foster) et des autres députés de la gauche. Ils ne signifient rien, et ils feraient mieux de cesser et de nous laisser reposer. S'ils se croient assez puissants pour enrayer l'expédition des affaires, qu'ils demandent un vote, et ils verront où ils en sont. Tous leurs discours n'ont aucun effet dans le pays, et les gens se demandent : Sont-ils raisonnables les hommes qui sont au parlement et qui siègent jour et nuit pour discuter des résolutions sans importance et qui sont rejetées et qui ne signifient rien : Ne pouvons-nous pas arriver à un raisonnement rationnel sur ce sujet ?

M. McCLEARY : Nous ne comprenons pas.

M. DOMVILLE : L'honorable député dit qu'il renonce à comprendre.

M. McCLEARY : La partie rationnelle.

M. DOMVILLE : L'honorable député me fait souvenir que le parti conservateur n'a plus de rations maintenant.

M. McCLEARY : Vous allez recevoir les vôtres.

M. DOMVILLE : Nous allons en Angleterre et nous y recevons des rations, et de bonnes rations. Mon honorable ami d'York (M. Foster) est comme le raton de Davie Crockett, il a descendu avant d'avoir été tiré. Toutefois, nous n'en faisons pas grand cas. Le droit mènera à bonne fin ce qu'elle a entrepris jusqu'à ce que la volonté souveraine du peuple lui retire le pouvoir et la renvoie dans l'opposition. J'espère que nos amis une fois là, ne se plaindront pas du tout et ne prêcheront pas la déloyauté envers la couronne d'Angleterre et l'Empire britannique comme le font les députés de la gauche. Les honorables députés ne sont plus au pouvoir, et ils ne font qu'y songer et en gémir, et ils ont peur de n'y jamais retourner.

J'ai eu l'honneur d'être battu cinq fois par mon honorable ami (M. Foster), mais je me suis soumis au fait accompli sans murmurer, et aujourd'hui je représente le comté de King. Il me fait peine de les entendre, lui et ses collègues, prêcher la déloyauté envers la Couronne britannique dans cette grande année jubilaire. Les armes de Victoria ont triomphé partout, la politique de l'Angleterre a obtenu le plus grand succès, et le seul parti qui n'a pas été heureux cette année est celui de mon honorable ami (M. Foster) et de ses collègues, qui blâment maintenant les sentiments de loyauté envers le gouvernement britannique.

M. ROGERS : Mes observations ne seront pas longues, car la question a été débattue à fond, et nous commençons à en être rassasiés. J'ai encore à me plaindre de certaines remarques à l'adresse des patrons. Lorsque l'honorable député de Peter-

borough-ouest a parlé ce soir, il a prétendu que les manufacturiers du Canada payaient \$2 à leurs ouvriers quand les manufacturiers allemands ne payaient qu'un dollar et je lui ai simplement demandé s'il pensait que les cultivateurs canadiens avaient les moyens de payer ces deux dollars, quand un seul était payé dans d'autres pays? Il m'a répondu, avez-vous reçu une valise en cuir? C'était une jolie réponse à ma question et digne d'un homme intelligent comme lui qui, se dit le représentant de vrais cultivateurs, et j'en suis peiné. Cette réponse va lui faire du bien dans son comté, et il en entendra parler, sinon par d'autres au moins par moi. L'autre jour, encore, l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett)—et je vois avec peine qu'il n'est pas à son siège—a parlé de ces valises. Je n'aurais pas pris la peine de parler de petites choses aussi méprisables que ces allusions, si elles n'avaient pas été faites par d'autres. On en a parlé dans tout le pays, et je n'ai pas honte de dire qu'on a appelé cela une politique de mesquinerie.

Une VOIX : Ou de galette.

M. ROGERS : Oui, ou de galette. Je m'en occupe fort peu. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a fait bien rire ses amis, quand il a dit que Frontenac était représenté par une meule de foin et une galette (*a haystack and a doughnut*). C'était très spirituel, et je suis sûr qu'il en est fier aujourd'hui. Les orangistes dont il se dit le chef, et qui sont en grande partie cultivateurs, ne le remercieront pas de cette remarque, et il en entendra parler. Je n'ai pas été le premier à parler de ces valises dans cette Chambre. Quand on me l'a demandé, j'ai répondu que je n'en parlerais pas—que je laissais ce soin à d'autres. Mais j'ai été content quand le gouvernement a supprimé tout cela.

Lorsque j'ai nié l'assertion de l'honorable député de Simcoe-est au sujet de la valise, il s'est écrié que j'étais revenu sur mes principes à ce sujet, aussi bien que sur d'autres choses mentionnées dans le programme des patrons. Je n'ai pas renié aucun des principes énoncés dans ce programme. Je me suis inspiré de ces principes que j'ai interprétés à ma manière, sans m'occuper de l'interprétation que d'autres y donnaient. Quelques-uns ont été plus loin que moi, mais je n'agis pas d'après ce que les autres disent.

Je suis venu ici pour suivre mon opinion sur l'application de ces principes. Je nie les avoir reniés, et je crois que mes électeurs de Frontenac ne sont pas d'opinion que j'ai trahi ces principes. Quand j'ai nié l'assertion de l'honorable député, des journaux m'ont représenté comme battant l'air de mes mains. Si je l'ai fait, je suivais simplement l'exemple à moi donné par d'autres, particulièrement par l'ex-ministre des Finances. Ils ont dit aussi que le whip du parti m'avait ordonné de m'asseoir, que le fouet du whip du parti était levé sur nous et que nous devions suivre les chefs du gouvernement. Je vous affirme que les chefs du gouvernement ne nous ont jamais rien dit à propos de ce que nous devions faire, ni directement ni indirectement.

L'honorable député de Simcoe-est a dit qu'il allait consulter les comptes publics pour voir si j'avais eu une valise. Plus que cela, j'ai su qu'il s'était informé de côté et d'autre pour savoir si j'en avais eu une, et il a envoyé quelqu'un voir dans la cave ou

M. ROGERS.

ailleurs s'il y avait une valise à mon nom. C'est méprisable. Il a dit qu'il avait vu mon nom imprimé sur le bout d'une valise, et qu'il le prouverait par deux ou trois autres députés. Je le défie, lui et d'autres députés de dire cela maintenant. Ce n'est qu'un exemple; mais dorénavant quand il y aura des railleries ou des calomnies sur mon compte, les honorables députés de la gauche n'ont pas besoin de croire que je m'en occuperai. Quand je songe à ceux qui les font, je sais qu'elles ne peuvent me causer aucun tort. Mais si on fait des observations insolentes sur mon compte ou sur la cause des patrons, vous pouvez être sûr que je me défendrai. Je n'avais pas l'intention de parler de cela, car je m'attendais, de la part des honorables députés de la gauche, à quelque chose de mieux que ces bavardages.

M. OSLER : De peur que je ne sois obligé de retourner à Toronto-ouest et être montré au doigt comme étant le seul député qui n'aurait pas pris part à cette discussion, je vais faire quelques observations très courtes sur cette question. Je veux donner au gouvernement ce qui lui appartient au sujet de ces résolutions. Je suppose qu'il a voulu accorder des droits différents à l'Angleterre. Si c'est son intention, je l'appuierai depuis le commencement jusqu'à la fin. Je crois que c'est cette intention qui l'a guidée quand il a rédigé les résolutions. Cependant, il a fait erreur, et j'aimerais les voir venir comme des hommes et comme des Canadiens nous dire : Nous avons fait erreur; nous accorderons des droits différents à l'Angleterre et à ses colonies, et pas à d'autres pays.

Je suis partisan convaincu de la politique nationale. Cette politique a développé le Canada, au point que durant les cinq ou six dernières années de temps durs qui se sont fait sentir dans tout l'univers, le Canada s'est tiré d'affaires mieux que tous les autres pays, il a résisté à la crise mieux que le pays riche, prospère et plus peuplé que est notre voisin.

Qui dira aujourd'hui, en jetant un coup d'œil sur ce vaste continent, que le Canada n'est pas dans un état de plus grande prospérité que toutes les autres parties de ce continent? J'ai foi en la politique nationale. En même temps je suis en faveur d'un commerce privilégié, qui liera et unira toutes les parties de l'Empire contre le reste de l'univers. Je ne veux pas qu'il soit accordé aux autres nations les mêmes avantages qu'aux différentes parties de l'Empire britannique.

Je n'ai pas l'intention de parler de la protection ni du libre-échange, mais seulement de cette question. Je ne crois pas que quiconque lit ces résolutions, qui sont censées accorder des droits différents à la Grande-Bretagne, puisse dire que c'est le cas, si le gouvernement veut déclarer qu'il accordera ces privilèges à la Grande-Bretagne et à ses colonies seulement, et ne pas en faire une réclame et laisser les autres pays entrer aux mêmes conditions, et cela au gré d'un membre du gouvernement—s'il dit qu'il donnera l'entrée aux produits de la Grande-Bretagne et de ses colonies à des conditions plus favorables que les produits des autres pays, je l'appuierai cordialement. Je le félicite d'avoir eu l'intention en présentant cette résolution, de conférer ces privilèges à l'Angleterre et à ses colonies, et je crois qu'il est encore temps de la modifier. Je ne parle pas de quelque chose de nouveau, mais je citerai seulement ce que j'ai dit au *Board of Trade*

de Toronto quand j'ai pris congé de lui en janvier dernier. J'ai terminé mon discours en disant :

Je crois que notre véritable intérêt est d'entretenir des relations plus intimes avec l'Angleterre et ses colonies, et pour ma part, je n'hésiterai point à faire le premier pas en laissant entrer les produits de l'Angleterre et de ses colonies à des conditions plus favorables que les produits des autres pays.

Je suis encore dans les mêmes dispositions, et j'appuie l'amendement présenté par l'honorable député de Bruce-nord, parce que, à mon avis, il comprend tout ce que nous désirons, le commerce privilégié avec l'Angleterre; et d'un autre côté les résolutions ministérielles n'impliquent pas ce commerce en faveur duquel nous sommes tous.

L'amendement est rejeté : Pour 33, contre, 67.

La résolution est adoptée sur le même vote.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée et la séance est levée à 12 h. 15 a.m. (mercredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 2 juin 1897.

M. **FORATEUR** ouvre la séance à 3 heures.

PRIÈRE.

ACTE RELATIF AUX BREVETS.

Le **MINISTRE DE L'AGRICULTURE** (M. Fisher) : Je présente le bill (n° 120) modifiant de nouveau l'Acte relatif aux brevets. L'objet du bill est l'abolition de la charge de commissaire des brevets, créée par un acte, il y a quelques années et dont, dans l'intérêt de l'économie, et de l'efficacité dans la division des brevets, je peux me dispenser.

Motion adoptée, le bill est lu une première fois.

BILLETS DE CHEMINS DE FER.

M. **BEATTIE** : Je présente le bill (n° 121) relatif à la vente des billets de chemins de fer. L'objet du bill est de soumettre la vente des billets de bateaux à vapeur et des bacs aux mêmes restrictions qui sont appliquées à la vente des billets de chemins de fer, pour empêcher les spéculateurs de vendre ces billets au détriment des compagnies.

Motion adoptée, et le bill est lu une première fois.

CHEMIN DE FER DU SUD DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. **McINNES** :

1. Quand le gouverneur général a-t-il reçu, en conformité de la clause 56 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, l'acte intitulé : "British Columbia Southern Railway Aid Amendment Act, 1896," passé par la législature de la Colombie-Anglaise dans la 59e année du règne de Sa Majesté la reine Victoria ? 2. Quand expire le

délai dans les limites duquel le gouverneur général en conseil peut appliquer le veto au dit acte ?

Le **PREMIER MINISTRE** (M. Laurier) : Il me fait peine de ne pas pouvoir donner une réponse précise à mon honorable ami. Le délai pour l'exercice du droit de veto expirera dans le cours de juillet.

OCTROI DE TERRES AU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. **McMULLEN** (pour M. **LISTER**) :

Quelle quantité, sur l'octroi de terres fait au chemin de fer Canadien du Pacifique, a obtenu des lettres patentes ?

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR** (M. Sifton) : La quantité sur l'octroi de terres fait à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui a obtenu des lettres patentes jusqu'à ce jour, est de 1,429,935 acres.

BUREAU DE POSTE DE ST. ANDREWS, N.-E.

Sir **CHARLES-HIBBERT TUPPER** :

L'honorable ministre des Postes a-t-il reçu quelque rapport au sujet de l'incendie qui a détruit le bureau de poste de St. Andrews, comté d'Antigonish, N.-E. ? Si oui, quelle quantité de matières postales a été détruite, y compris les mandats-poste et les lettres chargées ? A-t-on ordonné une enquête sur l'origine du feu ? Si une enquête a été faite, à quelle conclusion en est-on venu ?

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** (M. Mulock) : Un rapport a été reçu à ce sujet en février dernier, mais il a été égaré. Je demanderai à l'inspecteur d'en fournir une copie.

DANIEL-G. RIORDON, DIRECTEUR DE POSTE.

M. **MILLS** :

Quel est le montant du cautionnement donné par Daniel-G. Riordon, directeur de poste dans le comté d'Annapolis, N.-E. ? Quelles sont ses cautions ?

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** (M. Mulock) : Le montant du cautionnement fourni par Daniel-G. Riordon, directeur de poste dans le comté d'Annapolis est de \$250. Ses cautions sont James-F. Morrison et Daniel Cronin.

SERVICE POSTAL ENTRE SAINT-AUBERT ET SAINT-PAMPHILE.

M. **CASGRAIN** :

Un contrat a-t-il été passé entre le gouvernement et quelque personne pour le transport des malles entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile, dans le comté de l'Islet, depuis le 1er juillet dernier ? 2. Si oui, des soumissions ont-elles été demandées avant l'adjudication de l'entreprise ? 3. Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant stipulé dans chaque soumission ? 4. A qui a été accordé l'entreprise ?

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** (M. Mulock) : 1. Un contrat a été passé pour le transport des malles entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile depuis le 1er jour de juillet dernier. 2. Des soumissions ont été demandées avant l'adjudication

de l'entreprise. 3. Voici la liste des soumissions reçues.

Par année.

C. Bois.....	\$233
S. Blanchette.....	250
P. St. Pierre.....	265
S. Lamarre.....	294
A. Chouinard.....	300
L. A. Robichaud.....	350
A. Tremblay.....	450

4. L'entreprise a été adjugée à C. Bois, pour le prix indiqué dans sa soumission.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE SAINTE-PHILOMÈNE.

M. SCRIVER (pour M. BROWN) :

1. Quel était le directeur de la poste de Sainte-Philomène, P.Q., en juin 1892? 2. A-t-il été destitué comme tel? Si oui, quand, et qui l'a remplacé? 3. Des plaintes ont-elles été portées contre lui? Si oui, quelle était la nature de ces plaintes et par qui ont-elles été faites? 4. A-t-on tenu une enquête à ce sujet? Qui a conduit l'enquête? A-t-il fait un rapport, et quel a été l'effet de ce rapport?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Le directeur de la poste de Sainte-Philomène, le 28 juin 1892, était madame M. D'Amour. 2. Elle a été destituée en raison de non résidence, et M. J.-B. Loïselle, le présent titulaire, l'a remplacée. 3. Il n'y a pas eu de plaintes contre cette directrice de poste. 4. Le département ayant été informé (par M. J. Lessard, de Montréal) que Mme D'Amour avait quitté Sainte-Philomène, l'inspecteur des bureaux de poste de Montréal alla s'enquérir des faits et constata que l'information était exacte. En conséquence, la directrice fut renvoyée.

CONTINGENT MILITAIRE—JUBILÉ.

M. TAYLOR (pour M. BELL, Picton) :

1. Quels sont les noms des officiers choisis pour représenter la milice ou la force volontaire de la Nouvelle-Ecosse dans le contingent militaire qui doit prendre part au jubilé? 2. A quels corps étaient-ils attachés? 3. Quels sont leur âge, la durée de leur service et leur grade?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Voici l'information que je peux fournir en réponse à l'honorable député :—Beckwith, major, E. M. Borden, 2e lieutenant, H. L. Humphrey, lieutenant-colonel, W. M. McDonald, lieutenant, C. de W. 2. 68e bataillon, Hussards canadiens de King, et les 66e et le 3e bataillons.

Noms.	Rang.	Date de la naissance.	Date de la première nomination.
Beckwith.....	Major.....	31 janv. '45	10 sept. '69.
Borden.....	2e lieutenant.....	Agé d'environ 20 ans.	23 avril '97.
Humphrey.....	Lt.-col.....	8 juillet '52.	3 oct. '69.
McDonald.....	Lieutenant.....	26 oct. '54.	22 avril '92.

M. MULOCK.

M. MILLS :

Le directeur général des Postes a-t-il reçu la pétition suivante?—

Au directeur général des Postes du Canada.

Dans l'affaire de la route postale entre Bridgetown, comté d'Annapolis et Dalhousie-ouest, du même comté.

La pétition des soussignés, contribuables et électeurs de Dalhousie-ouest, dans le comté d'Annapolis, et la province de la Nouvelle-Ecosse, expose humblement :—

1. Que les malles de Sa Majesté sont actuellement délivrées à vos pétitionnaires une fois par semaine par un courrier partant de Bridgetown et arrivant à Dalhousie-ouest par le chemin Morse, et retournant à Bridgetown par les chemins Thorne et Morse.

2. Que par le système actuel, vos pétitionnaires reçoivent leurs malles à temps pour renvoyer une réponse au bureau de poste de Bridgetown (d'où il y a communication postale tous les jours avec le reste de la province ou au moins avec ses principales parties) par le courrier, le même jour que la malle est livrée à vos pétitionnaires.

3. Que si le système adopté pour la dite route postale était renversé, et si le courrier partait de Dalhousie-ouest pour se rendre à Bridgetown et en revenir, les réponses à toutes les lettres que vos pétitionnaires pourraient recevoir par la malle ne pourraient être mises à la poste qu'une semaine après la réception des dites lettres, et ce délai aurait pour effet de retarder sensiblement la transaction des affaires.

4. Que vos pétitionnaires sont d'avis que les meilleurs intérêts de la population de Dalhousie demandent qu'il ne soit fait aucun changement dans la dite route postale telle qu'elle est actuellement.

Vos pétitionnaires vous prient, en conséquence, que la route postale entre Bridgetown et Dalhousie-ouest reste comme elle est établie actuellement, et que le changement projeté, savoir : partant de Dalhousie-ouest, ne soit pas effectué.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier. Daté à Dalhousie-ouest, dans le comté d'Annapolis, ce 18e jour de mai 1897.

- | | |
|------------------------|--------------------|
| John Anderson, | Joseph Gillis, |
| Robert Kelly, | George Hannam, |
| Alexander Taylor, | Samuel Hannam, |
| Aaron T. Wilde, | Sydenham Kelly, |
| John Norman, | Avery W. Hannam, |
| Tillie J. Milberry, | Clarence Hannam, |
| Phillip Best, | John Greenlun, |
| Elias Durling, | Charles Norman, |
| Abram Medicraft, | Charles Taylor, |
| John McGill, | James Pewenney, |
| John Gillis, | Mme Lewis Jodiry, |
| William McGill, | Isaac Langley, |
| Albert Dawling, | Millin Buckler, |
| John Hannam, | William Buckler, |
| Joseph Frederick, | Joshua J. Buckler, |
| William Medicraft, | George Buckler, |
| George Medicraft, | Appleton Buckler, |
| Jacob Medicraft, | Joseph Buckler, |
| Ritson Durling, | Norman Buckler, |
| Ritson Durling, jeune, | William Anderson, |
| Joseph Durling, aîné, | Thomas Gillis, |
| William Durland, | Warren Fredericks, |
| William John Hammon, | Gilbert Thompson, |
| John Shipp, | Barlett Gillis, |
| Meilidge Hannam, | Robert Barnes, |
| Stephen Hannam, | Nelson McGowan, |
| Trueman S. Shipp, | Daniel Langley, |
| Albert Falkenham, | Charles Gillis, |
| David Shipp, | Charles Barnes. |

La demande contenue dans cette pétition sera-t-elle accordée? Et dans la négative, pourquoi?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : En réponse à l'honorable député, je dois lui dire que la requête mentionnée a été reçue le 29 du mois dernier, et la question de savoir quel est le point de départ le plus convenable pour le service de la malle entre Bridgetown et Dalhousie-ouest recevra toute l'attention voulue de la part du département.

DIRECTEUR DE LA POSTE À FORT-ÉRIÉ.

M. McCLEARY :

1. Isaac White a-t-il été destitué comme directeur de la poste de Fort-Érié ? 2. Dans l'affirmative, des plaintes ont-elles été portées contre lui, et quelles étaient-elles ? 3. Si des plaintes ont été faites, par qui ? Une enquête a-t-elle été tenue à ce sujet ? 4. Un successeur de M. White a-t-il été nommé ? Dans l'affirmative, qui est-il et sur quelle recommandation a-t-il été nommé ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Voici les réponses aux questions de l'honorable député : 1. M. Isaac White s'est volontairement démis de sa position de directeur de la poste à Fort-Érié le 18 juillet 1894, mais son successeur n'a été nommé que récemment. 2. Aucune accusation de mauvaise administration n'a été portée contre M. White. 3. Même réponse qu'à la question n° 2. 4. M. William-M. Baldwin a été nommé pour remplacer M. White, sur la recommandation de M. James-A. Lowell, de Niagara-Falls-sud.

QUARANTAINE AU MANITOBA ET DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DAVIN : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il appelé l'attention de l'honorable ministre de l'Agriculture sur la question que je lui ai posée l'autre jour, afin de savoir quand seront produites certaines correspondances et requêtes relatives à la quarantaine dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : J'ai transmis votre demande par écrit et verbalement.

CONTINGENT MILITAIRE—JUBILÉ.

M. DAVIN : Avant d'aborder l'ordre du jour, je désire appeler l'attention de la Chambre sur une question d'une grande importance. J'ai des renseignements qui me viennent directement de Québec au sujet du contingent militaire du jubilé.

Il est à désirer—et je crois que la Chambre sera d'accord sur ce point—que toute manifestation faite par le Canada en Angleterre durant les fêtes jubilaires doit lui faire honneur. Toutefois, un témoin oculaire, en qui je puis avoir toute confiance me dit que le bataillon que l'on se propose d'envoyer en Angleterre, est loin de répondre à ce désir. Je suis persuadé que le ministre intérimaire de la Milice (sir Richard Cartwright) ignore ces faits, parce que je suis convaincu qu'il est des plus désireux que son département excelle dans tout ce qu'il pourra faire relativement à l'apparence du contingent canadien durant les fêtes jubilaires en Angleterre. Ce qui a été fait pour la police à cheval, démontre que le gouvernement est désireux de faire tout ce qui sera nécessaire pour que notre pays soit dignement représenté à ces fêtes.

Permettez-moi de citer les paroles mêmes dont se sert le *Chronicle* de Québec à l'adresse du régiment que nous soumes sur le point d'envoyer en Angleterre, langage dont il ne se servirait pas si les circonstances ne le forçaient pas de critiquer et n'exigeaient pas l'intervention du ministre intérimaire de la Milice. Il n'y a pas de temps à perdre c'est pourquoi, je sens qu'il est de mon devoir d'appeler l'attention de l'honorable ministre sur cette critique, tout en ne voulant pas être une

cause d'obstructions dans cette chambre. Cet article est intitulé "Le Contingent militaire du jubilé," et se lit comme suit :

Comme le *Chronicle* l'a fait remarquer hier, la parade d'église faite hier par le contingent militaire du jubilé est diversement commentée. Ce bataillon renferme un certain nombre d'hommes à qui ce n'est pas manquer de respect que de dire qu'ils n'auraient jamais dû être choisis pour cette fin. Ce bataillon doit être la représentation la plus parfaite possible de la virilité canadienne. Ceux de ses membres qui n'entrent pas dans cette catégorie d'hommes, ne sont pas, bien entendu, responsables de cet état de choses, mais ce sont les officiers commandants qui les ont choisis qui sont à blâmer. Or leurs bataillons doivent être comme ensemble d'une apparence pitoyable, ou bien c'est le favoritisme qui a décidé du choix des hommes, car il est facile de s'imaginer que quelques-uns d'entre eux sont les plus beaux soldats de leurs régiments.

Chez un grand nombre d'entre eux le physique laisse à désirer, d'autres n'ont pas du tout l'apparence militaire, et un bien petit nombre ont réellement une belle apparence. Si à tout ceci, vous ajoutez que le bataillon marche mal et que les uniformes ne font pas bien, vous pouvez vous imaginer du résultat. En résumé, ce contingent militaire choisi dans le but de faire honneur au Canada durant les fêtes jubilaires, est loin d'atteindre ce but, si quelques modifications ne viennent pas immédiatement relever l'apparence générale. Ceci n'est pas dit dans le simple but de critiquer, mais pour les meilleurs intérêts des intéressés, et il est à espérer que l'on va réussir à donner bientôt une meilleure apparence au bataillon, car Québec est une ville militaire, et l'on y remarque immédiatement les fautes commises par les soldats. Les militaires qui vont représenter notre pays à Londres devront figurer avec les meilleurs corps de l'Empire, et rien ne doit être négligé pour qu'ils soient en état de subir la comparaison avec avantage. Une grande partie d'entre eux sont des soldats contre qui on ne peut faire la moindre objection, et qui feraient honneur à n'importe quel pays. L'aspect bigarré et dépenaillé du détachement est plus que visible à la parade, et il est difficile de dire maintenant quel serait le moyen à prendre pour remédier à l'état de choses existant.

Maintenant que j'ai fait connaître ces choses au ministre intérimaire de la Milice, il est inutile que je lise l'article tout entier, mais je ferai simplement remarquer, que d'après les renseignements que j'ai reçus, le choix des hommes aurait été mal fait. C'est là une erreur à laquelle il peut être et il doit être apporté remède, car il n'est pas encore trop tard. J'ai parlé de cette affaire à des députés qui s'occupent de milice, et je regrette que quelques-uns d'entre eux, qui sont de mes amis, n'aient pas soumis cette question à la Chambre, j'en aurais bien mieux aimé cela. Toutefois, que nous soyons militaires ou simples bourgeois, nous sommes, tous jaloux de notre réputation, et désirons que le contingent de nos soldats canadiens fasse honneur à notre pays dans cette circonstance. Nous savons que sous le rapport du physique le peuple canadien a une apparence magnifique.

Ils sont en général grands et bien constitués, et par conséquent, si on a choisi les plus petits soldats de chaque bataillon, la chose est regrettable. Rien que ces hommes puissent être d'excellents combattants, toutefois ils ne sont pas qualifiés pour une parade de ce genre, et tout homme à l'œil quelque peu militaire, sait quelle mauvaise impression cause un bataillon où des hommes de six pieds de haut et plus coudoient des soldats dont la taille ne dépasse pas cinq pieds six pouces et cinq pieds huit pouces. On ne peut former un régiment qu'en contrôlant le choix des hommes qui en font partie, et l'on me dit que la majorité de ceux qui ont été choisis ne laisse rien à désirer. L'ensemble des exercices est mauvais jusqu'à présent, mais il est évident qu'avec de la pratique il pourra être remédié à ce défaut, et il en est de même pour les

tenuës, si les uniformes sont usés il est facile de les remplacer. Mais il est impossible de faire un éléphant d'un maringouin, ou un homme d'une souris, et si quelques-uns des soldats sont trop petits pour faire partie du contingent destiné au jubilé, la seule chose à faire est de remplacer une partie du petit régiment. Je propose que la séance soit levée.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright): Je regrette les paroles prononcées par mon honorable ami, relativement au contingent militaire, mais je lui dirai que pas plus tard qu'hier ou avant-hier, j'ai été informé par l'adjudant-général le colonel Aylmer qui commande le régiment qu'il était très satisfait de l'aspect du contingent militaire. Il arrive de Québec où il en a fait l'inspection, et je crois, que sur ce sujet l'adjudant-général doit s'y connaître un peu mieux que les correspondants de journaux qui ont fourni ce renseignement à l'honorable député (M. Davin). De fait, le choix des hommes a été laissé aux commandants des divers bataillons. Il était impossible, je crois, de faire autrement que de laisser ce choix entre les mains de ces officiers.

Je n'ignore pas que lorsqu'on fait le choix d'un certain nombre d'hommes parmi vingt ou trente régiments, il en peut résulter, dans une certaine mesure, un manque d'uniformité extérieure; mais je dois ajouter que le ministre s'est rendu, à cet égard, à la demande des autorités militaires impériales, je veux dire les *Horse-Guards* qui ont exprimé l'avis que le Canada serait mieux représenté par un certain nombre d'unités—pour me servir de leur expression—choisis dans les différents régiments, plutôt qu'en faisant choix d'un grand nombre d'hommes pris uniquement dans certains corps. J'irai, toutefois, aux renseignements à cet égard et si je ne me trompe, la Chambre constatera qu'à deux ou trois exceptions près, le physique du détachement est d'un type bien supérieur à l'idéal que le correspondant cité par mon honorable collègue voudrait en donner.

Sir **ADOLPHE CARON**: Je serais réellement désolé s'il était constaté que le rapport soumis à la Chambre par mon honorable collègue (M. Davin) est exact. A titre de Canadiens, nous devons tous avoir à cœur que le Canada soit représenté en cette mémorable circonstance, du mieux possible. J'ai rencontré un officier supérieur de Québec, qui a assisté à cette revue du dimanche, et je dois informer l'honorable ministre suppléant (sir Richard Cartwright) que cet officier faisant partie de la force permanente et que je tiens pour expert en la matière, m'a fait les plus grands éloges du physique du détachement ainsi que de leurs manœuvres.

C'est tout à fait par accident que notre conversation est tombée sur ce sujet. J'espère que les renseignements qu'il m'a donnés sont exacts et que le Canada sera représenté par des hommes qui feront honneur à notre force militaire, laquelle, par le passé, chaque fois qu'elle a été appelée sous les armes, a toujours fait honneur au pays.

La motion de M. Davin est rejetée.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—NOUVEL HORAIRES.

M. **CHOQUETTE**: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du ministre des M. DAVIN.

Chemins de fer et Canaux (M. Blair) la grave injustice commise au détriment des comtés en bas de Québec par le nouvel horaire du chemin de fer Intercolonial, qui vient d'être publié et qui, si je ne me trompe, doit entrer en vigueur ces jours-ci. Je viens de recevoir du sous-ministre un noté portant que le premier train arrivera à Québec à quatre heures de l'après-midi. Il en résultera que les personnes ayant affaire aux banques, aux cours de justice, à Québec, seront obligées de partir une journée d'avance.

L'express direct de Halifax arrive le premier et l'heure précise de son arrivée est 4.05 de l'après-midi. Le train suivant arrive à 9.45 du soir. Il s'en suit que ceux qui demeurent en bas de Québec et ayant affaire à la ville doivent perdre une journée sur la route. Il suffit, je crois, d'exposer les faits au ministre pour qu'il ordonne l'annulation de l'horaire en question, car il est parfaitement ridicule d'avoir un service de la nature de celui projeté. Ce n'est ni sur le cabinet ni sur le ministre que je fais retomber le blâme, mais sur les fonctionnaires du ministère qui ne tiennent pas compte des renseignements qu'on leur fournit pour leur servir de guide dans la préparation de ces horaires.

M. **FORATEUR**: L'honorable député (M. Choquette) semble entrer dans des détails que le règlement ne tolère pas à l'appel de l'ordre du jour.

M. **CHOQUETTE**: C'est que, pour le moment, je ne me soucie pas de proposer que la Chambre lève sa séance.

M. **FORATEUR**: Le règlement ne permet pas de proposer deux fois cette motion.

M. **CHOQUETTE**: Tout ce que je veux, c'est d'exposer l'affaire au ministre et j'espère qu'il réorganiserait cet horaire.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** (M. Blair): Je me ferai un devoir d'étudier la question, afin de remédier aux griefs dont on se plaint. Je vais m'en occuper sans retard.

M. **LANGELIER**: Il serait préférable, à mon avis, de revenir à l'ancien horaire, qui ne laissait absolument rien à désirer. Le train venant de Halifax arrivait d'ordinaire à l'heure précise du départ du Grand Tronc pour Montréal. D'après l'arrangement projeté, il paraît que le train arriverait à quatre heures de l'après-midi, ce qui est fort incommode pour ceux qui désirent poursuivre leur route jusqu'à Montréal. J'espère que l'on reviendra à l'ancien horaire.

M. **CHOQUETTE**: En bas de Québec, nous ne sommes pas satisfaits de l'ancien horaire; il nous faut un train-express local stoppant à chaque station et arrivant à Québec vers neuf ou dix heures du soir, tandis que l'express de Halifax arriverait dans l'après-midi ou la soirée.

PRODUCTION DE RAPPORTS.

M. **WOOD** (Brookville): Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire savoir du contrôleur du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lothbinière) quand il se propose de déposer sur le bureau de la Chambre le relevé des employés renvoyés du

service du département et celui des nouvelles nominations faites depuis le 1er juillet 1896. Il y a déjà cinq ou six semaines que l'ordre de la Chambre relatif à la production de ce relevé a été adopté. Il y a deux semaines, je demandai à l'honorable premier ministre (M. Laurier) en l'absence du Contrôleur du Revenu de l'intérieur, quand ces renseignements seraient déposés sur le bureau, et si j'ai bien compris, il nous a dit qu'il en aviserait le contrôleur et que ce rapport serait produit à bref délai. La préparation de ce relevé est l'affaire tout au plus d'une heure de travail. Je tiens à avoir par-devers moi ce rapport, et la Chambre a également droit d'en prendre connaissance, avant qu'elle aborde la discussion du budget. Je ne puis m'expliquer ce retard.

LE CONTRÔLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri-Joly de Lotbinière) : J'ai sous la main le relevé demandé par l'honorable député de Brockville (M. Wood) ; mais je m'aperçois que les différents noms et les entêtes ne sont pas disposés dans l'ordre voulu. Avant de déposer cet état sur le bureau, je voudrais le faire reviser, et demain je le soumettrai à la Chambre.

M. WOOD (Brockville) : Je désirerais obtenir quelque renseignement au sujet d'un semblable relevé touchant le ministère des Douanes, état dont nous avons demandé la production.

LE PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : En l'absence du contrôleur des Douanes (M. Paterson), tout ce que je puis dire est que je m'entendrai avec lui au sujet de ce relevé qui sera, sans doute, déposé sur le bureau à bref délai.

M. MARTIN : Je désire appeler l'attention du directeur général des Postes (M. Mulock), au sujet de plusieurs rapports dont la Chambre a ordonné la production, touchant la démission de certains directeurs des postes. Je fais allusion aux directeurs des postes à Hopefield, Little-Sands, Kinross et Stanley-Bridge, dans l'île du Prince-Edouard. La préparation de ces relevés ne demande pas une forte somme de travail de la part des employés du ministère ; j'espère donc qu'ils seront déposés sur le bureau à bref délai.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : L'honorable député voudrait-il bien me transmettre un mémoire de ces relevés ? Je n'ai pas bien saisi ses paroles.

ADRESSE À SA MAJESTÉ.

LE PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Le Sénat a adopté à Sa Majesté à l'occasion des fêtes jubilaires, une adresse qu'il demande à la Chambre d'adopter concurremment avec lui, et j'ai la confiance que notre acquiescement lui est acquis d'avance. L'adresse du Sénat, qui est actuellement soumise à la Chambre, est conçue en ces termes :

A Sa Très Excellente Majesté la Reine,
Très Gracieuse Souveraine,

Nous, les fidèles et loyaux sujets de Votre Majesté le Sénat et du Canada, réunis en parlement, vous offrons nos sincères félicitations sur l'heureux accomplissement de la soixantième année de Votre règne si prospère.

Lorsque, à l'époque mémorable du jubilé d'or de Votre Majesté, les représentants de Votre loyal peuple canadien

se sont unis à ceux des autres parties de l'Empire pour exprimer leur vive reconnaissance du fait que la nation avait, par la Grâce de Dieu, joint pendant un demi-siècle de l'inestimable avantage de Votre administration constitutionnelle et bienfaisante, ils ont exprimé le vif espoir de voir Votre Majesté régner pendant encore nombre d'années sur ses loyaux sujets.

Une période des dix années s'est écoulée depuis, et aujourd'hui nous constatons avec une extrême satisfaction que Votre Majesté est encore le chef de l'Etat. Non seulement aucun de vos illustres prédécesseurs n'a occupé aussi longtemps le trône de notre pays, mais l'histoire des nations du monde offre peu d'exemples d'un règne aussi long, et nul monarque n'a été aussi universellement honoré et vénéré.

En jetant un regard retrospectif sur les soixante années écoulées depuis l'avènement de Votre Majesté, il est impossible de ne pas être frappé des immenses progrès accomplis, pendant cette période, par tout le monde civilisé en tout ce qui contribue au bien-être moral, intellectuel et matériel de l'humanité. L'Évangile de notre Divin Maître est aujourd'hui prêché dans les endroits les plus reculés de la terre ; la tempérance en toutes choses est acceptée maintenant, plus qu'à toute autre époque, comme règle de conduite ; on a adopté des moyens plus efficaces pour soulager l'humanité souffrante, l'administration de la justice a été établie sur une base plus humanitaire et plus satisfaisante ; les sciences et les arts ont fait des progrès rapides ; la littérature de l'ère de Victoria surpasse celle de toute autre époque en largeur de vues et en excellence générale et aussi par son abondance et la faveur populaire dont elle jouit. Grâce à l'établissement de communications par voies ferrées et par vapeur, grâce à l'inauguration d'un système postal perfectionné, à l'invention du télégraphe et du téléphone électriques, à l'utilisation générale des forces électriques, et à un nombre infini d'autres facteurs, le confort et le bien-être du peuple se sont accrues immensément. Dans le cours de la même période, l'Empire s'est étendu, et a vu resserrer les liens qui unissent ses membres épars entre eux et la mère-patrie. Les colonies de Votre Majesté dans l'Amérique du Nord ont été, à une exception près, graduellement consolidées en une confédération, dont les habitants ont toujours été, et continueront d'être, nous en sommes convaincus, les plus loyaux parmi les races et les peuples soumis à la Couronne britannique.

Nous espérons, de concert avec les sujets de Votre Majesté des autres parties de l'Empire, jouir longtemps encore des bienfaits de Votre paisible règne ; et nous faisons les vœux ardents pour que le Roi des Rois vous comble de ses faveurs ici-bas, et vous accorde un bonheur éternel dans l'autre vie.

M. l'Orateur, la Chambre, j'en ai la conviction, saura apprécier à toute sa valeur le langage de cette adresse, qui, à mon avis, redit avec un grand bonheur d'expression quelques-unes des splendeurs de ce règne, que l'histoire signalera aux siècles futurs sous le nom de l'ère de Victoria. Ça été notre privilège, et un privilège qui sera apprécié davantage dans le cours du temps, de vivre sous l'un des règnes les plus brillants de l'histoire, et sans conteste, sous le règne le plus glorieux de l'histoire d'Angleterre. A plusieurs égards, le règne de Sa Majesté la reine Victoria ressemble au règne de Louis XIV de France ; et à d'autres égards, il le surpasse. Relativement à sa durée, le règne de Sa Majesté se rapproche du règne de Louis XIV, bien qu'il ne l'égalé pas encore.

Sous plusieurs rapports, il égale, et, à d'autres points de vue, il surpasse le règne du monarque français en ce qui se rattache au développement des arts, et, en ce qui touche à la littérature, nous pourrions peut-être dire avec vérité qu'il est égal, sinon supérieur au règne de Louis XIV ; tandis que dans l'application des arts et des sciences au bien-être du genre humain, et à l'avantage de l'humanité, il l'emporte non seulement sur le règne de Louis XIV, mais sur toutes les autres périodes connues de l'histoire. Le malheur de Louis XIV a été que son règne a été affligé par la guerre, tandis que le long règne de Sa Majesté a été relativement exempt de ce terrible fléau. Heureuse-

ment pour le peuple anglais et pour le genre humain en général, les guerres ont été peu nombreuses. Mais il est agréable pour les sujets britanniques de toute origine de se rappeler que dans les guerres qui ont eu lieu, l'ancien renom des armes anglaises pour le courage, la résistance et la bravoure a été maintenu au plus haut degré.

Mais au-dessus de tout cela, il y a eu la personnalité de la souveraine elle-même. La personnalité de la souveraine elle-même a été illustre dans tout ce qui a contribué à relever l'éclat de son règne. D'après ce que nous connaissons de sa vie privée, nous savons que dans toutes les vertus domestiques qui s'adressent surtout au cœur humain, elle a été un exemple pour le plus humble de ses sujets; et, dans la vie publique, bien qu'elle ait été souveraine constitutionnelle, dans le vrai sens du mot, il est cependant reconnu que dans plus d'une occasion, elle a exercé une influence personnelle en réglant des difficultés et en faisant heureusement passer la nation à travers des périodes troublées. Une de ses principales gloires, peut-être, la première de ses gloires, est qu'en tant qu'elle a été souveraine, elle a été dans le sens véritable du mot une souveraine constitutionnelle modèle. Quant à nous, Canadiens, une chose que nous ne saurions oublier, c'est que sous son règne, nous avons obtenu l'inestimable bienfait du gouvernement responsable. C'est comme sujets soumis que nous l'abordons dans cette circonstance, et non pas comme impositeurs; mais, dans cette occasion, nous sommes fiers de lui donner l'allégeance, l'allégeance spontanée d'hommes libres.

C'est dans cet esprit, M. l'Orateur, que je propose, appuyé par sir Charles Tupper, que la Chambre approuve l'adresse du Sénat à sa très gracieuse Majesté la reine, la félicitant d'avoir atteint la soixantième année de son règne illustre et bienfaisant, en remplaçant le blanc par les mots "Chambre des Communes."

Sir CHARLES TUPPER : Je suis très heureux qu'il me soit donné d'appuyer cette adresse du parlement du Canada à Sa Majesté. Après l'éloquent discours du premier ministre que nous venons d'écouter avec tant de plaisir, de pauvres paroles de ma part ne sont pas nécessaires pour recommander cette adresse à l'approbation cordiale de la Chambre des Communes. Mais, tout d'abord, je prendrai l'occasion d'exprimer la satisfaction que j'éprouve en voyant que ce tribut du parlement du Canada sera déposé au pied du trône par un homme si bien fait pour représenter ce pays. L'honorable auteur de cette adresse a déjà dit que l'ère de Victoria répandra de l'éclat sur le monde. Il a rappelé que comme femme, épouse et mère, sa gracieuse Majesté a été un objet d'admiration et un modèle pour les femmes de tous les pays de l'univers. L'état de la cour que sa Majesté a présidée n'a certainement jamais été surpassé, je puis dire égalé, dans l'histoire de cet Empire. Dans tout ce qui a tendu à élever le ton du sentiment public, Sa Majesté n'a pas contribué dans une légère mesure. Comme souveraine, tout en administrant un gouvernement parlementaire qui, durant son règne, a probablement atteint le plus haut point qu'un gouvernement parlementaire ait jamais atteint dans aucun pays, elle a cependant par sa grande habileté, par son zèle à remplir ses devoirs publics, exercé une influence des plus puissantes sur l'admini-

M. LAURIER.

nistration des affaires de l'Empire, et, comme on l'a déjà dit, nous avons toute raison de croire qu'en plus d'une circonstance, l'ascendant que sa Majesté a exercé sur les ministres de tous les partis a été tel qu'il a décidé la nation à pencher vers la paix plutôt que vers la guerre.

La grande œuvre du règne de sa Majesté, en ce qui nous concerne, est la plénitude avec laquelle le principe du gouvernement responsable a été appliqué aux colonies autonomes. Il n'est pas nécessaire que l'on rappelle à la Chambre qu'à l'avènement de Sa Majesté, au trône il y avait une rébellion dans l'ancienne province du Canada, une agitation causée par la détermination du peuple à obtenir dans l'administration de ses propres affaires le pouvoir et l'influence qu'il croyait avoir le droit d'exercer. Non seulement ce résultat a été obtenu, mais sous le règne bienfaisant de Sa Majesté, ce système de gouvernement responsable a été accordé dans toute sa plénitude aux parties éloignées de l'Empire, aux colonies autonomes, ce qui a fait naître le dévouement à la Couronne et aux institutions britanniques, en même temps que le bonheur, la prospérité et le bien-être de toutes ces grandes parties de l'Empire.

On a fait allusion dans cette adresse, et avec raison, à la Confédération du Canada, et l'on a employé les mots suivants :

Les colonies de Votre Majesté dans l'Amérique du Nord ont été, à une exception près, graduellement consolidées en une confédération, dont les habitants ont toujours été, et continueront d'être, nous en sommes convaincus, les plus loyaux parmi les races et les peuples soumis à la Couronne britannique.

Non seulement nous partageons tous ce sentiment, mais je crois que tous nous admettrons qu'il n'y a aucune exagération à dire que non seulement notre pays est uni, mais que c'est une confédération qui, aujourd'hui, est aussi heureuse et aussi prospère que n'importe quel pays du monde. J'espère que Sa Majesté vivra assez longtemps pour voir une grande confédération non seulement de l'Australasie, mais du Sud africain, et que ces grandes parties éloignées de l'Empire étant unies comme l'a été la Confédération du Canada, seront non seulement aussi heureuses et aussi prospères, mais que dans leur progrès et leur prospérité elles seront encore plus en état d'affirmer l'Empire et d'en augmenter la grandeur. Dans ces vœux que nous faisons pour la longue vie et le honneur de Sa Majesté, non seulement les peuples de tous pays, de toutes races et de toutes couleurs, de toutes parties de l'Empire britannique, mais tous les hommes, toutes les femmes de bien de tout l'univers s'uniront à nous pour souhaiter longue vie et bonheur à Sa Majesté la reine.

La motion est adoptée à l'unanimité.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Qu'une adresse soit votée à Son Excellence le gouverneur général, le priant de vouloir bien transmettre l'adresse collective des deux Chambres en la manière que Son Excellence jugera convenable afin qu'elle soit déposée au pied du Trône,—et qu'il soit ordonné que la dite adresse soit grossyée et qu'elle soit communiquée au Sénat, pour obtenir le concours de Leurs Honneurs.

La motion est adoptée, puis les honorables membres de la Chambre entonnent en chœur le *God Save the Queen*.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Article 17,

Que chaque fois que le gouverneur en conseil aura raison de croire qu'à l'égard de quelque article de commerce il existe une coalition, association ou pacte de quelque nature entre les fabricants ou les marchands de cet article ou un nombre quelconque d'entre eux, pour augmenter le prix de cet article ou pour accroître indûment de quelque autre façon les avantages de ces fabricants ou marchands aux dépens des consommateurs, le gouverneur en conseil pourra commissioner ou autoriser tout juge de la cour Suprême ou de la cour d'Échiquier du Canada ou de toute cour Suprême ou Haute cour dans toute province du Canada aux fins de procéder à une enquête sommaire et faire rapport au gouverneur en conseil sur l'existence ou la non existence de semblable coalition, association ou entente; ce juge ayant le pouvoir d'obliger les témoins à comparaître et de les interroger sous serment, de requérir la production des livres et documents, ainsi que tous les autres pouvoirs nécessaires qui pourront lui être conférés par le gouverneur en conseil pour les fins de cette enquête, et si ce juge fait rapport qu'il existe pareille coalition, association, pacte ou entente, ou s'il apparaît au Gouverneur en conseil que les avantages qui en résultent pour les consommateurs sont facilités par le droit imposé sur article similaire à son importation, alors le gouverneur général en conseil portera cet article sur la liste des articles admis à entrer en franchise, ou réduira le droit dont il est frappé, de façon à donner au public l'avantage d'une concurrence raisonnable en pareils articles.

Le gouverneur en conseil pourra faire tout règlement qu'il jugera opportun pour l'efficacité de cette enquête.

Sir CHARLES TUPPER: Je suis peiné qu'il nous faille revenir aux travaux moins agréables et plus prosaïques de ce comité. Vu que nous avons passé un temps considérable à discuter la clause 16, je me propose de ne parler que pendant quelques instants, car il est nécessaire de dire pourquoi, à mon avis, cette clause 17 ne devrait pas être adoptée. D'abord, je ne saurais comprendre pourquoi un article comme celui qui est maintenant soumis à la Chambre devrait se trouver dans une législation relative au revenu. Il ne donne certainement pas le moyen de prélever de revenu, et, comme nous sommes réunis en comité des voies et moyens, je ne puis pas en comprendre l'opportunité. En second lieu, je désire faire observer au comité qu'à mon avis, cette législation est la plus défectueuse qu'il soit possible d'incorporer dans un bill relatif au revenu ou ailleurs. Personne en cette Chambre ne désire objecter à ce que le gouvernement adopte une législation quelconque, jugée nécessaire pour protéger le pays contre des fabricants ou des hommes qui se livrent au commerce, qui se coalisent dans le but d'augmenter d'une manière injuste le prix de certains articles au détriment du public en général. Je suis parfaitement convaincu qu'une loi de cette nature soumise par le gouvernement dans un bill distinct, aurait, quelque rigoureuse qu'elle fût, l'appui cordial des membres de ce côté-ci de la Chambre. Mais, M. le président, la proposition que l'on fait maintenant est propre à donner des pouvoirs injustes et déraisonnables au gouvernement du jour, quel qu'il soit, relativement à la régie des industries de ce pays.

En vertu de cette clause, tout ce qu'un gouvernement doit faire pour terroriser un fabricant dans ce pays c'est de lui donner à entendre qu'il se propose de lui appliquer cette loi.

C'est donc un pouvoir que cette Chambre ne devrait pas accorder à un gouvernement. Cette

résolution, il est vrai, a été légèrement modifiée depuis la première fois qu'elle a été soumise, il y a un mois, en y stipulant qu'il y aura un juge; mais puisque les honorables membres de la droite désirent que cette question soit traitée par un tribunal de justice, pourquoi ne présentent-ils pas un projet de loi rigoureux contre les coalitions, et pourquoi ne permettent-ils pas à une personne quelconque d'accuser ceux qui dirigent ces industries au Canada de violation de cette loi, et de les citer devant les tribunaux pour répondre de leur conduite? Pourquoi le gouvernement, dans ce cas, ne suit-il pas la ligne de conduite qu'il suit relativement à tout ce qui est contraire à l'intérêt public, et à tout ce qui est fait en violation des règlements bien entendus de l'administration?

Le fait même de stipuler dans cette clause qu'il y aura un juge, au lieu de l'amender, a soulevé une autre objection très grave.

L'un des principes fondamentaux de notre constitution est que la magistrature doit être en dehors du contrôle ou de l'influence du gouvernement régnant. Mais dans ce cas-ci, le gouvernement actuel, dans le but de faire quelque chose qui lui est propre, choisit un juge, lui trace la ligne de conduite à suivre dans cette enquête. Ce juge ne procède pas ainsi dans l'exercice de son autorité et de ses fonctions judiciaires, mais vous lui imposez le devoir de faire un simple rapport pour permettre au gouvernement d'agir. Cela ouvre la porte à la plus grande partialité et permettra au gouvernement de choisir pour remplir ces fonctions des hommes qui croient naturellement avoir plus de chance d'obtenir la promotion à laquelle ils ont droit en acceptant jusqu'à un certain point la manière de voir du gouvernement. Mais je n'entrerai pas sur ce terrain. Je n'ai mentionné ce fait que pour démontrer que l'introduction du pouvoir judiciaire dans cette mesure, suivant le mode que l'on adopte sans donner à ce pouvoir le droit de judiciairement traiter cette question, rend la clause encore plus répréhensible qu'elle n'était auparavant.

Il ya une troisième et dernière objection que j'exposerai en très peu de mots avant de reprendre mon siège, c'est que ce bill fait une chose sans précédent dans les annales législatives du monde entier. Je défie les membres de la droite de m'indiquer, dans le monde entier, une loi qui propose de sacrifier l'innocent et le coupable. Quelle est la peine que comporte cette clause contre la personne qui en enfreint les dispositions? La peine en est une qu'il est impossible d'appliquer au coupable sans frapper en même temps l'innocent. Je suis dans les affaires, j'exploite une industrie manufacturière d'une manière irréprochable et en me conformant à toutes les exigences de la loi.

Mon voisin qui exploite la même industrie que moi, forme une coalition avec trois ou quatre autres personnes et viole par là l'esprit de la loi. Quelle est la peine? Mais! M. l'Orateur, je serai puni comme le violateur de la loi. Il n'est pas besoin d'arguments pour prouver que cette loi est contraire à tout principe de justice, de *fair play* et de convenance dans une matière de ce genre. Je propose donc, appuyé par M. Foster:

Que tous les mots après "que" soient retranchés et qu'ils soient remplacés par les suivants: Que cette Chambre, tout en étant prête à appuyer une mesure sévère pour empêcher efficacement toute coalition illégale dans le but d'augmenter indûment les prix contrairement à l'intérêt public, est d'avis qu'une telle législation ne doit pas être incorporée dans un bill relatif au tarif, et

est d'avis de ne pas abandonner les industries de ce pays au caprice du gouvernement sans qu'il y ait eu au préalable le jugement d'un tribunal supérieur.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Il n'est pas besoin, je crois, M. le président, de faire une longue réponse aux observations de l'honorable chef de l'opposition. A la première question—pourquoi incorporer cette législation dans un bill concernant le revenu? voici ma réponse: Ce bill, tout en ayant, sans aucun doute, le revenu pour principal objet, ne concerne pas seulement le revenu, car nous devons admettre le fait que nous avons eu un système protecteur durant plusieurs années, et que même en amendant, comme nous le faisons, nos lois douanières, nous conservons à notre tarif, dans une large mesure, les éléments de la protection. C'est peut-être à regret que nous en agissons ainsi, mais j'avoue franchement que nous ne sommes pas en état de déraciner complètement ce que nous considérons être un mauvais système. L'un des abus du système protecteur, c'est d'engendrer fatalement les coalitions, et je ne vois pas par quelle mesure autre que celle que nous proposons, nous pourrions réprimer les coalitions d'une manière efficace.

Il n'y a probablement rien de mieux pour empêcher les fabricants et autres industriels de former des coalitions ici dans le but d'augmenter indûment le prix des denrées, que de déclarer que les droits sur les articles similaires importés dans ce pays, peuvent être supprimés par un arrêté ministériel. Je crois que c'est là le plus utile instrument qu'il y ait pour empêcher les coalitions. J'ose dire que si vous essayez de réprimer les coalitions au moyen des lois en usage, sans aucune autre peine que celle que peut procurer un tribunal vous ne réussirez que très difficilement. Les efforts que l'on a faits dans les autres pays, afin de réprimer les coalitions de cette manière, n'ont pas été couronnés de succès. Mais si nous avons en vertu de nos lois statutaires, le pouvoir d'enlever les droits qui permettent aux coalitions de se former, suivant toutes les probabilités, nous n'aurons plus de coalitions à l'avenir. Les coalitions qui ont existé dans le passé nous fournissent la preuve de ce que j'avance. L'honorable chef de l'opposition dit que par cette clause, nous frappons également l'innocent et le coupable. Dans les conditions mentionnées, je ne crois pas cependant que les coalitions puissent fonctionner. Si un certain nombre de personnes, ne faisant pas partie de la coalition, vendaient leurs marchandises, en se faisant une concurrence ouverte et raisonnable, la coalition se dissoudrait bientôt. La coalition ne peut réussir que lorsqu'on peut y attirer tous les vendeurs du même produit. Si sur douze fabricants, onze d'entre eux forment une coalition, ceux-ci auront vite raison de celui qui ne voudra pas en faire partie, mais si sur les douze fabricants il y en a six qui ne veulent pas joindre la coalition, la coalition n'est pas du tout à redouter parce qu'elle doit faire face à une raisonnable et libre concurrence. Je suis convaincu que la clause telle que d'abord rédigée est dans l'intérêt du peuple canadien; elle a été accueillie avec une grande satisfaction par l'opinion publique, non seulement au Canada, mais encore à l'étranger.

Je crois que nous avons découvert le meilleur moyen d'empêcher les conséquences fâcheuses des coalitions. S'il y avait le moindre fondement dans l'affirmation du chef de l'opposition que le gouvernement envisagera cette question plutôt comme une question de parti que comme une question

Sir CHARLES TUPPER.

judiciaire, nous avons enlevé tout doute à cet égard en statuant que c'est un juge et non le gouvernement qui décidera si une coalition existe ou non. L'application de cette disposition, d'après moi ne sera pas fréquente. Mais il y a des lois qui ont plus de prix à cause des choses qu'elles préviennent qu'à cause des choses qu'elles punissent, et j'ose dire que l'effet de cette loi sera d'empêcher la formation de coalitions telles que nous en avons eues par le passé; et nous savons tous qu'il y a aujourd'hui des coalitions au Canada. Mon attente est que sous l'empire de cette loi, les coalitions vont bientôt se dissoudre, et que nous aurons la concurrence juste et légitime que le peuple a le droit d'avoir.

M. CASGRAIN : Je ne désire faire que quelques observations à l'honorable préopinant. Il me semble que la résolution maintenant soumise au comité est extraordinaire, pour dire le moins. Les honorables membres de la droite ne doivent pas croire, que, de quelque manière, nous favorisons les coalitions ou les pactes d'une nature illégale. Nous différons simplement avec eux sur les moyens à employer pour réprimer les coalitions formées pour gêner le commerce ou pour indûment augmenter le prix des choses nécessaires à la vie. Nous concédons tous que les coalitions sont préjudiciables à l'intérêt public et que l'on doit en empêcher la formation. Le principe bien établi est que le législateur, en légiférant sur un sujet de cette nature, doit avoir égard, non seulement à la liberté des citoyens, mais encore à la liberté nécessaire à la légitime expansion du commerce et de l'industrie. La difficulté est tellement grande, qu'aucune loi n'a jamais été promulguée en Angleterre, même dans les lois criminelles, excepté en cas de conspiration pour faire augmenter les salaires. Aux Etats-Unis, dans plusieurs Etats de l'Union, comme le savent les membres de cette Chambre et surtout ceux qui parmi eux sont avocats, il y a des lois contre les coalitions. Mais ce sujet présente de telles difficultés, que les jugements rendus sous l'empire de ces lois diffèrent beaucoup les uns des autres.

Notre code criminel a une disposition qui, à mon humble avis, est amplement suffisante pour protéger le public contre les coalitions illégales et pour empêcher toute entente et tout pacte illégal dans le but d'augmenter indûment le prix des choses nécessaires à la vie. L'article 520 de notre code criminel se lit comme suit :

Est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende de pas plus de quatre mille et de pas moins de deux cents piastres, ou d'un emprisonnement ne dépassant pas deux ans, et si c'est une corporation, elle est passible d'une amende de pas plus de dix mille piastres et de pas moins de mille piastres, tout individu qui illégalement conspire, se coalise, convient ou s'entend avec un autre, ou avec une compagnie de chemin de fer, de steamers, de bateaux à vapeur ou de transport,—

(a.) Pour limiter indûment les facilités de transport, de production, de fabrication, de fourniture, d'emmagasinage ou de commerce de tout article ou denrée qui peut faire l'objet d'un trafic ou d'un commerce; ou

(b.) Pour restreindre le trafic ou le commerce de tout tel article ou denrée, ou lui nuire; ou

(c.) Pour empêcher, limiter ou diminuer indûment la fabrication ou la production de tout tel article ou denrée, ou pour en élever déraisonnablement le prix; ou

(d.) Pour prévenir ou diminuer indûment la concurrence dans la production, la fabrication, l'achat, l'échange, la vente, le transport ou la fourniture de tout tel article ou denrée, ou dans les tarifs d'assurance sur la vie ou les propriétés.

En lisant cet article, on voit que le cas qui nous occupe est parfaitement prévu. Cet article statue

contre l'association de toutes personnes dans le but de conspirer, d'une manière quelconque, afin d'augmenter le prix des denrées. Or, une association ou un pacte entre des marchands ou des fabricants est ou légal ou illégal, s'il est légal, aucune loi ne peut l'affecter, mais s'il est illégal les dispositions du code criminel suffisent supplément, d'après moi, pour l'empêcher ou punir les violateurs de la loi. Dans le cas actuel qu'arrive-t-il ? Que le comité considère la peine qui peut être infligée aux personnes contre lesquelles un rapport de la nature de celui qui est mentionné dans cette clause, peut être fait. La clause se lit comme suit :

Que chaque fois que gouverneur en conseil aura raison de croire qu'à l'égard de quelque article de commerce, il existe une coalition association ou pacte de cette nature, et si le gouverneur en Conseil a raison de croire que les désavantages qui en résultent pour les consommateurs sont facilités par le droit de douane imposé sur un article similaire à son importation, alors le gouverneur général en conseil portera cet article sur la liste des articles admis à entrer en franchise ou réduira les droits dont il est frappé, de façon à donner au public l'avantage d'une concurrence raisonnable en pareils articles.

Cela statue, à tous égards, qu'un établissement commercial peut être complètement ruiné, ou dans tous les cas, souffrir d'énormes dommages par suite de la réduction ou de la suppression du droit, en vertu de la clause que je viens de vous lire. Voilà qui est certainement plus rigoureux que la peine que la loi criminelle inflige aux coupables. Mais quelle serait la procédure suivie, sous l'empire de la loi criminelle, lorsqu'une personne est accusée d'avoir fait partie d'une coalition ? D'abord, le prévenu jouit de toute la protection que lui accorde la procédure en matière criminelle. Il n'est pas amené devant le tribunal et sujet à être condamné sur simple soupçon, comme cela pourrait arriver sous l'empire de cette clause. En premier lieu, le prévenu a une grande protection, il a droit d'avoir une enquête préliminaire, et comme le savent surtout les avocats qu'il y a dans cette Chambre, le tribunal fera cette enquête préliminaire à huis-clos.

Dans une affaire de ce genre, le magistrat qui présiderait ne voudrait pas que les procédures fussent publiques.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : L'honorable député base-t-il son argumentation sur la supposition que le renvoi indiqué dans cet article n'en est pas un, et que les séances doivent être publiques ?

M. CASGRAIN : Je discuterai ce point dans un instant. Je dis qu'il y aura un danger à faire l'enquête privément, et peut-être plus de danger encore à la rendre publique. Les ouvrages sur la loi criminelle des États-Unis citent beaucoup d'exemples de personnes qui ont été traduites devant les tribunaux criminels, en vertu d'articles qui ressemblent beaucoup à celui-ci, et qui ont été punis, et dans tous cas l'accusé avait en la garantie d'une enquête préliminaire. Il n'est pas traduit tout d'abord devant le petit jury. On commence par faire une enquête préliminaire, puis le grand jury est ensuite appelé à se prononcer, et c'est en cela que consiste le bouclier de la liberté du sujet dans ce pays, et un accusé ne peut être puni qu'après avoir eu toute liberté de se défendre devant le petit jury. Mais dans cet article, il n'y a aucune telle procédure. A la fin de l'article, je vois un paragraphe qui dit :

Le gouverneur en conseil pourra faire tels règlements qu'il pourra juger à propos pour la direction efficace de la dite enquête.

Il me semble que dans une affaire aussi importante, qui affecte les droits du sujet, la procédure devrait être réglée, non par un décret ministériel, mais par une loi votée par la Chambre après mûre délibération.

Il ne s'agit pas ici d'une question politique, mais d'une question de propriété qui peut entraîner, dans bien des cas, la ruine de beaucoup d'hommes d'affaires ; je répète que la procédure à suivre devrait être déterminée, non par un arrêté du conseil, mais par une loi du parlement adoptée après une délibération et une discussion des plus entières.

Cet article permet aussi de soumettre l'affaire à tout juge de la cour Suprême ou de l'Echiquier du Canada, ou de toute cour Suprême ou Supérieure de toute province du Canada, ce juge devant faire une enquête sommaire et faire un rapport au gouverneur en conseil.

Ainsi cette loi n'offre pas les garanties qu'exige une cause de cette gravité, et que nous offre notre code de procédures criminelles. On permet à un juge seul de se prononcer sommairement. Il est autorisé à faire venir des témoins, les livres et les papiers de l'accusé, de manière à rendre publiques ses affaires les plus intimes, si cette enquête doit se faire publiquement. Bien qu'il puisse être innocent, bien qu'il puisse avoir été accusé sur de simples soupçons, son commerce peut être ruiné.

Je voudrais savoir si l'accusé aura aussi le droit de faire entendre des témoins et d'offrir une défense complète. Pourra-t-il retenir les services d'un avocat ? Il devrait assurément avoir le droit de se défendre. Il aurait ce droit dans une simple accusation pour voies de faits, et lorsque toute sa carrière est en jeu, lorsqu'il s'agit de sa fortune, lorsque toutes ses affaires doivent être soumises à une enquête sévère, il devrait certainement avoir le droit de faire la meilleure défense possible.

J'ai demandé il y a un instant si cette enquête devait être faite publiquement ou à huis-clos. Si elle doit se faire à huis-clos, je dis qu'on a tort. D'abord c'est imposé à un juge un devoir très onéreux, dont aucun juge, en ce pays, ne voudrait se charger, une responsabilité que bien peu voudraient encourir, et de plus je dis qu'il est contraire aux intérêts de l'administration de la justice de faire intervenir les juges dans des questions semi-politiques, ou qui deviendront certainement semi-politiques.

Dans une enquête à huis-clos, le juge n'aura pas à affronter ou à redouter la critique. Ce sera une enquête faite en cabinet particulier et nous verrons la presse du pays et l'opinion publique—celle d'un parti politique, au moins—déclarer dans chaque cas, que le juge était préjugé, qu'il n'a pas basé sa décision sur des raisons strictement légales, non sur les faits, mais qu'il a cédé à l'esprit ou à d'autres motifs qui ne doivent pas avoir d'influence sur un magistrat.

Si d'un autre côté, l'enquête doit être publique, elle sera pleine de dangers pour le citoyen qui, sur un simple soupçon, sera traduit devant un tribunal. Supposons que l'accusé ne soit pas coupable ; supposons qu'il y a eu erreur ; supposons qu'il soit victime d'une persécution politique. Nous sommes tous humains. Même si cet excellent gouvernement était incapable d'une pareille offense, d'autres gouvernements, que nous pourrions avoir plus tard,

pourraient peut-être persécuter ainsi un industriel en le traînant devant ce tribunal. Supposons encore que le juge fasse rapport qu'il n'existe aucune coalition illégale, comme on le croyait, l'accusé n'en sera pas moins presque entièrement ruiné. Non seulement on l'aura soumis à de grands inconvénients et à de fortes dépenses, mais toutes ses affaires privées auront été mises sous les yeux du public, ses livres et ses papiers, et ses transactions les plus intimes seront livrées aux regards de ses rivaux. Un pareil état de choses est inconnu sous la constitution qui nous régit ; rien de semblable n'a jamais été mis dans nos statuts. Je répète donc que cette procédure devrait être entourée des plus grands soins, et conduite avec la plus grande prudence, que ces règlements ne devraient pas être laissés au gouverneur en conseil, mais que si cette procédure doit être adoptée, que ce ne soit qu'après avoir subi une discussion complète devant cette Chambre.

Il y a encore une autre objection à cette proposition. Supposons que le juge fasse rapport qu'un industriel traduit devant lui est réellement coupable de la coalition illégale dont on l'accusait. Un décret ministériel sera lancé contre lui, et rendu public, et les droits sur cet article seront diminués ou abolis. Cela veut dire que cet homme sera puni, et puni bien sévèrement, beaucoup plus sévèrement que s'il avait été poursuivi et condamné devant la cour criminelle, par un jury de ses pairs. Mais non seulement il serait puni par les dispositions de la résolution que nous discutons en ce moment, mais il serait puni deux fois, ce qui est une chose inouïe sous la loi anglaise. Non seulement il pourra être puni en la manière indiquée à l'article 17, mais après le rapport du gouverneur en conseil, pourra être traduit devant toute cour criminelle, sur la plainte d'un dénonciateur, et être encore puni une deuxième fois en la manière indiquée à l'article 520. A quoi pourrait-il s'attendre après que cet arrêté du conseil aura été publié, après qu'il aura été dénoncé publiquement comme un monopoleur, comme un homme disposé à conclure des arrangements illégaux, pour élever le prix des choses nécessaires à la vie, en ce pays ? Il ne pourra jamais avoir un procès équitable. Les jurés sont tous, plus ou moins susceptibles de se laisser guider par l'esprit de parti, et si cet homme est traduit devant une cour criminelle, lorsque les jurés auront sous les yeux la décision d'un autre tribunal et l'arrêté du conseil, il est assez naturel de supposer que plusieurs d'entre eux n'oseraient pas infirmer le jugement du premier magistrat et des treize membres du cabinet.

Outre l'objection soulevée par l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper), je crois que celles que je viens d'indiquer devraient engager le gouvernement à ne pas mettre dans nos statuts une loi aussi anormale et aussi étrange.

M. BRITTON : Il est inutile de parler des coalitions et d'expliquer en quoi elles nuisent au commerce d'un pays, jusqu'à quel point elles ont été florissantes dans la république voisine, et quels efforts ont été faits, à diverses reprises, pour les détruire et redresser les griefs qu'elles causent. Ceux qui ont lu les journaux dernièrement ont pu se faire une idée de la manière dont opèrent ces coalitions, au cours du procès de M. Havemeyer et de M. Searles, qui vient de se terminer.

M. CASGRAIN.

Personne de ce côté-ci de la Chambre, je dirai même personne dans cette Chambre, ne peut raisonnablement s'opposer à cette résolution ou quelque autre semblable, contre ces coalitions qui menacent plus ou moins le commerce d'un pays—pourvu toutefois que cette résolution ne cause aucun tort à des innocents.

Je considère cependant que l'argument soulevé d'abord par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) il y a quelques jours, et aujourd'hui même par le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), au sujet de la condamnation d'un innocent, a plus de force que ne semblent disposés à lui en accorder ceux des membres de la droite avec lesquels j'ai causé de la question.

Sans vouloir proposer un sous-amendement ni un amendement principal à la résolution lorsqu'on aura disposé de celui-ci, s'il est rejeté, je conseillerais d'ajouter quelque chose à la résolution pour prévenir cette éventualité.

L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) dit que ce danger n'existe pas, car pour qu'une coalition de ce genre réussisse, il faut que presque tous en fassent partie. Cela est vrai, mais quand il dit "presque tous" l'honorable ministre me donne raison. S'il y en a un ou quelques-uns qui ne fassent pas partie de la coalition—et ce n'est pas aller trop loin que de supposer qu'il puisse y en avoir quelques-uns dans tout le pays—ils souffriraient de la même manière que les autres par l'abolition ou la diminution des droits sur l'article qui fait l'objet de la coalition.

Il me semble qu'on devrait faire quelque chose pour sauvegarder ces quelques industriels, même s'ils sont peu nombreux, qui pourraient être dans cette position. Je conseillerais donc d'ajouter à la résolution les mots suivants ou d'autres ayant le même effet :

Et pourra, si c'est nécessaire, pour protéger contre les pertes, toute personne non concernée dans le syndicat, coalition, association ou arrangement, dédommager telle personne, au moyen d'une somme d'argent ne dépassant pas la perte sur la propriété en main, occasionnée par la réduction du droit.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BRITTON : Ceci ferait disparaître l'objection dont j'ai parlé, mais je prévois celle que la gauche ne manquera pas de faire en disant que cela augmenterait encore les pouvoirs du gouverneur en conseil, qui en a déjà trop. A cette objection, je ne puis que répondre que si les pouvoirs déjà conférés au gouverneur en conseil ne peuvent pas produire de mal, nous n'avons rien à redouter en lui confiant, en plus, le droit de faire une enquête qui ne peut concerner que quelques individus, dans tout le pays.

Ces messieurs de la gauche qui objectent tant à l'exercice de certains pouvoirs de la part de l'exécutif, ne peuvent guère être sérieux aujourd'hui, non plus que dans la discussion des résolutions concernant le tarif. Je ne puis rien ajouter à ce que l'honorable député de Halifax (M. Russell) a dit sur ce point l'autre jour. Si l'honorable député de Durham-est (M. Craig) avait entendu le discours de l'honorable député de Halifax, il n'aurait probablement pas parlé si longtemps pour défier la Chambre de mentionner un cas où l'exécutif ait possédé un pouvoir comme celui qu'on a proposé de lui accorder pour l'une des résolutions adoptées. Mais

je ne voudrais pas employer le temps du comité aujourd'hui à faire la lecture des articles de l'acte cité par l'honorable député de Halifax, j'en mentionnerai seulement les numéros. Si donc l'honorable député veut se donner la peine de prendre communication des Statuts révisés du Canada, chapitre 32 articles 9, 62, 63, 87, 88, 92, 100, 102, 103, 108, 111, 112 et 131, il se trouvera prêt peut-être à en arriver à l'article 245 lu par mon honorable ami et qui fait ressortir si bien le pouvoir alors et encore possédé par l'exécutif en vertu de cet acte. Il cessera alors, je pense, de se trouver terrifié du pouvoir que je suggère d'accorder à l'exécutif, pour empêcher des injustices à l'égard de personnes qui peuvent, sans être en faute, souffrir de l'emploi des moyens que fournit cette résolution de détruire les monopoles.

M. CASGRAIN : Qui déterminera le montant de l'indemnité qui devra être accordée ? L'enquête devra-t-elle avoir lieu devant un juge ?

M. BRITTON : Non, j'ai indiqué l'exécutif.

M. CASGRAIN : Comment procéderez-vous ?

M. BRITTON : Comme ceci : voici un droit qui frappe certain article, et si l'on établit qu'il donne lieu à une coalition, on l'abolit. On l'abolit ou tout à fait en portant l'article sur la liste des marchandises admises en franchise, ou en partie, suivant que l'exécutif peut le trouver convenable.

Voici un homme qui s'est sans intention mauvaise procuré une certaine quantité de marchandises concernée ; il est étranger sous tous les rapports à la coalition ou à l'association, mais en vertu de cet article—c'est le seul cas où quelqu'un peut en souffrir injustement, où il peut causer des pertes à une personne qui ne le mérite pas—la valeur de la marchandise qu'il possède baisse par suite de l'enlèvement du droit : on peut donc indemniser cet homme seulement dans la mesure de la perte qu'il éprouve en raison de l'abolition totale ou partielle du droit frappant la marchandise.

Ainsi, l'affaire me semble parfaitement simple, l'objection du chef de l'opposition se trouve écartée.

M. CASGRAIN : Que fait-on des gains futurs qu'on aurait pu réaliser ?

M. BRITTON : Oh ! bien, nous ne voulons point nous occuper de cela, car ces gains sont incertains.

M. CASGRAIN : Alors, l'indemnité ne sera que partielle.

M. BRITTON : Je ne crois pas qu'on puisse tenir compte de gains incertains. La perte que j'ai dite est la perte réelle subie par l'individu, dans la mesure de laquelle celui-ci devrait être indemnisé, et sauf cette exception la résolution, je crois, est parfaite.

M. SPROULE : Je soulève un point d'ordre. Je voudrais que vous décidiez, M. le président, si cet amendement est admissible, car, si je le comprends, il effectue un changement dans le revenu.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Nul amendement n'a été proposé si ce n'est celui du chef de l'opposition.

M. CRAIG : J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Kingston (M. Britton) parler de mon objection aux concessions de pouvoir proposées, lorsque lui-même a fait à cet article l'une des objections les plus fortes qu'on pût lui opposer. Je puis dire en réponse à ses remarques relativement à mes objections faites à la première résolution, que je trouve moi-même trop étendus les pouvoirs conférés par la loi au gouvernement précédent. La raison pour laquelle j'objecte à cette résolution-ci, et pour laquelle j'objectais à la précédente, est que le gouvernement s'arroge constamment trop de pouvoir, en dépouillant d'autant le parlement, et j'objecte sérieusement à cet état de choses.

M. l'Orateur, je ne me lève pas ici pour discuter cette question en avocat, mais je désire exposer mes vues à ce sujet en homme d'affaires, envisageant cette résolution au point de vue du sens commun. Je trouve que les avocats parfois, n'envisagent pas les choses au point de vue du sens commun.

Quelques VOIX : Rétractez-vous ! Retirez l'expression !

M. CRAIG : Ils tirent d'articles des sens qu'ils n'ont point, et ils leur attachent des portées qu'on n'a jamais eu l'intention de leur donner, pour les torturer sous tous les rapports. Mais je me propose d'envisager la chose en homme d'affaires, et, comme je l'ai dit, au point de vue du sens commun, si je le puis.

Quant aux coalitions, je n'ai pas besoin de dire que je ne suis pas leur défenseur, et que je ne suis pas ici pour les défendre, c'est à-dire les coalitions illégales. Il est parfois, je pense, des coalitions qui ne sont pas illégales, qui ne sont nullement nuisibles, mais qui sont favorables au bien public. Il est parfois des coalitions, je crois, qui permettent de diminuer le prix de vente de certaines marchandises, et dont le public profite ainsi. Ce ne sont pas ces coalitions, je suppose, qui font l'objet de la présente discussion.

Je conteste l'assertion du ministre des Finances, déclarant que le système protecteur produit nécessairement les coalitions. Je serais néanmoins de son avis s'il disait qu'un système protecteur exagéré engendre les monopoles, car je le crois. C'est ce qui a constitué la difficulté aux Etats-Unis où l'on a un système protecteur extrême. Mais nous n'avons jamais eu un système de protection élevée au Canada, notre tarif n'a été que modérément protecteur. Je pourrais signaler au ministre des Finances l'état de choses en Angleterre où il existe un grand nombre de monopoles. En réalité, je puis dire que dans le pays nous n'avons pas virtuellement même de monopoles. Je n'en ai pas entendu parler, ni le gouvernement non plus, je crois, bien qu'il agisse comme dans le cas contraire.

Je désire dire brièvement pourquoi j'objecte à la résolution. Ma première raison est qu'elle investit le gouvernement de trop de pouvoir ; je prétends qu'elle renferme un pouvoir trop étendu pour être confié à un gouvernement. Je n'ai pas dans la nature humaine autant de confiance que quelques membres de la droite. Ceux-ci paraissent tout disposés à se fier presque en tout au gouvernement. Voici, je crois, une conséquence regrettable du système de gouvernement de parti, savoir : que lorsque le gouvernement présente une résolution, les partisans du celui-ci semblent se sentir tenus de

l'appuyer, que la résolution soit ou bonne ou mauvaise. J'ignore si l'on a examiné cette résolution-ci, j'ignore si tous les membres de la droite l'ont lue, ou l'ont lue, ou s'ils vont se conduire d'une manière indépendante sur cette question. Je suppose qu'ils se disent : " Oh ! c'est le gouvernement qui présente cette résolution, elle est donc parfaite ! " Eh bien ! je voudrais qu'il la considère d'une manière indépendante, je voudrais qu'ils l'examinent attentivement, et qu'ils disent ce qu'ils en pensent eux-mêmes.

Seul, un député a paru la considérer avec indépendance, je veux dire l'honorable député de Kingston (M. Britton), et il apporte de très fortes objections à l'encontre. Il partage l'avis du chef de l'opposition quant à l'objection que celui-ci y a faite aujourd'hui ; et si l'on voyait lever d'autres députés qui ne font pas partie du gouvernement, ceux-ci, j'en suis convaincu, pourraient signaler également d'autres fortes objections, et la conséquence pourrait être que le gouvernement raye tout à fait la résolution du bill concernant le tarif.

Il vaudrait autant que le gouvernement le fit, je ne vois nulle nécessité de cette résolution, le gouvernement n'en voit pas non plus, je pense, il ne nous en a pas montré, et le ministre des Finances dit espérer qu'il n'y en aura pas, et que la résolution est destinée à prévenir le mal plutôt qu'à la détruire.

M. l'Orateur, j'objecte à la résolution parce qu'elle confère trop de pouvoir au gouvernement. Certains membres de la droite agissent comme si le gouvernement était composé d'anges. Je leur dirai, M. le président, qu'il n'en est rien ; mais que le gouvernement est composé d'hommes, et encore très accessibles à la tentation, tout autant que d'autres hommes. Je sais—chose que j'ai entendue dans le pays—qu'on prétend que tous les maux sont l'appanage du parti conservateur et toutes les vertus celui du parti libéral. Eh bien ! M. le président, j'ai constaté par expérience que tel n'est pas le cas. J'ai constaté que, à les considérer en tout, les hommes des deux partis se ressemblent assez, et que tous sont très accessibles à la tentation lorsqu'on les y expose. Je ne veux pas les voir placer dans une position où ils puissent succomber à cette tentation, car pour cette raison la résolution pourrait mener à de graves abus.

En donnant ce pouvoir au gouvernement, nous abandonnons les droits du parlement, et j'objecte à ce qu'on se dessaisisse de ces droits. Dans un cas semblable à celui que prévoit cette résolution, ne vaudrait-il pas mieux attendre la réunion du parlement pour s'en occuper ? Le parlement devrait être convoqué dans six mois, et personne ne pourrait souffrir beaucoup dans l'intermédiaire. Pourquoi alors ne pas attendre la réunion du parlement pour lui dire : " Nous voyons qu'il y a des monopoles dans certaines branches de commerce, et nous nous proposons de réduire ou d'enlever les droits s'y rapportant. Ce serait là agir en homme d'affaires. On n'agit pas en hommes d'affaires par la résolution, et l'on confère par elle un pouvoir qui ne devrait être confié à aucun gouvernement, car il peut donner lieu à une foule d'abus.

J'objecte à la résolution relativement aux motifs qu'elle déclare devoir justifier le gouvernement d'agir, savoir : " S'il a raison de croire. " On peut s'adresser au gouvernement pour dénoncer le monopole de certains concurrents, donnant au

gouvernement de faibles raisons de sa croyance, et celui-ci peut être disposé à donner suite à l'accusation.

La résolution continue et dit que s'il y a " raison de croire que relativement à tout article de commerce il existe une coalition, une association ou un pacte quelconque. " C'est donner lieu à d'assez fortes objections que d'aller jusqu'à comprendre dans les termes " pacte quelconque " en vue de hausser le prix d'un article. Tout en étant opposé aux monopoles en règle générale, je crois à la parfaite légitimité de certains monopoles créés afin d'augmenter le prix de certains articles.

Voilà une assertion qui peut paraître étrange, mais qui est vraie.

Par exemple, il peut y avoir des manufacturiers qui avilissent les prix de façon à en faire faillir quelques-uns. On se réunit et l'on dit : " Nous ne pouvons continuer de cette manière, cela est impossible, et nous devons en arriver à un arrangement, nous devons nous entendre pour ne pas vendre au-dessous de certains prix. " Nulle injustice n'est faite, car les prix sont déjà trop bas ; cependant, ces gens-là tomberaient alors sous le coup de cet article, et sur information de la chose, le gouvernement pourrait se croire justifiable de supposer qu'il existe entre ces manufacturiers une entente formée pour augmenter les prix.

J'objecte donc aux motifs qu'on déclare devoir donner lieu au gouvernement d'agir.

Quels pouvoirs demande-t-on ?

Le gouvernement veut se faire accorder le pouvoir de nommer un juge pour faire enquête, dans le cas où il aura lieu de croire que certaines personnes s'entendent entre elles pour augmenter le prix des articles manufacturés. Je crois que c'est là la partie la plus sérieuse de toute cette résolution. Quels seront les pouvoirs du juge ? Il aura le droit de forcer les témoins à comparaître, d'exiger des fabricants la communication de tous leurs livres et papiers ; et l'on a déjà amplement démontré que cette mesure serait désastreuse pour les hommes d'affaires. Ils ne veulent pas divulguer au public ni à un juge le contenu de leurs livres de comptes ni de leurs papiers. Cela pourrait détruire leur commerce, même au cas où il n'y aurait rien à reprendre, ou bien, peut-être, lorsqu'il existerait une coalition pour relever les prix au taux qui devrait prévaloir ; elle serait très nuisible. Le pouvoir que l'on se propose de conférer au gouvernement est de beaucoup trop étendu.

On nous dit que le juge déclarera dans son rapport s'il existe une entente ou non. Sur quel critérium le juge se basera-t-il pour décider s'il y a une entente ou non ? Comment pourra-t-il décider si l'entente est nuisible ou non au public ? Son jugement n'aura de valeur que comme opinion personnelle. Le gouvernement sera contraint de décider, après avoir reçu son rapport, de quelle manière il devra intervenir, s'il y a lieu. Je suis opposé à cette résolution parce que je la crois arbitraire, et les honorables députés se rangeront à mon avis lorsque j'aurai dit pourquoi elle est arbitraire. On n'y lit pas que le gouvernement " devra " agir de telle façon ou de telle autre dans certaines circonstances, mais qu'il " pourra " agir de telle ou telle façon. Si le gouvernement considère qu'il a lieu de croire qu'il existe une entente, il " pourra " nommer un juge. Mais il pourra aussi se dispenser de le faire. Il pourra favoriser certaines personnes aux dépens des autres. Si le juge dit qu'une

entente existe, le gouvernement "pourra" réduire le droit ou le supprimer; mais il pourra ne rien faire de tel. Dans la résolution telle que soumise en premier lieu, le mot employé était "devra" mais on l'a changé contre celui de "pourra" et cela aggrave encore les défauts de la résolution, parce qu'elle laisse au gouvernement le pouvoir arbitraire de faire ce qu'il lui plaît; et le gouvernement est composé d'hommes sujets aux faiblesses de l'humanité et susceptibles d'avoir des amis.

Que le gouvernement soit libéral ou conservateur, nous savons à quel point nous sommes partiaux envers nos amis politiques. Le gouvernement est également incliné à ces préjugés, et lorsque ses membres jouissent d'un pouvoir arbitraire qu'ils peuvent exercer ou ne pas exercer, ils sont exposés à l'exercer dans des cas où ils ne le devraient pas, tandis qu'ils pourraient négliger de l'exercer lorsqu'ils devraient le faire. Ainsi je suis opposé à cette résolution parce qu'elle est arbitraire et parce qu'elle ouvre la porte à la persécution contre certains hommes. Le gouvernement pourrait croire qu'il existe une coalition, alors que, virtuellement, il n'y en aurait pas de nuisible au public; il pourrait de cette façon causer beaucoup de désagrément à ces manufacturiers, leur faire dépenser beaucoup pour se défendre lorsqu'ils seraient innocents, et, ainsi, la résolution pourrait donner lieu à de graves abus. L'honorable ministre des Finances a déclaré qu'un système de protection produit les monopoles et il a induit la Chambre à croire que c'était parce que la politique fiscale était plutôt protectionniste que cette résolution était nécessaire et qu'un monopole ne pouvait exister sous un tarif de revenu. Le gouvernement connaîtrait-il l'existence de quelque monopole aujourd'hui?

On a jadis beaucoup parlé du monopole des cotonnades. Je ne crois pas à l'existence de ce monopole, bien que son existence ait été alléguée par les honorables membres de la droite lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Qu'a fait le gouvernement de ce monopole des cotonnades s'il a existé? A-t-il réduit les droits ou décrété l'admission en franchise de ces produits? Peut-être que lorsque les droits de douane auront été réduits d'un huitième ou d'un quart, ils ne seront pas plus considérables qu'ils ne l'étaient sous le dernier gouvernement, mais il n'y a virtuellement pas de réduction. Cela démontre l'inconséquence du gouvernement actuel. Si le gouvernement croit qu'il existe un monopole des cotonnades, —et j'espère qu'il ne le croit pas— il n'a pas pris de mesures en conséquence. J'en conclus, en conséquence, que le gouvernement ne croit pas à l'existence d'un monopole nuisible au public. Cette résolution est non seulement arbitraire, mais de plus, tyrannique. Elle est plus conforme au génie du gouvernement de la Russie qu'à celui d'un gouvernement comme celui de l'Empire britannique.

On dirait que l'on en est à inaugurer un régime de terreur. Je ne dis pas que le gouvernement le fera; mais si un certain nombre de manufacturiers en venaient à un arrangement entre eux et s'ils étaient membres du parti conservateur, alors tous et chacun pourraient les faire chanter. Je ne dis pas que le gouvernement le fera, mais quelqu'un pourrait leur dire: Je vais vous dénoncer au gouvernement; et plutôt que de s'attirer des affaires, ils se décideraient probablement à acheter le silence de celui qui les aurait menacés. Le mode de procédure indiqué dans cette clause est encore répréhensible en ce sens qu'il est absolument contraire

aux principes anglais. En vertu de notre constitution britannique, chaque accusé est considéré comme innocent tant qu'on n'a pas prouvé sa culpabilité; mais nous avons ici une procédure absolument contraire à celle-là. Le gouvernement décide qu'il a lieu de croire que certains fabricants en sont venus à une entente et là-dessus traite immédiatement ces fabricants comme des criminels, donne à un juge un pouvoir discrétionnaire et traîne les fabricants, avec leurs livres et lettres d'affaires, devant ce juge; leurs affaires en souffrent, les secrets de leur commerce sont divulgués au public, ce qui fait toujours beaucoup de tort aux hommes d'affaires, et si, enfin, ils sont reconnus innocents, ils n'ont aucune compensation. L'honorable député de Kingston (M. Britton) a parlé d'un amendement pour donner compensation aux personnes qui ne font pas partie du monopole, lors de l'abolition du droit imposé. C'est là, M. l'Orateur, une mesure impraticable. Cependant, si le présent projet de loi est mis en vigueur, je crois qu'il serait nécessaire qu'il contienne un article à l'effet d'accorder une compensation à ceux qui auraient été traités de cette manière par le gouvernement et auraient été reconnus innocents. Je réitère mon affirmation à l'effet que cette loi est injuste parce qu'elle punira les innocents comme les coupables. Le ministre de Finances nous a dit qu'il n'y aurait probablement personne d'étranger au monopole dans un genre donné de commerce ou d'industrie, mais il est néanmoins avéré que la loi pourra faire beaucoup de tort à certains fabricants accusés de faire partie d'une coalition de monopoleurs, alors qu'ils ne feront pas partie de cette coalition et alors que leurs prix ne seront que justes et raisonnables. L'amendement proposé par l'honorable député de Kingston (M. Britton) ne s'appliquerait pas du tout à un cas semblable. Si les affaires d'un homme étaient absolument compromises par le gouvernement sous ce rapport, le fait de lui donner une compensation pécuniaire relativement minime ne serait pas de nature à contrebalancer la perte de ses moyens de subsistance.

Mais, M. l'Orateur, le gouvernement ne voit-il pas que le fait d'annuler les droits sur certaines marchandises qui auraient pu être monopolisées ainsi sur ce pays, permettrait à certains monopoleurs des Etats-Unis de nous envoyer leurs produits francs de droits? On abolirait le monopole en ce pays, peut-être, mais l'on mettrait tout le commerce de ces marchandises au Canada à la merci des coalitions de monopoleurs des Etats-Unis, où l'on sait que ces coalitions existent. Cela serait-il de nature à satisfaire le peuple du Canada? Je crains que le gouvernement n'apprecie pas mes remarques autant qu'il le devrait, néanmoins, elles sont désintéressées et pourrait, à l'occasion, lui faire beaucoup de bien. On dit que deux têtes valent mieux qu'une seule, et je donne au gouvernement le bon conseil de biffer cette clause en entier. Peut-être l'a-t-il inséré dans le projet de loi sur le tarif, afin de plaire à certaines personnes qui ont porté plainte contre les monopoles; mais très certainement, le peuple d'un pays a assez de bon sens pour voir que ce n'est pas là une loi recommandable, et il est certain que son adoption ne sera d'aucun avantage pour le gouvernement. Personnellement, je ne vois pas que nous ayons aucun monopole au Canada, mais si un cas où il s'en formerait en conséquence du tarif de protection que le gouvernement actuel nous soumet, alors que ce

gouvernement nous propose, à la prochaine session du parlement, un projet de loi dans le but d'abolir ces monopoles. Si le gouvernement nous démontre qu'il existe aujourd'hui de ces monopoles, je retirerai alors mon objection à cette clause; mais comme il ne l'a pas fait, il ferait acte de sagesse en retirant cette clause. Je crois que l'opinion publique est opposée à ce que le gouvernement s'arroge un pouvoir aussi étendu, cette clause lui donne un pouvoir considérable, qu'il pourrait exercer sans le consentement du parlement; j'espère que s'il insiste sur l'adoption de cette loi il n'abusera pas de ce pouvoir, mais qu'il en abuse ou non, il pourra être accusé d'en abuser. Je demande, en ami désintéressé, aux honorables membres de la droite de retirer cette clause et de nous laisser expédier la besogne législative. Nous voulons expédier les affaires du parlement, mais nous ne voulons pas laisser adopter des résolutions qui sont absolument inutiles et en même temps dangereuses pour le gouvernement du pays. Si le gouvernement actuel désire réellement la suppression des monopoles, qu'il nous soumette une loi décisive, et l'opposition sera prête à en faciliter l'adoption. Je ne crois pas qu'il soit du ressort de ce parlement de pourvoir à ce que certains crimes soient punis d'une manière spéciale. Comment! Mais un accusé coupable d'un meurtre ne serait pas traité de la manière que l'on nous propose de traiter les manufacturiers canadiens, en vertu de cette clause. Si le gouvernement est décidé à régler cette affaire, qu'il suive la filière ordinaire de la loi, au grand jour et qu'il permette aux accusés de se défendre. Alors, s'ils sont trouvés coupables, qu'ils soient frappés d'une punition qui soit insérée dans la loi; non pas en abolissant les droits, mais une punition par l'amende, ou l'emprisonnement si le gouvernement croit cela nécessaire et sage. Que le gouvernement ne retourne pas aux principes du moyen âge, lesquels traitaient immédiatement l'accusé en coupable. Qu'il s'appuie sur les précédents anglais, et qu'il n'aille pas chercher en Russie des exemples pour la conduite des affaires en ce pays. Si cette clause reçoit la sanction de cette Chambre, ce ne sera ni plus ni moins qu'un acte de tyrannie. Je crois que le gouvernement agirait sagement en retirant cette résolution, et je crois que les amis auxquels il essaye de plaire par l'insertion de cette clause verront, après mûre délibération, qu'il n'y a aucune bonne raison pour en faire une loi.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: J'espère que l'on me pardonnera si le conseil gratuit que nous donne mon honorable ami (M. Craig) me semble un peu suspect à l'effet de retirer cette résolution. Il cherche à se donner la réputation d'avoir été sincèrement désireux de voir adopter une mesure tendant à empêcher l'existence des monopoles illégaux, mais il approuve lui-même une résolution qui suppose leur existence, et d'après laquelle on devait faire une loi pour les contrôler ou les supprimer. Qu'entend l'honorable député (M. Craig) par ces procédés? L'honorable député, comme ses collègues est dans la position singulière suivante: tant que vous discutez théoriquement la question, ils sont de votre avis et prêts à approuver les mesures les plus sévères, mais aussitôt que vous en venez à la pratique pour combattre carrément un mal, ils se retirent comme les huitres

M. CRAIG.

dans leur coquille et ne veulent plus avoir rien à y voir.

L'honorable député, en approuvant la motion présentée par son chef, déclare que présentement il est prêt à appuyer une mesure ayant pour objet d'empêcher la formation de coalitions pour élever indûment les prix. Les deux côtés de la Chambre paraissent disposés à cela; s'il en est ainsi, à quoi bon demander des preuves de l'existence de ces coalitions au Canada, lorsqu'il veut ainsi enregistrer son désir de légiférer immédiatement pour empêcher ces coalitions illégales. L'honorable député ne voit-il pas quel étrange spectacle il donne? Uniquement pour faire passer le temps il emploie un argument auquel on a déjà répondu et qui est condamné....

M. CRAIG: Je soulève un point d'ordre. Je ne crois pas qu'il soit régulier de la part de l'honorable ministre de dire que je parle pour faire passer le temps. Je ne sais pas si c'est ainsi qu'il agit. Quant à moi je n'agis pas de cette façon. Ce que j'ai à dire à propos du support que j'offre à l'amendement pourvoyant à la suppression des coalitions, c'est que cela ne prouve pas du tout que j'admets leurs existence actuelle. Je ne sais pas s'il y en a. J'ai simplement préféré cet amendement à l'autre.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: J'accepte l'assurance que me donne l'honorable député qu'il ne parle pas pour faire passer le temps. J'accepte de plus sa proposition qu'en appuyant cette motion, il ne pense rien de ce qu'elle contient.

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

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Malgré tout, je le crois un parfait honnête homme.

Quelques VOIX: Ecoutez! écoutez!

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je ne veux pas dire privément, car je sais que nous le sommes tous en particulier, en affaires. Je veux dire politiquement. En tous cas, il a l'air d'un homme qui veut agir honnêtement. Examinons sa position, non seulement il se fait le champion de la cause des manufacturiers—il n'y a pas de mal à cela—il peut être un manufacturier lui-même.

M. CRAIG: Je le suis.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: J'espère qu'il a du succès, je le lui souhaite. Il fait plus. Il défend les syndicats et les coalitions des manufacturiers contre le consommateur. L'honorable député ne dit pas un mot du consommateur; mais il défend l'existence des coalitions destinées à prendre le consommateur à la gorge; ou fait poser au martyr le manufacturier qui se livre à une action illégale et indigne. Ces messieurs nous disent: Voyez donc ce que vous faites; voyez le mal que vous faites à ce pauvre homme. Si vous le faites passer publiquement en jugement vous ruinez son commerce; si vous le jugez secrètement vous le soumettez à la chambre étoilée. De cette façon nous ne pouvons rien faire. Le résultat de l'argument de l'honorable député est

que malgré l'existence de nombreux syndicats et de nombreuses coalitions destinées à prendre le consommateur à la gorge, nous devons laisser le manufacturier bien tranquille, de peur de faire du mal à sa caisse.

M. CRAIG : L'honorable ministre veut-il nous dire où sont ces coalitions ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Sûrement, du moment que l'honorable député propose des mesures aussi sévères pour les réprimer, c'est l'indice qu'elles existent.

M. CASGRAIN : Pour mon information et celle de la Chambre, je désirerais que l'honorable ministre me nommât quelques-unes des coalitions qui existent aujourd'hui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne suis pas le juge auquel cette question est soumise. J'ai entendu prouver devant cette Chambre depuis un an ou deux plusieurs cas de coalition. Mon honorable ami se rappelle le syndicat des clous, il y a quelques années et le syndicat du fil d'engrèbage.

M. CASGRAIN : Vous les avez fait disparaître en enlevant les droits.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Grâce à notre politique, nous avons détruit toute chance de coalition. Mais nous voulons aller plus loin et attraper les autres. L'honorable député veut nous en empêcher. Voilà où nous en sommes aujourd'hui. Maintenant, je demande, avec tout le sérieux possible, à faire remarquer à mes honorables amis que la grande masse du peuple de ce pays qui consomme a droit à quelque considération. Je prétends que ces messieurs n'ont pas équitablement exprimé au comité le sens exact de la clause actuellement soumise à la Chambre. Je ne conçois pas que cette clause ait pour objet de punir le délinquant soit dans sa personne, soit dans sa bourse. Le but de cette clause, comme l'a indiqué le ministre des Finances, est plutôt d'empêcher la formation de ces coalitions que de punir les délinquants et la méthode que nous avons adoptée devrait avoir l'approbation, non pas des avocats que déteste tant le député de Durham-est (M. Craig), mais une catégorie de gens dont il fait partie, les gens de bon sens. Que veut cette clause. Elle dit :

Que chaque fois que le gouverneur en conseil aura raison de croire qu'à l'égard de quelque article de commerce il existe une coalition, association ou pacte de quelque nature entre les fabricants ou les marchands de cet article ou pour accorder indûment de quelque autre façon les avantages de ces fabricants ou marchands aux dépens des consommateurs....

Le fait doit donc être prouvé *prima facie* avant que le gouverneur en conseil bouge. Que fait-il, ensuite ? La clause ne dit pas qu'il décide rien. Ce fait qui ressort de la preuve *prima facie* est soumis pour être jugé à un juge d'une des cours supérieures du pays. Que peut-on faire de mieux pour éclaircir une chose que de la soumettre à un juge de la cour Suprême ou de la cour d'Echiquier ou d'une des cours Supérieures des provinces ? Et son devoir sera de s'assurer si le fait qui a paru d'abord prouvé *prima facie* au gouverneur en conseil peut être définitivement établi.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : En d'autres termes si le crime a été commis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : En d'autres termes, s'il y a eutente ou coalition entre deux manufacturiers ou plus pour élever indûment le prix que paie le consommateur ; en d'autres termes encore, profitant de la loi qui était destinée à leur donner certains avantages comme manufacturiers nationaux, au lieu d'agir honnêtement en vertu de cette loi, et s'entendent pour voler et étrangler le consommateur. Voilà le fait dont s'assurera le juge en faisant venir des témoins, en les interrogeant et en écoutant les deux côtés. Le tribunal employé est celui auquel le citoyen britannique a coutume d'en appeler. C'est un juge, un homme au-dessus de tout soupçon, étranger aux intérêts des manufacturiers et du consommateur, se tenant entre les deux, un homme qui n'est pas influencé en faveur d'un parti politique ou d'un autre. Voilà le tribunal impartial auquel est confié la décision finale sur le fait qui a été *prima facie* prouvé au gouverneur général en conseil ; c'est seulement quand ces faits sont prouvés et s'ils ont été prouvés que cette clause devient d'une application effective. Quelle est cette application effective ? Le manufacturier a-t-il à subir une peine ou une amende ? Est-il traîné en prison ou puni autrement, comme on le croirait, en attendant ces messieurs ?

M. CASGRAIN : C'est pire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mon honorable ami dit que nous lui faisons pire que cela. Nous voulons laisser au consommateur la chance de vivre. Nous réduisons les droits que la coalition illégale fait servir pour ses opérations, de telle façon que la concurrence puisse venir du dehors et voilà tout. Le manufacturier honnête n'est ni troublé ni dérangé. Si un manufacturier ne fait pas partie d'une coalition, ou si la concurrence maintient ses prix à un niveau équitable et normal la clause ne s'applique à lui en aucune façon. C'est seulement si les prix sont indûment augmentés pour le consommateur et s'il y a à l'intérieur une concurrence convenable, ils ne peuvent pas monter à ce point. La clause ne s'applique que s'il se produit cet état de choses que les deux côtés de la Chambre s'entendent à condamner et elle ne s'applique que si les faits ont été complètement prouvés devant un tribunal en qui le peuple du Canada peut avoir pleine confiance. Mais mon honorable ami avec sa sagacité légale a découvert que si un aussi terrible état de choses était mis au jour, le coupable tomberait encore sous le coup de la loi criminelle. Pourquoi pas ? L'honorable député veut-il répondre à cela ? S'il a sciemment violé la loi et que cette violation soit prouvée par cet examen, pourquoi ne serait-il pas puni ? Le manufacturier qui entre légalement dans une coalition pour voler le consommateur va-t-il être à l'abri de la loi du pays ? Et si le mal que signale mon honorable ami se présente je puis lui assurer que justice sera faite et rien que justice.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Pas la justice britannique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui. Parce qu'il ne sera pas puni

sans être coupable et sans avoir été soumis au jury de ses pairs. D'abord le tort public sera réparé, ensuite le criminel, l'homme privé sera puni. Il y a deux choses à faire. Remédier au mal public et punir le coupable. Cette clause s'occupe du premier soin et n'intervient pas dans le second. Le châtement du coupable lui sera infligé devant le jury régulier de ses pairs après jugement équitable et impartial. Je ne crois pas, avoir rien à ajouter sur ce point à ce qui a été dit par le ministre des Finances.

Mais l'honorable député dit que l'enquête révélera des secrets d'affaires. On dirait vraiment que ces messieurs désirent protéger de tous les moyens possibles les individus, les gens qui se coalisent illégalement pour faire monter les prix des objets de première nécessité. Supposons que des hommes concertent une coalition illégale de ce genre aux dépens du public, un individu de bon sens viendra-t-il dire à cette Chambre qu'on a tort d'arracher le voile et de montrer au peuple par quelles machinations il est volé et étranglé. Je crois que c'est un service et non un crime public d'arracher le voile et de faire voir les machinations de ces manufacturiers. Il me semble que cette clause est environnée tellement de précautions et de restrictions qu'aucun tort ne peut être fait à personne, car avant même qu'elle soit mise en application, il faut établir une preuve *prima facie* au gré du gouverneur général en conseil, il faut d'abord la preuve *prima facie* qu'il existe un syndicat ou une coalition ayant pour objet de faire indûment monter le prix des articles de première nécessité protégés par le tarif.

Le fait étant prouvé la cause est confiée à un juge de la cour Suprême pour faire une enquête. Il doit obtenir la preuve affirmative après un procès équitable, après avoir interrogé des témoins sous serment et envoyer un rapport à cet effet au gouverneur en conseil. Alors ils n'imposent pas d'amende ou de prison à l'homme, mais il lui disent : les droits derrière lesquels vous vous abritez et qui ont été imposés non pas pour vous permettre d'écraser le consommateur, mais pour créer un revenu au pays, vous vous en servez pour faire indûment monter les prix et pour empêcher la concurrence, nous allons donc abaisser les droits. Mais on nous dit qu'un manufacturier qui n'est pas dans la coalition pourrait en souffrir et être puni, lui aussi ; cette occurrence me semble peu probable, car s'il y a des manufacturiers qui vendent leurs articles au consommateur à des prix raisonnables, l'état de chose qui pourrait provoquer la mise en vigueur de cette clause ne pourrait pas exister.

L'honorable député qui a proposé la résolution a soulevé une autre objection. Cette objection est que les juges pourront se trouver dans une position difficile si ces questions leur sont soumises comme le prévoit cette clause. Mais comment pourriez-vous établir l'existence de coalitions à moins de charger un juge de l'enquête ? Il n'y a pas d'autre moyen. Tous les jours nous soumettons des choses pareilles aux juges. Nous leurs soumettons des causes résultant de la loi électorale, impliquant des questions politiques et il y aurait certainement lieu en ces cas à plus d'objections. Il n'y a pas de politique ici. Il s'agit d'un fait, l'existence d'une coalition ; ce n'est pas une question politique c'est une question qu'il convient parfaitement de soumettre à un juge. Je suggérerais simplement

M. DAVIES.

au premier ministre pour enlever tout doute dans l'interprétation de la clause, de répéter le mot "indûment" qui se trouve à la quatrième ligne, dans la dernière ligne également qui serait alors ainsi conçue :

augmenter indûment le prix de ces articles ou pour accroître indûment de quelque autre façon les avantages de ces manufacturiers.

M. FOSTER : Je demanderai à l'honorable ministre si le gouverneur en conseil aura le pouvoir de suspendre la sentence si le juge rapporte qu'il y a pacte ou coalition.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je dirai que le gouverneur en conseil a une complète discrétion et je vais montrer à l'honorable député pourquoi.

M. FOSTER : C'est ce que je demande.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non seulement je réponds, mais je donne la raison. Deux faits doivent être établis avant l'application de la clause. Le juge doit rapporter d'abord qu'il y a entente, combinaison, syndicat, coalition pour faire indûment monter les prix et le gouverneur général en conseil devra décider aussi que le désavantage dont souffre le consommateur provient des droits imposés. S'il trouve qu'il en est ainsi le gouverneur en conseil pourra placer ces articles sur la liste de franchise ou réduire les droits pour faire disparaître la difficulté existante.

M. FOSTER : Ou bien le gouverneur général en conseil peut ne rien faire du tout.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le gouverneur en conseil peut refuser d'agir, mais je suis sûr que s'il en était ainsi sa conduite serait sévèrement jugée à la session suivante du parlement. Les faits seraient soumis à la Chambre pour décider. La meilleure façon dont je juge cette section c'est que le gouverneur général possède un pouvoir d'agir discrétionnaire et l'étendue de son action est laissée à sa discrétion.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Les devoirs du gouverneur en conseil seront-ils judiciaires ou politiques ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Judiciaires.

M. WALLACE : En entendant le ministre de la Marine et des Pêcheries dénoncer les coalitions, on croirait qu'il a la plus vive considération pour le pauvre consommateur et qu'il est tout ce qu'il y a de plus sincère dans ce qu'il expose à la Chambre. Je me rappelle le cas où un bill contre les coalitions était soumis à cette Chambre et où nous demandions l'appui de tous les députés pour le faire passer, l'honorable ministre n'a élevé la voix que pour critiquer et entraver le bill.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ai élevé la voix pour dire à ces messieurs que leur bill était une farce et ne pourrait jamais fonctionner ; l'expérience a montré que j'avais raison.

M. WALLACE : Oui, et le ministre de la Justice d'alors, feu sir John Thompson, une autorité légale

aussi éminente que l'honorable ministre, a déclaré dans cette Chambre que le bill était praticable.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'en appelle à la logique et des faits.

M. WALLACE : Les faits n'ont rien à voir avec cela, car le bill a été mutilé en venant devant le Sénat. Il présentait la même particularité inacceptable que cette clause. Le Sénat avait ajouté le mot "indûment" et le ministre désire ajouter ce mot en trois places pour enlever toute la force de la proposition. On nous dit que la clause s'applique quand les prix sont indûment augmentés pour le consommateur. Qui va décider qu'ils sont indûment augmentés? Voici un article qui coûte, disons, \$1 en Angleterre. Le droit est de 25 cents. Si le manufacturier canadien le vend \$1.25 le prix ne sera pas indûment augmenté. Mais ce prix de \$1.25 laisse au manufacturier un profit considérable, cependant il ne pourra être maintenu qu'en s'entendant pour contrôler le marché au profit des manufacturiers d'ici. L'association de l'honorable ministre est entièrement illusoire. Elle ne tend à rien. Ensuite, il nous dit nous examinons le fonctionnement des coalitions. Supposons que cet examen ait lieu. Bien des députés, de cette Chambre, bien des gens qui siègent aux banquettes du trésor et sont dans le gouvernement, s'ils ne sont pas dans le cabinet, font partie de coalitions. Que deviendra l'enquête, alors? Ces messieurs vont-ils se constituer en tribunal dans leur cause, s'emprisonner eux-mêmes ou se soumettre à l'abolition des droits sur les articles où ils sont intéressés? Il n'y a pas de danger. Je lis quelque chose ici sur le syndicat des biscuits et de la confiserie. Ce syndicat existe aujourd'hui, et est en pleine opération.

LE MINISTRE DES FINANCES : On nous dit qu'il n'y avait pas de syndicats.

M. WALLACE : Je n'ai pas entendu dire cela.

Une **VOIX :** L'honorable député de Durham est (M. Craig) là dit.

M. WALLACE : Si j'ai bien entendu l'honorable député, il a dit qu'il n'en connaissait pas. Il n'a pas prétendu affirmer qu'il n'existait pas de coalition, car il en existe. Je vais vous parler d'un syndicat qui a fait monter de 50 pour 100 en un jour dans ce pays le prix d'un article de première nécessité, et cela, il n'y a pas longtemps. Je veux parler du syndicat du fil de coton fabriqué en Grande-Bretagne. Comment allez-vous l'atteindre? Il y en a bien d'autres de même espèce. Et les articles de Cross et Blackwell? Ils obligent les épiciers en gros à vendre leur marchandise à certains prix et s'ils refusent ils cessent de leur envoyer des marchandises. Le bill prévoit-il de pareilles coalitions? Vous ne passez pas une loi qui s'applique à tous ceux qui la violent; vous venez devant cette Chambre et vous faites passer une loi qui peut être suspendue comme une menace sur la tête des manufacturiers.

M. FOSTER : Parlez du syndicat des biscuits.

M. WALLACE : Je m'en étais écarté, mais il est bientôt six heures et je vais y revenir. Voici le rapport unanime d'un comité de la Chambre qui a fait une enquête sur cette question.

Des organisations séparées existent à l'égard de ces produits parmi un grand nombre des principaux manufacturiers de Québec et de l'Ontario. Certains manufacturiers—les petits—n'en font pas partie. Le but principal est de maintenir l'élevation des prix.

L'association des biscuits existe depuis six ans et bien que le prix des ingrédients employés ait diminué d'une façon sensible, le prix des biscuits est toujours resté à peu près le même.

M. FOSTER : Maintenant les droits ont été relevés.

M. WALLACE : Les droits sur ces marchandises ont été relevés et les droits sur la matière première ont été abaissés. Je suppose que le syndicat existe encore. Il existait, il y a quelques mois encore.

LE MINISTRE DES FINANCES : Cela indique le besoin de la clause.

M. WALLACE : Je puis assurer à l'honorable ministre que cette clause ne sera pas appliquée contre le manufacturier de biscuit ou de confiserie, mais elle restera suspendue sur la tête d'autres hommes. Le rapport va plus loin et on ne l'a pas contredit, parce qu'on ne peut pas le contredire.

On a trouvé en comparant les prix à ceux des Etats-Unis que les marchandises canadiennes dans quelques variétés plus fines et plus délicates sont de 20 à 30 pour 100 plus élevées que les marchandises de qualité équivalente de l'autre côté de la frontière.

M. FOSTER : Ceci a trait aux biscuits?

M. WALLACE : Oui.

L'association des confiseurs est de formation récente et le même résultat, c'est-à-dire l'élevation des prix, s'est produit immédiatement.

Le ministre des Finances dit qu'avec la loi qu'il propose nous n'aurons plus de coalitions. Il dit que cela dissoudra les anciennes et empêchera la formation de nouvelles. Mais je vous ai indiqué qu'il y en a une foule que la loi n'atteint pas et ne peut pas atteindre. Prenez la première par exemple; la coalition des raffineurs de sucre et des épiciers. Le témoignage de M. Lightbound contient l'assertion que cette coalition n'a pas été inspirée par les raffineurs mais par les épiciers en gros. Ensuite le premier article du rapport cite le cas des fabricants de boîtiers de montre au Canada.

Il n'existait ici à cette époque qu'un seul établissement de ce genre, se trouvant sous le contrôle de la coalition américaine des fabricants de boîtiers de montres, et si cet établissement eût vendu à des prix que la coalition n'aurait pas approuvés, il se serait vu chasser du commerce.

Il existe des coalitions parmi les marchands de houille à Toronto, à Ottawa, à Montréal et à London. A Toronto, il a existé pendant quelques années une association de marchands de houille, et en 1886, elle s'affilia au bureau de commerce de Toronto où elle fut connue sous l'appellation de branche des houilles. Cette branche des houilles comprenait 56 membres, dont cinq ou six étaient des importateurs, et les autres des négociants, auxquels les premiers fournissaient la houille à 75 cents en-dessous du prix payé par le consommateur.

Cette coalition, au dire du rapport, est tout à fait condamnable. Non content de relever les prix de la houille, toujours d'après ce rapport, cette coalition a fait une réglementation draconienne pour la gouverne des détaillants, et elle a tout mis

en œuvre pour entraver le commerce et relever les prix payés par le consommateur. Or, comment la loi en question peut-elle atteindre cette coalition ? Quelle pénalité stipule-t-elle ? L'abaissement ou l'abolition de l'impôt de la houille. Or, la houille anthracite, le principal item de cette coalition, est admise en franchise.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il suffit de jeter un coup d'œil sur la résolution pour voir qu'elle ne s'applique qu'aux cas où le droit douanier dont est frappé l'article similaire permet à une coalition illégale de rançonner le consommateur. Quand il n'existe pas de droit, alors l'article ne s'applique pas.

M. WALLACE : C'est précisément ce que j'avance. L'article en question, nous dit-on, vise à protéger le pauvre consommateur sur le sort duquel l'honorable ministre verse tant de larmes. Or, cet article ne protège pas le moins du monde le consommateur. Voilà pourquoi je m'oppose à son adoption. Nous avons à cet égard une loi d'application générale, mais qui a été défigurée au Sénat par l'insertion du mot "indûment". Mot que l'honorable ministre veut ajouter à la clause débattue.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Votre amendement renferme également le mot "indûment."

M. WALLACE : Je n'ai pas proposé d'amendement.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je veux dire l'amendement de votre chef.

M. WALLACE : Je ne sais pas non plus que j'aie de chef. Je conserve ma liberté d'action, et cela me va si bien que je ne tiens nullement à m'enchaîner pour le moment.

A six heures, le comité lève sa séance.

Séance du soir.

L'ENTREPRISE DE L'AMERICAN BANK NOTE COMPANY.

La Chambre reprend l'étude sur la motion de M. Belcourt proposant l'adoption en troisième lecture du bill (n° 68) concernant l'*American Bank Note Company*.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : A l'expiration de l'heure consacrée à l'étude des bills d'intérêt privé, l'autre jour, j'étais en frais de résumer d'une façon aussi succincte et aussi brève que possible, certaines parties de la correspondance relative aux faits concomitants de cette entreprise, faits de nature à justifier, à mes yeux, le parlement de mûrement peser la mesure à l'étude avant de l'adopter en troisième délibération. En reprenant, ce soir, mon étude des faits en question, je regrette de ne pas trouver dans la nécessité d'entrer dans d'assez longs développements ; mais il m'est impossible de ne pas poursuivre la démonstration que j'avais entreprise l'autre soir. A la page 38-39 du document parlementaire auquel j'ai déjà fait allusion, se

M. WALLACE.

trouve un rapport préparé par le sous-ministre des Finances avant la négociation du contrat passé avec la compagnie américaine ; et je signale surtout cette partie du rapport où M. Courtney, le sous-ministre des Finances, discute les faits mentionnés dans la soumission. Relativement à l'écart de prix entre l'*American Bank Note Company* et l'autre soumissionnaire, il dit :

L'écart entre les prix est si considérable que le soussigné estime utile de soumettre quelques observations à cet égard ; et bien qu'il lui soit impossible d'en saisir parfaitement les raisons, plusieurs causes, à son avis, peuvent avoir donné lieu à cet écart. D'abord, les nouveaux soumissionnaires l'*American Bank Note Company*—sont peut-être d'avis qu'il leur sera possible de combler cet écart au moyen du relèvement des prix demandés dans leur soumission pour la fourniture d'articles qui ne sont pas en forte demande. Si l'entreprise leur est accordée, il faudra bien tenir compte de ce fait et se mettre soigneusement en garde contre tout surprise de ce côté. En outre, il existe un écart fort considérable entre la soumission en question et celle de la *British American Bank Note Company*, relativement aux prix établis pour la gravure des billets. En raison de l'écart manifeste de prix entre les deux soumissions à cet égard, le soussigné estime qu'il serait opportun de consulter à ce sujet quelque expert, et il suggérerait que la question fut soumise à l'imprimeur de la reine, afin de constater si la soumission de l'*American Bank Note Company* peut réellement être remplie avec succès, dans le doute qu'elle n'ait soumissionné à des prix aussi peu rémunérateurs qu'afin de s'assurer un pied-à-terre au pays.

Je ne sais pas que l'imprimeur de la reine ait été invité à s'occuper de la chose, ni qu'on ait fait les recherches ou l'enquête voulus sur un point d'aussi grande importance, ainsi que le suggère le sous-ministre des Finances. Evidemment, le sous-ministre des Finances partage les soupçons que j'ai exprimés au sujet de la compagnie américaine, étant d'avis que les prix pour les travaux du gouvernement fédéral sont tout à fait disproportionnés aux prix fixes du marché où ces soumissionnaires ont exploité leur industrie. Le sous-ministre ajoute :

Relativement à ce qui vient d'être dit, le soussigné à l'honneur de faire observer qu'à l'époque où le contrat actuel fut passé, les renseignements les plus minutieux, les plus circonstanciés furent pris sur les taux de la compagnie américaine, ainsi que sur les prix demandés par la *British American Bank Note Company* aux principales institutions monétaires du Canada ; et en une certaine circonstance, le ministre put prendre connaissance des effets présentés pour l'impression des billets de l'institution en question par la *British American Bank Note Company*. Le résultat de ces recherches prouva que les prix payés par le gouvernement pour ces travaux n'étaient nullement plus élevés que ceux demandés à l'établissement en question, et n'étaient pas, à cette époque plus élevés que les taux cotés par la compagnie américaine. Le compte présenté à l'institution en question est maintenant en possession du ministre. Il n'est guère possible que depuis que l'entreprise en question a été donnée les prix pour ces travaux aient subi une baisse aussi forte que le porterait à croire les taux proposés par la compagnie. Il paraît même, d'après la soumission des entrepreneurs actuels, qu'il a été jugé nécessaire de relever les taux pour certains articles compris dans la soumission maintenant soumise à la Chambre. En conséquence, il semblerait donc qu'il existe d'autres raisons que celles signalées, qui ont porté la compagnie américaine à soumissionner ces travaux à des prix si inférieurs à ceux du marché. Avant de donner l'entreprise à cette compagnie, si, toutefois c'est l'intention du gouvernement de le faire, le soussigné suggère respectueusement au gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires et d'arriver à une entente bien définie, pour que les entrepreneurs actuels, dans l'exploitation de leur industrie, ne négligent aucune des sauvegardes nécessaires à l'exécution des travaux stipulés dans le nouveau contrat.

J'ai déjà fait voir par d'autres citations se rapportant à cette affaire, M. l'Orateur, que loin de suivre la recommandation du sous-ministre, le gouverne-

ment s'en est même écarté sur un point de haute importance, touchant au fondement même de cette entreprise :

A cet égard, le soussigné doit ajouter que la *British American Bank Note Company* veille avec la plus grande sollicitude à la sûreté et à la sauvegarde de nos billets, quand ils sont en voie de préparation.

Le sous-ministre des Finances ajoute :

Si le gouvernement décidait de donner l'entreprise à l'*American Bank Note Company* il serait aussi à propos de ne pas oublier que l'institution en question étant une corporation étrangère, tous les officiers qui en toute probabilité, seraient chargés d'administrer les affaires avec le gouvernement et d'exécuter les ordres, nous viendraient probablement de New-York. A cet égard. ...

Et je signale surtout à l'attention les lignes suivantes du rapport :

... à cet égard, le soussigné signale la condition annexée à leur soumission, portant qu'ils n'entendent pas être tenus de fabriquer à Ottawa même le papier des billets de banque et autres documents, les cylindres et les planches d'acier, les coins et autres outils usités dans leur industrie, les encre, couleurs, etc., mais qu'il leur sera loisible d'obtenir ailleurs les fournitures nécessaires à la saine exécution de leur contrat. D'après cette stipulation, ils seraient en droit d'exécuter une partie considérable de leur travaux à New-York, et c'est là une des stipulations de leur soumission qui semblent mériter sérieuse et mûre considération.

Plus loin, le sous-ministre ajoute :

Si l'entreprise est donnée à une nouvelle compagnie, celle devra nécessairement entraîner des déboursés immédiats pour dessins, cylindres, coins et autres articles nécessaires à la préparation des nouvelles planches d'acier. Cela, de fait, entraînerait toute la dépense se rattachant à la préparation des nouveaux billets et timbres. Cette dépense, cela va sans dire, ne serait pas nécessaire, si l'entreprise demeurait entre les mains des entrepreneurs actuels, et l'on n'a pas tenu compte de cette dépense supplémentaire, dans l'examen comparatif des soumissions.

Laisant de côté le rapport du sous-ministre des Finances, que le gouvernement semble ne pas avoir étudié ou traité avec toute l'attention qu'il mérite, je trouve à la page 40 du rapport qui a été fait, à la demande du sous-ministre des Finances, mais dans une forme autre que celle suggérée par lui, certains écueils, par MM. Fitzgerald et Treadwell.

Voici ce que disaient ces messieurs :

Les calculs sont basés sur les chiffres figurant au tableau "D" annexé au cahier des charges de la soumission du 19 octobre 1896. Dans le calcul relatif aux billets fédéraux, il n'a pas été tenu compte du coût des dessins, des cylindres ou des coins nécessaires en cas d'une nouvelle émission de billets.

A la page 47 se trouve une lettre de M. Freeland où ce monsieur fait, à mon avis, une assertion absolument dénuée de preuve :

La compagnie ayant l'intention d'exécuter ses travaux avec tout le fini artistique possible, il eût été préjudiciable à l'entreprise, à ce point de vue, de nous limiter à l'emploi des seuls artistes qu'on peut se procurer au Canada. Ces artistes ne se trouvent pas au pays, et on les chercherait en vain sur le marché domestique, tandis que pour les vignettes, les portraits et le travail au burin, les employés de l'établissement principal peuvent être utilisés avec beaucoup plus d'avantage, chacun d'eux dans leurs branches respectives.

C'est ainsi qu'on supprime d'un trait de plume le fait qu'il existait au Canada une institution britannique, établie dans la capitale elle-même, à deux pas du parlement, où les travaux exécutés avec l'aide d'artistes et d'artisans expérimentés sous la direction des anciens entrepreneurs avaient produit des résultats parfaitement satisfaisants, ainsi que l'a attesté le sous-ministre des Finances. J'ai déjà

cité à la Chambre les détails donnés par le sous-ministre des Finances relativement à la réduction graduellement effectuée dans les prix des différents travaux, à l'époque où les anciens entrepreneurs avaient été chargés de cette entreprise. A la page 54 se trouve une lettre de M. Burland, qui, à mon avis, mérite la plus grande publicité. Dans cette lettre datée du 13 janvier 1897, adressée au ministre des Finances, M. Burland dit :

1. Qu'il a été placé dans cette entreprise un très important capital, à la demande même du gouvernement, afin de faire tous les préparatifs convenables pour les travaux demandés par le gouvernement.
2. Que l'entreprise a été adjugée au mépris des stipulations de la soumission.
3. Qu'il n'a pas été donné avis que des soumissionnaires étrangers auraient des privilèges non inscrits au cahier des charges.
4. Que ce serait au mépris même des stipulations du cahier des charges qu'on accorderait à des concurrents étrangers le privilège d'une double période de temps sans accorder les mêmes droits à une compagnie canadienne.
5. Que ce serait commettre la plus grave injustice à l'endroit du capital canadien que d'accorder l'admission en franchise de leurs effets à ces concurrents étrangers, sans accorder de compensation équivalente à la compagnie canadienne.
6. Que tous ceux qui soumissionnent à l'encontre de soumissionnaires ayant déjà fait des placements de capitaux devraient prouver leurs moyens pécuniaires en ayant un local convenable et les machines pour faire les travaux. Les soumissions de tous les intéressés se trouveraient alors sur un pied d'égalité.

Je vais citer une lettre adressée par le ministre des Finances à M. Burland, en date du 15 janvier 1897, et dans laquelle le ministre traite ce monsieur sur le ton que voici :

Vous avez eu toute facilité de soumissionner et vous l'avez fait. Si votre soumission eût été la plus basse, vous auriez eu l'entreprise, mais malheureusement votre soumission était excessivement élevée, et en l'acceptant nous aurions commis une grave injustice envers les intérêts publics. Le gouvernement a estimé de son devoir d'accepter la plus basse soumission venant de personnes capables et ayant les capitaux nécessaires. En conséquence, nous avons adjugé l'entreprise à une compagnie dont la soumission était bien plus basse que la vôtre.

J'appelle l'attention de la Chambre sur le fait que le ministre des Finances semble n'avoir nullement tenu compte des observations et des faits que lui avait signalé le sous-ministre des Finances. Il a également perdu de vue un fait important relativement aux soumissions ; c'est que, d'abord cette soumission qu'il appelle excessivement élevée se conformait scrupuleusement aux conditions tandis que la soumission venant des étrangers pour lesquels il s'est montré si indulgent, au point même de s'écarter des stipulations de l'offre pour rencontrer leurs vues, cette soumission, dis-je, était irrégulière et, loin de se conformer aux conditions, s'en écartait, au contraire, sur des détails de grande importance. Dans la pétition adressée à Son Excellence le gouverneur général, le représentant de l'ancienne compagnie, de l'institution canadienne, fait certaines représentations que je crois devoir citer, et comme certains points dont l'importance m'a frappé sont peut-être exprimés avec plus de concision que je ne le pourrais faire, je vais lire certains paragraphes du cahier des charges :

4. Que l'avis donné pour ces soumissions était imprimé et comprenait les conditions et stipulations essentielles de l'entreprise projetée, stipulations que le soumissionnaire serait tenu d'exécuter, si sa soumission était acceptée par le gouvernement.

8. Que tous les travaux de vos requérants sont exécutés ici même, dans la ville d'Ottawa par des artistes et des artisans canadiens employés ici, dans un édifice spécial

érigé spécialement dans ce but et construit à la satisfaction du gouvernement canadien.

11. Que vos pétitionnaires sont aussi informés qu'on se propose de laisser importer en franchise au Canada les coins, les cylindres et les planches d'acier usités dans ces travaux. La valeur des coins, cylindres et planches d'acier appartenant à vos pétitionnaires et usités par eux dans l'exécution de la présente entreprise, dépasse la somme de \$50,000.

12. Que, si l'entreprise est adjugée à l'*American Bank Note Company*, et que celle-ci se serve pour l'impression des billets de banque des encre et aussi des papiers à cartes postales qu'elle emploie pour ces travaux aux Etats-Unis, l'écart dans le prix des matériaux actuellement fournis par vos pétitionnaires et celui des matériaux que fournirait la compagnie américaine serait celui-ci:—

Puis suivent les chiffres, atteignant une totalité de \$15,495, soit, pour la période quinquennale, \$77,475. Le pétitionnaire ajoute plusieurs autres analyses dans le même sens. Je n'abstiens pas de citer d'avantage ces documents et rapports ministériels, me contentant d'avoir signalé les passages qui corroborent ma thèse.

Laissons de côté les documents ministériels. Je prétends que les extraits que j'ai cités prouvent indubitablement et mettent en lumière ces faits-ci, relativement à l'adjudication de cette entreprise nationale d'une si haute importance; que la *British American Bank Note Company*, la compagnie canadienne, s'est conformée à toutes les conditions voulues; que l'*American Bank Note Company*, compagnie étrangère, ne s'est pas conformée, non plus que d'autres compagnies canadiennes; que les compagnies anglaises ont été écartées du concours dès le début, par le fait même que le gouvernement leur a fait entendre qu'il tiendrait à la stipulation relative à la fabrication des coins et autres articles dans la ville d'Ottawa même; et que, subséquemment, après que ces soumissionnaires eurent été écartées, le gouvernement n'insista plus sur cette condition mais fit avec une compagnie étrangère et à la satisfaction de celui-ci, un arrangement tournant au détriment de la compagnie canadienne. De ce que j'ai dit il suit que nous avons donné à des étrangers, à une corporation étrangère, les privilèges qui n'ont été accordés ni aux soumissionnaires anglais ni aux Canadiens, ni aux sujets de la reine; et nous voici en présence de ce bill que l'on nous demande d'adopter maintenant en troisième délibération.

Quelle est la teneur de ce projet de loi? On demande à la Chambre d'adopter en blanc un bill qui reconnaît tous les privilèges dont jouit cette compagnie et de lui en permettre l'exercice au Canada, sans que la Chambre sache d'aucune façon la nature de ces privilèges. La Chambre ignore les pouvoirs et privilèges que la législature de New-York, dans l'exercice de sa discrétion, a jugé à propos de conférer à cette compagnie; et cependant, bien qu'il puisse se faire que cette législation n'ait rien à faire avec la question actuelle relativement à la pratique de nos comités, on vient nous demander en l'absence de tous les renseignements nécessaires qui ne figurent pas au bill, de décréter à l'aveugle que tous les droits et privilèges accordés par la législature de New-York à cette compagnie seront étendus à tout le Canada où elle en pourra jouir à l'avenir. Voilà une procédure diamétralement opposée à celle suivie par ce parlement, relativement aux chartes d'autres corporations, soit dans la mère-patrie, soit dans les provinces du Canada. Lorsqu'une compagnie venant d'une pro-

Sir CHARLES-HIBERT TUPPER.

vince quelconque demande une charte au parlement, la pratique invariablement suivie a été de s'enquérir des pouvoirs accordés à cette compagnie, et la pratique récemment adoptée a été de forcer les compagnies provinciales, ou celles détenant des chartes obtenues hors de ce parlement, de demander virtuellement le renouvellement de tous les privilèges qu'elles désirent et de les inscrire dans la charte qu'elles veulent obtenir du parlement. Cette procédure est marquée au coin de la prudence et du bon sens, en ce qu'elle permet à la Chambre de savoir à quoi s'en tenir sur les droits que la compagnie cherche à obtenir. Mais aujourd'hui on s'écarte de tous ces sages principes et l'on demande tout simplement au parlement de confirmer les clauses d'une loi approuvée par la législature de l'Etat de New-York. Il nous serait impossible d'obtenir rien de semblable des législateurs, soit dans les différents Etats de l'Union américaine, soit dans les colonies de l'Empire, et il va sans dire qu'il nous serait impossible de rien obtenir de semblable en fait de législation du parlement de la mère-patrie. Quelle espèce d'organisation cette compagnie possède-t-elle? Est-ce dans le préambule du bill qu'il faut aller chercher ce renseignement?

Le bill ne nous en dit absolument rien. Touchant l'organisation et les pouvoirs corporatifs de cette compagnie, l'état de ses finances, et les garanties qu'elle offre aux créanciers canadiens qui auront affaire à elle, voilà autant de points sur lesquels le bill nous laisse dans les ténèbres les plus profondes; or, à mon avis, le parlement ne saurait rien sanctionner de semblable. J'ai souvenance de plusieurs chartes qui ont été accordées après que le comité eût débattu les objections soulevées contre elles par un député qui faisait alors autorité en Chambre sur ces matières. Ainsi, par exemple, certaines corporations anglaises sont venues frapper à la porte du parlement et en solliciter la reconnaissance légale de leurs privilèges corporatifs; or, invariablement l'on a en la prudence d'exiger de ces compagnies anglaises qu'elles transmissent au secrétaire d'Etat un exemplaire des articles de l'association. Le bill actuel ne stipule rien de semblable et l'on n'a pas usé de cette élémentaire prudence à son égard.

A l'appui de ma thèse, je pourrais citer un bill dont la Chambre fut jadis saisie, bien qu'il ne fût pas l'objet d'un débat bien approfondi, de la part des députés, si j'en excepte, toutefois, M. Edward Blake. Parmi les objections que M. Blake souleva contre la concession de pouvoirs corporatifs à des compagnies étrangères—abstraction faite de la stipulation portant que les pouvoirs dont elles jouissent en pays étranger devraient être connus du parlement avant qu'il exerce son initiative—je trouve les observations suivantes qu'il fit en 1882, au sujet de la Compagnie de fournaises de New-York et de l'Ontario:—

Le parlement ne possède nul renseignement sur la nature de cette compagnie, sur son organisation, sur ses pouvoirs corporatifs, sur le nom de ses promoteurs.

N ajouté :

Il me semble donc, d'abord, qu'à moins qu'il n'existe quelque disposition législative établissant le contraire, notre législation doit viser à créer elle-même la corporation à laquelle nous donnons les pouvoirs demandés.

Comme mes honorables collègues le voient, voilà le point de vue auquel je me suis placé, et je ne crains pas de le dire, règle générale, voilà la procédure suivie par nos comités, qui ont tenu à ins-

crire à la loi relative aux constitutions en corporation les pouvoirs que ces compagnies, soit de l'étranger soit d'une législature provinciale, viennent solliciter du parlement fédéral. M. Blake ajoute :

A mon point de vue, c'est une excellente raison militante en faveur de la constitution de la corporation à laquelle nous venons d'accorder la reconnaissance légale, avec le pouvoir de débiter son câble sur les côtes, et certains autres pouvoirs dont elle avait absolument besoin et qu'elle ne pouvait obtenir que grâce à l'autorisation concurrente de deux législatures de juridiction indépendante.

Il s'agissait alors ici d'une catégorie de bills nécessitant l'exercice simultané de l'initiative législative de deux corps parlementaires, pour atteindre un but commun. M. Blake ajoute :

Ce raisonnement ne s'applique pas au bill actuel. Tous les pouvoirs que veut exercer la Compagnie de fournaises de New-York et de l'Ontario pourraient l'être par une corporation composée des mêmes propriétaires que ceux à la tête de la compagnie dans ce pays-ci. Ils pourraient acheter, acquérir des propriétés; ils pourraient miner et exploiter leur industrie, et rien ne s'oppose à ce qu'ils exercent tous leurs pouvoirs dans leur ensemble, en vertu d'une incorporation canadienne ou provinciale. Voilà donc la première objection que j'avais à faire valoir contre l'adoption du bill en troisième épreuve; c'est que sans une clause qui justifie une procédure évidemment irrégulière, nous sommes en voie d'accorder la reconnaissance légale et des pouvoirs à une compagnie étrangère.

M. Blake continue à développer la thèse que j'ai soutenue ici, mais malheureusement le débat fut abrégé et le bill subit sa troisième épreuve sans que le chef du cabinet eût répondu aux objections soulevées par M. Blake. Ces considérations ont toutefois, leur importance. Or, pour en revenir à cette compagnie étrangère, cette compagnie américaine de billets de banque, dont les directeurs sont inconnus au parlement, si elle n'est pas en mesure, à l'exemple des autres compagnies étrangères, de venir demander au parlement d'étudier mûrement et de décréter de nouveau les pouvoirs dont elle a besoin, pouvoirs qui ne sont pas prévus par la loi générale, cette compagnie, dis-je, si nous n'adoptons pas ce bill, aurait, d'après le droit des gens, certains droits et pourrait faire certaines affaires dans les pays.

Si la compagnie veut aller plus loin que ne lui permet le principe de la courtoisie internationale, il me semble qu'elle devrait se conformer à la coutume qui a prévalu quant aux corporations composées de sujets britanniques, soit au Canada, soit dans la mère-patrie. Je tiens dans ma main (je n'ai pas l'intention de vous les lire en entier) deux causes qui présentent une grande analogie avec la question qui nous occupe; ces deux causes sont relatives à des actes passés en 1891 et 1892. Lorsque des corporations anglaises sont venues nous demander de les reconnaître, le parlement a insisté pour avoir communication de leur charte et mettre ainsi à la portée du public canadien les renseignements les plus complets.

Dans la discussion de ce projet de loi, on n'a encore donné aucune raison pourquoi nous accorderions ces privilèges et pourquoi nous adopterions une législation exceptionnelle en faveur de cette compagnie. Pour vous démontrer la valeur particulière que l'on accorde à la compagnie, je puis vous dire que tous les livres de cette corporation étrangère, — non pas les seuls livres qu'elle tiendra au Canada et qui seront dans l'édifice qu'elle construira à Ottawa — feront foi *prima facie* en faveur de la compagnie, dans tout litige devant nos tribunaux. Il me semble que l'intention de la compagnie n'a pas

d'abord été d'observer trop à la lettre les dispositions qu'elle demandait à ce parlement d'adopter.

Je suis convaincu M. l'Orateur, que, pour des raisons que je viens d'exposer à cette Chambre, le parlement, dans les circonstances actuelles, ne consentira pas à la troisième lecture de ce projet de loi. Comme Canadien, la raison d'être de ce bill m'inspire de la répugnance. Les faveurs accordées à cette compagnie étrangère aux dépens des industries canadiennes, demandent, je crois, notre désapprobation; et la législation exceptionnelle que l'on propose — même si la compagnie avait des titres, — est contraire à la pratique de ce parlement et établirait un précédent dangereux en fait de législation d'intérêt privé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai pas l'intention de continuer la discussion soulevée par mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper), mais après le discours élaboré de ce dernier, je crois qu'il n'est que juste de dire à la Chambre, que ce bill a été le sujet d'une longue discussion dans le comité des bills d'intérêt privé. Chaque article et chaque ligne de ce projet de loi ont été discutés à fond, et le bill tel qu'amendé et rédigé en comité, a été rendu conforme aux autres bills que nous avons adoptés auparavant. Dans quelques-unes de ses remarques, l'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper) a été tout à fait juste envers le comité qui a rapporté le bill et le bill lui-même. Le projet de loi soumis à cette Chambre ne crée pas une nouvelle corporation; il reconnaît une corporation qui existe déjà dans l'Etat de New-York. Les pouvoirs et les obligations de la compagnie, en vertu de l'acte qui l'a constituée en corporation ont été exposés devant le comité des bills privés et ont été étudiés par tous ceux qui l'ont désiré; mais la compagnie ne demande pas à ce parlement de lui accorder tous les pouvoirs que la législature de l'Etat de New-York lui a octroyés. Elle ne demande qu'un ou deux pouvoirs très limités, mais qui lui sont absolument nécessaires. Elle demande en premier lieu, de reconnaître ses pouvoirs de corporation. Tout avocat sait qu'en vertu des principes qui régissent les relations internationales, cette compagnie pouvait faire des affaires d'une certaine nature au Canada, et poursuivre le recouvrement des dettes qui seraient une suite de ses opérations commerciales. Mais la compagnie demande :

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Que ses pouvoirs de corporation soient reconnus et ratifiés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, et c'est sur ce point, je crois, que l'honorable député se trompe et c'est pour lui faire apercevoir son erreur, que j'ai pris la parole. L'objet de ce bill n'est pas de faire reconnaître les pouvoirs de corporation de la compagnie, en tant que corporation; l'objet de ce bill est de donner à la compagnie le pouvoir de faire certaines choses que l'on mentionne, et ces choses-là seulement. Le préambule du bill déclare :

La dite compagnie désire faire reconnaître et ratifier son organisation et ses pouvoirs de corporation par le parlement du Canada, autant que la chose est nécessaire pour la mise à exécution du présent acte.

Et le dispositif du bill statue que la compagnie :
Est revêtu et mise en possession, comme corporation, de tous les pouvoirs, privilèges et droits nécessaires pour

faire, dans la cité d'Ottawa, Ontario et ailleurs au Canada, des opérations générales d'impression, de gravure et de lithographie dans toutes leurs branches, ainsi que la fabrication des machines dont elle aura besoin pour son propre usage, et aussi pour acquérir et posséder les propriétés foncières et mobilières qui leur seront nécessaires de temps à autre pour poursuivre ses opérations commodément et de la manière voulue.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'avais devant moi, lorsque j'ai parlé, le préambule et l'article du bill que l'on vient de lire, et je suis fermement convaincu, qu'en les combinant l'un et l'autre, nous avons, par ce bill, reconnu et ratifié des pouvoirs de corporation que nous ne connaissons pas, ainsi que l'organisation et tous les pouvoirs de la compagnie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne tombe pas d'accord avec l'honorable député quant à l'interprétation de ce projet de loi. Les mots du premier article sont très clairs, très précis, et ont un sens très restreint. Ils confèrent simplement à la compagnie les pouvoirs nécessaires pour faire certaines choses spécifiques y mentionnées, pour faire des opérations générales d'impression, de gravure et de lithographie, et pour acquérir et posséder les propriétés foncières et mobilières qui lui seront nécessaires pour cette fin. Chacun sait que, sans ce pouvoir, la compagnie serait incapable de faire affaires au Canada ; elle ne pourrait pas posséder des propriétés foncières et l'objet principal de ce bill est de lui donner le droit de posséder telles propriétés.

M. POWELL : La compagnie n'aurait-elle pas ce pouvoir en vertu de l'Acte des corporations étrangères.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pas dans cette ville, je crois.

Sir CHARLES-HIBBERT-TUPPER : Pas directement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non ; le bill est pour lui donner ce droit et prévoir que, du moment que la compagnie cesse de faire affaires ici, elle est obligée de vendre ses propriétés foncières. Nous ne ratifions pas les pouvoirs qui ont été accordés à la compagnie par la législature de l'État de New-York ; nous lui donnons simplement des pouvoirs nécessaires et limités qui sont mentionnés dans le premier article du bill. Les articles 2 et 3 ne donnent pas de pouvoirs à la compagnie, mais contiennent simplement une déclaration pour permettre à toute personne de poursuivre la compagnie. Ces articles exposent simplement la manière de bien signifier toute pièce de procédure ; et mon honorable ami constate, en lisant plus attentivement l'article 3, que l'objection qu'il soulève n'est pas bien fondée, car cet article ne dit pas que les énonciations écrites dans les livres de la compagnie ne font pas foi *primâ facie* en sa faveur, mais font foi *primâ facie* contre elle.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Pas du tout.

M. POWELL : Ces énonciations font foi tant en faveur de la compagnie que contre elle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Que dit l'article ?

M. DAVIES.

Tous les livres de la compagnie tenus par l'employé spécialement chargé de ce soin, feront foi *primâ facie* de tous les faits qu'ils paraîtront comporter dans toute poursuite ou procédure contre la compagnie ou contre tout actionnaire de la compagnie.

Ce serait une monstrueuse perversion de cet article et quelque chose de contraire à toutes les règles d'interprétation, que de dire que cet article, dont l'objet est de déclarer que les inscriptions contenues dans les livres de la compagnie, feront foi contre cette dernière, peut être interprété de façon à signifier que telles inscriptions feront foi en faveur de la compagnie. Je prétends que l'article signifie seulement, et doit être interprété de cette manière, qu'une personne qui poursuit la compagnie peut offrir comme preuve les livres de la compagnie.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je sais que cet article est contraire à toutes les règles de la preuve et c'est une des raisons pourquoi je combats ce bill.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'article primitif a été modifié en comité, et comme il se lit maintenant, je crois qu'il ne signifie pas autre chose que ce que je viens de dire.

M. POWELL : Le ministre de la Marine et des Pêcheries en est arrivé à cette conclusion, je crois, sans avoir étudié attentivement les règles de l'interprétation. Sa déclaration concernant les règles de la preuve est parfaitement exacte, mais comme matière d'interprétation statutaire, il se trompe du tout au tout. Quelle est la signification des mots "contre la compagnie ou contre tout actionnaire de la compagnie" ? Les mots qualifient ce qui précède immédiatement, "dans toute poursuite ou procédure." Je suis étonné d'entendre mon honorable ami affirmer le contraire. Si donc ces mots qualifient les mots "poursuite ou procédure"—et cela ne fait pas de doute,—examinons la matière plus attentivement et voyons combien l'interprétation de l'article est simple et facile." Tous les livres de la compagnie feront foi *primâ facie* de tous les faits qu'ils paraîtraient comporter" telle est la déclaration que les livres feront foi *primâ facie*. Dans quels cas ? "Dans toute poursuite ou procédure contre la compagnie." D'après moi, le cas ne présente aucun doute.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je suis fâché de ne pouvoir partager l'opinion de l'honorable député. Les règles de la preuve sont parfaitement claires.

M. POWELL : Nous en sommes sur les règles de l'interprétation statutaire et non sur les règles de la preuve.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous devons lire cet article à la lumière des règles de la preuve. Un juge, en interprétant cet article, dirait que les inscriptions contenues dans les livres de la compagnie peuvent faire foi contre elle, mais non en sa faveur.

M. POWELL : Mon honorable ami sait que les déclarations d'une partie, par écrit ou autrement, font foi contre elle. Il n'y a pas besoin de déclaration statutaire pour qu'il en soit ainsi ; le droit commun prévoit le cas.

Donc, si, en vertu du droit commun, les inscriptions contenues dans les livres de la compagnie font foi contre elle—et il n'y a pas de doute à ce sujet—quelle est l'utilité de cet article ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les livres font foi tant contre la compagnie que contre les actionnaires. La charte ne ferait pas foi contre les actionnaires, en vertu du droit commun.

M. MONK : Permettez-moi d'attirer l'attention de l'auteur du bill sur une question de détail. On m'a représenté tout récemment que la ressemblance entre le nom de cette compagnie et entre le nom de la compagnie qui fait affaires dans la cité de Montréal est de nature à induire en erreur, et en réalité a produit déjà quelque confusion. L'une de ces compagnies est appelée *The British Bank Note Company* et l'autre *The American Bank Note Company*. Lorsque deux compagnies ont le même champ d'action, il me semble qu'il n'est que juste de leur donner des noms plus différents, de manière à les distinguer l'une de l'autre. Et je crois qu'il est de mon devoir, vu les représentations que l'on m'a faites, d'appeler l'attention de l'auteur du bill sur ce point. Nous avons déjà au Canada des compagnies d'assurance qui font affaires sous des noms presque semblables ; l'une *The Phoenix Insurance Company of London* et l'autre *The Phoenix Insurance Company of the United States*, et je sais qu'à Montréal, cette ressemblance dans les noms a produit une grande confusion. Je suggérerais à l'auteur du bill de faire quelque changement dans le nom de cette compagnie, de manière à les distinguer plus facilement de la compagnie qui existe déjà.

M. BELCOURT : Ce point a été très attentivement considéré par le comité des bills privés. Les exemples que vient de nous donner l'honorable député ont été cités en comité et dûment considérés, mais le comité n'a vu aucun inconvénient dans l'emploi du nom inscrit dans le présent bill.

M. FOSTER : J'ai plusieurs objections contre ce projet de loi et je me propose de les exposer brièvement. Je ne discuterai pas les points de droit, c'est une tâche que nous abandonnons aux avocats qui sont membres de cette Chambre. En premier lieu, je m'oppose au nom de la compagnie. Je crois qu'il aurait été préférable de donner à cette compagnie un nom qui l'aurait distinguée clairement de la compagnie qui fait affaires au Canada depuis longtemps. On peut prétendre qu'en mettant le mot *British* avant le mot *American*, on fait une distinction très palpable entre les deux compagnies ; mais il n'est pas moins vrai que, dans le cours ordinaire des affaires, la confusion entre les deux est facile, et l'on aurait aisément pu obvier à cet inconvénient en changeant le nom de la compagnie américaine. Je ne sais si nous sommes à temps pour opérer ce changement, mais plus tard, je demanderai à l'auteur de ce bill de considérer la chose. Il y a, dans le monde, une foule d'autres noms, et il n'est pas du tout nécessaire que deux compagnies rivales aient des noms tellement ressemblants que l'on peut les confondre l'une et l'autre.

Telle est ma première objection contre le bill. Voici ma seconde objection : Quels qu'aient été les

renseignements que possédait le comité des bills privés, l'œuvre de ce comité est terminée. La question est maintenant soumise à cette Chambre et quels qu'aient été les pouvoirs du comité, et quelle qu'ait été l'étude que le comité ait faite de cette mesure, la Chambre, lorsqu'on lui demande de considérer la troisième lecture du bill, doit avoir, si elle le désire, tous les renseignements que le comité a obtenus. Or, quels renseignements l'auteur du bill nous a-t-il fournis ? Nous ne connaissons pas du tout les promoteurs de la compagnie. Comment ! jamais on accorde de pouvoirs à une compagnie qui veut faire affaires au Canada, soit par un acte du parlement, soit en vertu de l'acte général des compagnies, sans connaître, au préalable les promoteurs du bill. C'est là une question que l'on considère toujours très attentivement, et ce n'est pas sans raison, car il est bon de connaître la position des promoteurs d'un bill. Ce n'est pas discréditer les personnes qui demandent d'être constituées en corporation et la réponse de l'auteur de ce bill que ces personnes sont sans reproches, que ce sont d'excellents hommes d'affaires qui sont dans le commerce depuis de longues années et que l'on ne doit pas les dénigrer, n'est pas une réponse suffisante.

Tout cela peut être vrai, mais c'est une sage règle de cette Chambre, une règle qui a toujours été appliquée toutes les fois que des compagnies de ce genre ont demandé une charte, soit au moyen d'un acte du parlement, soit en vertu de l'acte général des compagnies ; l'on a toujours exigé que les promoteurs fussent connus, et le parlement a le droit de savoir le nom des personnes qui composent la compagnie américaine et quelle est réellement l'organisation de cette compagnie.

Ma deuxième objection est relative aux pouvoirs que l'on accorde à cette compagnie. Je ne suis pas avocat, mais s'il y a dans la langue des choses plus claires les unes que les autres, c'est que ce parlement en votant la troisième lecture d'un bill et en donnant à ce bill force de loi, non seulement reconnaît les pouvoirs de corporation et l'organisation de cette compagnie inconnue—une compagnie entièrement inconnue en tant que l'on ne nous a donné aucun renseignement sur son compte ce soir—mais aussi ratifie ces pouvoirs en tant que le parlement du Canada peut ratifier les pouvoirs d'une compagnie quelconque. Quels sont ces pouvoirs ?

On a toujours insisté très fortement, afin que toutes les compagnies soient placées sur le même pied dans la concurrence des affaires en ce pays. Nous pouvons dire que pour ce qui concerne ses opérations au Canada, les pouvoirs de la compagnie sont limités par les derniers articles du projet de loi. Il en est peut-être ainsi, mais il peut être vrai également que si cette compagnie a de grands et excessifs pouvoirs en comparaison de l'ensemble des pouvoirs dont jouit la compagnie canadienne, l'*American Bank Note Company* faisant la plus grande partie des affaires dans un pays étranger, possède, en somme, des pouvoirs beaucoup plus étendus et par conséquent beaucoup plus de force pour la concurrence. On ne devrait pas, je crois, demander à ce parlement de ratifier sans avoir le moindre renseignement les pouvoirs de cette compagnie étrangère : assurément nous devrions insister, exiger, si cette compagnie étrangère nous est imposée dans le but de détruire, si possible, une industrie établie depuis plusieurs années au Canada

ou au moins dans le but de faire une très forte concurrence à cette industrie, nous devrions insister, dis-je, pour que l'on n'accorde pas à cette compagnie l'avantage de pouvoirs plus étendus que n'en possède la compagnie rivale. Nous devrions au moins insister pour que cette compagnie étrangère déclare à cette Chambre quels sont ses pouvoirs, afin que cette Chambre sache ce qu'elle fait. La Chambre a incontestablement le droit de restreindre ces pouvoirs de manière à mettre cette compagnie sur le même pied que la compagnie canadienne. Voilà ma seconde objection.

Mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding) a agi comme il l'a fait, sous prétexte d'effectuer une économie dont nous parlerons dans quelques instants. Dans le débat que nous avons eu sur cette question, on a parlé des faits et des circonstances qui ont entouré l'adjudication de l'entreprise, pour l'impression de nos billets de banque etc., à la compagnie américaine. Ce projet de loi n'est que le corollaire de l'adjudication de cette entreprise, et ce bill est présenté par un député qui ne fait pas partie du cabinet, afin d'exécuter tous les arrangements faits avec le gouvernement et dans quel but ? Pour faire en ce pays l'ouvrage qu'une compagnie canadienne a toujours fait d'une façon satisfaisante, et consentait à faire encore au même taux que cette compagnie étrangère. Voilà ce qui fait ou devrait faire hésiter le parlement à accorder à la compagnie américaine des pouvoirs exorbitants. Que l'on sache d'abord quelle est cette compagnie et quels sont ses pouvoirs. Est-ce que l'auteur du bill a donné le moindre renseignement à la Chambre à ce sujet ? Je ne l'ai pas entendu et il n'en a donné aucun.

Voilà donc mes principales objections contre ce projet de loi. Les honorables membres de la droite pourront nous dire qu'il n'est pas juste—l'entreprise ayant été donnée et ayant été accordée à cette compagnie, et la Chambre ayant approuvé ce qui avait été fait, autant que faire se peut sans une motion formelle—de revenir sur ce sujet en nous opposant à la constitution en corporation de cette compagnie. Je reconnais la force de cet argument; si la Chambre est décidée à approuver le gouvernement qui a accordé cette entreprise à une compagnie étrangère, il n'est pas raisonnable en opposant à ce bill une fin de non-recevoir formelle, de renverser, de détruire ou de retarder ce que le parlement désire voir exécuter.

Mais en même temps, il est parfaitement juste que nous ne donnions à cette compagnie que les pouvoirs dont jouissent les compagnies canadiennes. Même s'il faut se rendre jusque là, la compagnie américaine peut faire ce que les autres corporations sont obligées de faire en ce pays,—s'adresser au gouvernement, en vertu de l'Acte des compagnies, obtenir des lettres patentes et ensuite faire ses opérations conformément aux lois qui régissent les compagnies du même genre au Canada. Mais si le gouvernement ne veut pas agir en vertu de l'Acte des compagnies, mais désire, par l'entremise d'un de ses partisans, obtenir un acte spécial du parlement, qu'il le fasse régulièrement et comme les Canadiens qui demandent des pouvoirs de corporation. Je prétends que nous marchons maintenant dans l'obscurité et que l'on ne devrait pas demander au parlement d'aller à tâtons dans cette matière. Nous devrions savoir quelle est cette compagnie américaine : quels pouvoirs et quel système d'organisation on veut lui donner. Il faudrait changer

M. FOSTER.

aussi le nom de cette compagnie de manière à ne pas la confondre avec une compagnie canadienne qui existe depuis longtemps.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES : Nous ne pouvons changer le nom de cette compagnie ; car par ce bill nous ne créons pas une nouvelle compagnie.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Vous pouvez faire tout ce qui vous plaît.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES : Cette compagnie ne vient pas ici demander des pouvoirs de corporation ; elle vous demande simplement de reconnaître un nom que ni vous ni elle ne pouvez changer, à moins que vous ne créiez une nouvelle compagnie. Changer le nom de cette compagnie, serait priver ce bill de tout effet.

M. FOSTER : Que mon honorable ami (M. Davies) me permette de lui poser une question. Disons que cette compagnie est pour obtenir l'entreprise pour imprimer nos billets de banque, etc. Est-il nécessaire pour elle d'avoir les pouvoirs d'une corporation, avant de se mettre à l'œuvre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES : Non.

M. FOSTER : La compagnie peut exécuter son entreprise sans cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES : Elle peut faire une certaine partie de l'ouvrage sans cela.

M. FOSTER : Alors ce ne serait pas l'empêcher complètement d'exécuter son ouvrage. Ce qu'elle demande c'est de lui accorder des pouvoirs de corporation, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES : Oui.

M. FOSTER : Très bien ; mais alors pourquoi ces Américains ne peuvent-ils pas faire comme les Canadiens qui demandent des pouvoirs de corporation. Qu'ils se présentent comme John Smith et Timothy Jones et autres, qu'ils passent leur demande en bonne et due forme et qu'ils reçoivent les pouvoirs que nous accordons aux Canadiens dans de semblables circonstances. Qu'ils obtiennent des lettres patentes, comme les Canadiens sont obligés d'en obtenir. Il y a des formalités à observer pour cela. Mais il me semble que c'est pousser la chose très loin, en vérité, que de lancer au Canada une compagnie étrangère qui fera l'ouvrage que nos compatriotes étaient prêts à exécuter, et ensuite d'adopter des mesures extraordinaires que l'on n'emploie pas quand il s'agit de Canadiens, afin de donner à cette compagnie les pouvoirs que l'on veut lui accorder.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES : Les remarques de mon honorable ami, lorsqu'il déclare que nous voulons "lancer" au Canada une compagnie étrangère, n'ont rien à faire avec le bill qui nous occupe. Aussi je n'envisagerai pas la question sous cet aspect. Je déclare simplement que cette compagnie a un nom et des pouvoirs de corporation en vertu des lois de

l'Etat de New-York. Elle demande certains pouvoirs spécifiques au Canada. Le bill propose de lui donner trois pouvoirs spécifiques et restreints, lesquels sont mentionnés dans l'acte. Tout homme qui considère le bill sans parti pris, abstraction faite de l'entreprise, ne peut s'opposer à cela. L'objection que l'on fait au nom de la compagnie n'est pas sérieuse. Vous devez refuser de lui donner des pouvoirs de corporation ou refuser de les lui accorder.

Si vous accordez ces pouvoirs, ce ne peut être que sous un nom commun à la loi et spécifié dans l'article concernant certaines associations existant déjà en vertu des lois de l'Etat de New-York. L'honorable député (M. Foster) dit que nous ignorons le nom des promoteurs. Tous ces renseignements ont été fournis au comité des bills d'intérêt privé et avant que le comité adoptât le préambule du bill, on a soumis les articles concernant l'association, exposant quels sont les membres et les promoteurs de celle-ci, et quels sont leurs pouvoirs. On ne cherche pas à obtenir le droit d'exercer au Canada ces pouvoirs de corporation étendus, on veut seulement y avoir le droit de posséder des immeubles, et d'y faire les affaires de la gravure, de la lithographie et de l'imprimerie.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il ne peut certainement pas y avoir.....

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

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a dit un mot sans y être autorisé par le règlement, et je désire seulement en dire un autre.

Une corporation étrangère n'a pas plus de droits ici que des particuliers étrangers. Cette compagnie vient ici, et, comme l'a fait remarquer un député, il arrive que son nom vient en conflit avec celui d'une compagnie canadienne. Pour agir régulièrement, elle devrait faire ce qu'un particulier venant des Etats-Unis serait requis de faire, ce que d'autres corporations font tous les jours, savoir : demander une charte distincte sous un nom nouveau, laquelle comprendrait les pouvoirs qu'elle demande.

M. BENNETT : Lorsque la discussion générale a eu lieu sur la correspondance concernant ce contrat il y a une semaine ou deux, je n'y ai pas pris part, mais comme la discussion sur le bill s'est développée avec un caractère très général, je désire dire un mot sur le sujet.

Je dois dire que l'honorable député qui a présenté le bill ne peut pas se plaindre de n'avoir pas eu amplement le temps et l'occasion de répondre aux nombreuses objections qu'on a soulevées contre l'adoption de ce bill.

M. BELCOURT : Je ne me suis pas plaint de cela.

M. BENNETT : L'honorable député dit qu'il ne s'est pas plaint de cela ; mais il y a eu certainement plainte de ce côté-ci de la Chambre, et il y a certainement eu plusieurs fortes et puissantes objections faites au bill. Il est bien connu que non seulement au Canada, mais dans d'autres pays, il s'élève des procès par suite de la similitude des noms adoptés par différentes compagnies chartées.

Il me semble que les messieurs qui transportent cette compagnie de billets de banque américaine au Canada, comme ils le font, non pas dans l'unique but d'exécuter ce contrat qu'ils ont conclu....

M. l'ORATEUR : L'heure réservée aux bills de nature privée étant expirée, je quitterai le fauteuil, et la Chambre se réunira en comité des voies et moyens.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'aimerais à faire remarquer qu'il a été compris qu'on en finirait maintenant avec ce bill, et qu'il ne serait pas remis à un autre jour.

M. FOSTER : Non, mon honorable ami (M. Davies) n'a pas raison de dire que la chose fût fixée à l'heure qui suivrait immédiatement. En consultant les *Débats*, il s'apercevra qu'il fait erreur.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il fut compris que si le bill était ajourné jusqu'au retour de mon honorable ami le député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper), on n'essaierait pas d'empêcher le bill d'arriver à terme.

Sir CHARLES TUPPER : Je corrobore cette assertion. J'ai déclaré moi-même que, quant à moi, et je croyais pouvoir parler au nom de mes amis, on n'essaierait pas d'empêcher le bill d'arriver à terme, et je regretterais beaucoup si l'on devait agir de quelque manière en ce sens. Mais je ne crois pas que rien ait été dit de nature à limiter la discussion du bill ou à empêcher que cette discussion soit complète, ce qui, comprends-je, n'est pas d'empêcher un bill d'arriver à terme.

VOIES ET MOYENS—TARIF.

(En comité.)

M. WALLACE : Lorsque vous avez suspendu la séance à six heures, je parlais du monopole existant relativement aux biscuits et à la confiserie. Je disais que, malgré la preuve—je l'ai sous les yeux en ce moment—ce monopole avait élevé les prix payés par le consommateur, et les avait élevés très considérablement quant à certaines variétés d'articles, je croyais cependant que ce bill, dans la mesure de l'existence de ce monopole, ne serait pas très efficace.

Qui doit-on avoir d'abord pour juges ? On parle des juges de la cour Supérieure. Mais le conseil du gouvernement doit préparer un acte d'accusation avant qu'on puisse s'adresser aux juges pour leur soumettre un cas quelconque. Eh bien ! M. le président, avant que les juges soient appelés à faire une enquête relativement à ces fabriques de biscuits, le gouvernement nommera naturellement ceux à qui incombent spécialement le devoir de faire cette enquête, et il en chargera le ministre du Commerce et ses deux collègues, le ministre des Finances et le contrôleur des Douanes. Ces trois ministres constitueront un comité pour découvrir et constater s'il y a lieu de procéder, s'il y a entente répréhensible entre les manufacturiers de biscuits et d'articles de confiserie.

Eh bien ! M. l'Orateur, imaginez-vous justement ces trois ministres à l'œuvre. Je ne doute pas que le ministre du Commerce ne rende une décision juste et impartiale ; mais quelle est la position du cas vis-à-vis des deux autres ? Pourrions-nous

attendre d'eux, dont les intérêts, dit-on, sont engagés jusqu'à un certain point dans cette branche d'industrie même; pourrions-nous attendre d'eux, dis-je, qu'ils se condamnent eux-mêmes, ainsi que leurs amis, à la peine imposée par cet article du bill pourvoyant à ce que les droits soient entièrement abolis ou réduits à un degré qui ramène les manufacturiers à la raison, pour s'exposer ensuite, après cette enquête, à la poursuite criminelle qui doit s'ensuivre? Car l'acte concernant les monopoles existe encore, et ce bill-ci, je suppose, n'abrogera pas les dispositions du bill adopté il y a quelques années. Je dis donc que nous pourrions voir ces ministres, au lieu de condamner les fabricants de biscuits et d'articles de confiserie, leur accorder peut-être un bonus supplémentaire, ou plus de protection même qu'ils n'en avaient auparavant en vertu de ce bill. On voit que ce sont des hommes actifs et industriels, et qui pourraient demander encore plus de protection.

Eh bien! sous ce rapport le bill n'opérerait aucun bien, mais il causerait un mal incalculable. Que trouvons-nous dans ce bill? Certes! M. l'Orateur, je crois pouvoir faire un peu l'histoire de cet article de ce bill concernant le tarif.

Ne sait-on pas que, pendant les vingt dernières années ou plus, sir Oliver Mowat a adopté dans la province de l'Ontario, relativement aux licences d'hôtel, un système qui prive les hôteliers de leur liberté, qui les dépossède de leur droit et de leur indépendance. Voilà un fait connu de tous ceux qui, dans cette province, se sont tant soit peu intéressés à cette question. Et, M. l'Orateur, j'imagine voir l'œuvre hautement despotique de sir Oliver Mowat dans ce tarif.

M. McMULLEN: Votre assertion est mensongère.

Quelques VOIX: A l'ordre! Rétractez-vous!

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT: Je crois que l'honorable député ferait bien de retirer son expression.

M. McMULLEN: Je la corrigerais en disant que l'assertion n'est pas exacte. Mais je le fais seulement parce que les règles de la Chambre l'exigent.

M. WALLACE: Eh bien! c'est très bon de la part de l'honorable député de Wellington-nord, car je n'ai pas même fait d'assertion: J'ai dit m'imaginer voir l'œuvre hautement despotique de sir Oliver Mowat dans cet article du bill. J'allais demander à l'honorable député de Wellington-nord comment il sait que la main de l'ex-premier ministre de l'Ontario ne se trouve pas dans cet article? Il doit avoir fait partie du cabinet; il doit savoir ce qui s'y est passé.

M. McMULLEN: M. le président, je demande la permission de me justifier. L'honorable député m'a représenté sous un faux jour dans la déclaration qu'il a faite, et je réclame le droit de le corriger. Il a dit que sir Oliver Mowat avait fait adopter dans l'Ontario, une loi concernant les licences qui dépossédait les hôteliers de leur liberté. J'ai dit que cette assertion était mensongère, puis je l'ai corrigé en disant que l'honorable député avait fait une assertion inexacte, et c'est ce que je déclare maintenant.

M. WALLACE.

M. WALLACE: L'honorable député a tort comme d'habitude. Ce que j'ai dit touchant les hôteliers de l'Ontario, c'est que sir Oliver Mowat les avait dépossédés de leur indépendance, non pas de leur liberté; c'est qu'il avait adopté un système de scrutin qui n'était pas secret, et par lequel les votes de ces hôteliers pouvaient être connus, et l'étaient. Par ce moyen on pouvait exercer une pression sur eux, et on leur disait: "Si vous votez contre le gouvernement de sir Oliver Mowat, vous savez ce qui vous attend quand arrivera le temps d'obtenir les licences." Et les événements ont prouvé des centaines de fois que cette menace n'était pas une parole vaine et sans fondement, mais qu'elle était exécutée au temps indiqué.

M. McMULLEN: Non.

M. WALLACE: L'honorable député dit non: sait-il ce qui se passe dans toutes les divisions électorales de la province de l'Ontario?

M. McMULLEN: Citez un cas.

M. WALLACE: Je puis lui citer un cas dans la division ouest d'York, une foule de cas.

M. McMULLEN: Non, vous ne le pouvez pas.

M. WALLACE: Je ne satisferai pas sa curiosité dans le moment même. Toutefois je lui citerai deux noms, savoir: John Duck et Thomas Hastings, de la division ouest d'York. Contredit-il cela? Le nie-t-il? Il ne connaît rien à ce sujet. Je pourrais lui citer vingt noms si c'était nécessaire.

Je disais donc que, ayant constaté la grande efficacité de sa tactique relativement aux hôteliers dans les comtés de l'Ontario, et le fait qu'il avait pu exercer une influence indue, une influence qui n'était pas justifiable d'exercer contre les hôteliers, sir Oliver Mowat vient maintenant à Ottawa dire: "Messieurs, j'ai accompli bien d'autres choses! Par exemple ce projet dirigé contre les hôteliers a fonctionné à merveille. Ceux-ci n'osaient pas voter, ou s'ils votaient, ils devaient le faire dans le sens que nos amis leur disaient, sinon ils éprouvaient des difficultés. Eh bien! Voici les manufacturiers dont le nombre d'employés se chiffre dans les dizaines de mille, et nous pouvons, si vous me laissez faire, adopter la même méthode quant à eux." Et en voici le résultat, c'est-à-dire l'article 17 de ce bill concernant le tarif, un article qui ne peut répondre à aucun autre objet, s'il devient loi.

Ce serait une menace fort efficace à suspendre sur la tête des manufacturiers. Imaginez-vous justement certain ministre de la Couronne, disons par exemple le directeur général des Postes, visitant un collège électoral dans une élection partielle, Simcoe-est, peut-être, et se rendant à Orillia, là où il pourrait rencontrer M. Tudhope, grand manufacturier de wagons et de bogheis. Il pourrait dire à ce monsieur: "Nous ne toucherons pas à votre industrie; nous allons vous accorder, de fait, plus de protection." Mais lorsque le ministre reviendrait au parlement, le gouvernement présenterait aussitôt un tarif ayant trait à cette industrie. Le directeur général des Postes pourrait retourner à Orillia à l'élection générale suivante et dire à M. Tudhope, grand manufacturier: "Vous faites beaucoup de bruit à propos des droits, en disant que nous allons porter atteinte à la protec-

tion dont vous jouissez à présent; mais nous apprenons qu'il existe un monopole dans l'industrie des wagons et des bogheis, et nous allons faire une enquête, dont la conséquence peut-être sera que nous abolirons complètement le droit, et que nous priverons votre industrie de toute la protection dont elle jouit à présent." Telle sera la conséquence inévitable si cet article est adopté. Y a-t-il un pays libre où l'on tolérerait que toute une industrie soit tenue à la merci du gouvernement régnant? Voilà une atteinte portée à la liberté des manufacturiers canadiens. Si la loi actuelle concernant les monopoles n'est pas assez énergique, on devrait alors proposer un bill qui la rende plus efficace, et donne à la loi le pouvoir de punir tous les manufacturiers qui organisent des monopoles contraires à l'intérêt des consommateurs.

Mais les membres de la droite ne se proposent pas de s'occuper de l'intérêt des consommateurs, nonobstant les paroles prononcées il y a un instant par le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies). Celui-ci, dans le cours de ses remarques, a dit que le bill concernant les monopoles était une farce. A-t-il proposé un seul amendement pour le rendre efficace, lors de sa présentation, ou encore en est-il un parmi ces membres de la droite qui ait dit un seul mot en faveur d'un bill destiné à protéger les droits des consommateurs? On ne constate nulle part que l'honorable ministre ou ses collègues aient jamais fait une déclaration quelconque en faveur d'un bill semblable. Durant qu'il parlait, j'ai signalé qu'il y avait monopole parmi les fabricants de fil en Angleterre, que les compagnies engagées dans cette industrie possédaient une agence centrale, et que celle-ci avait fait monter les prix de 50 pour 100 en un seul jour. Ce bill ne gênera pas les monopoles formés dans les pays étrangers, et il ne peut pas mettre obstacle à aucun degré aux monopoles établis au pays par d'autres que les manufacturiers. Ceux-ci constituent les deux grandes classes des monopoles qui opèrent d'une façon nuisible pour le Canada. Ce bill leur aidera, il ne leur fera pas tort. J'ai déjà signalé les monopoles existant dans le commerce de la houille et dans le commerce en gros des épiceries. Ce bill, je le répète, ne gênera pas les monopoles des manufacturiers des pays étrangers, qui expédient ici des marchandises; mais il tendra à opprimer les industries du pays, surtout en temps d'élection, quand les honorables membres de la droite savent que des dizaines de mille hommes sont employés par les manufacturiers, et que les intérêts de ceux-ci sont identiques avec intérêts de ceux qu'ils emploient.

Ce bill a pour objet d'enlever toute l'affaire à la juridiction des tribunaux pour l'attribuer à celle du gouvernement car le renvoi à un juge de la cour Suprême est un pur prétexte. Le gouvernement doit en premier lieu établir qu'il y a cause, de prime abord, il doit faire l'enquête. Il peut tenir cet article suspendu sur la fête d'un manufacturier tant que l'élection n'est pas terminée, et, par ce moyen, exerce une espèce de terrorisme non seulement sur les manufacturiers; mais sur leurs employés, dont la subsistance dépend des opérations de la fabrique. Ces procédures peuvent se continuer tant que dure l'élection, et ensuite le gouvernement ou le juge pourra décider qu'il n'y a pas de cause.

Une autre raison pour laquelle cet article a été inséré dans le bill concernant le tarif est que les

membres de la droite, lorsqu'ils siégeaient dans l'opposition, ont poussé de fortes clameurs contre les monopoles. Ces messieurs ont présenté le tarif qui était un curieux mélange de protection, d'un peu de libre-échange et d'un petit arrangement pour détruire certaines des industries du pays. Ils disent maintenant aux libre-échangistes, fort mécontents du tarif, que par cet article actuellement à l'étude le gouvernement anéantira tous les monopoles. L'électeur ordinaire ignore qu'il y a déjà en vigueur une loi semblable à cet article, et que la loi commune du pays s'applique aussi aux monopoles dans une certaine mesure; ainsi le gouvernement a inséré dans l'acte concernant le tarif une disposition qui, prétend-il, devra anéantir tous les monopoles, pour prouver qu'il s'occupe des intérêts des libre-échangistes à cet égard.

Il croit que cela satisfera les cultivateurs et sera accepté comme un pas dans la voie de la liberté du commerce. Voilà qui pourrait être très bien s'ils avaient affaire à des gens dépourvus d'intelligence, qui ne savent pas lire et ne peuvent suivre les affaires publiques; mais le peuple verra que cet article n'a pas un seul trait qui le rachète, et qu'il empiète sur le terrain des tribunaux.

Cet article ne devrait pas faire partie du bill concernant le tarif, et jamais bill de cette nature n'a contenu un article qui lui fût aussi étranger que l'est à celui-ci cet article 17. Le sujet qui le constitue devrait être considéré suivant son mérite intrinsèque; mais cela ne servirait pas le dessein des messieurs de la droite. Ces messieurs appliquent une leçon que leur a donnée sir Oliver Mowat, s'inspirant de son expérience acquise dans la législation de l'Ontario, et l'on propose cet article dans le but d'intimider les électeurs. Mais j'avertis la droite qu'il ne fonctionnera pas et qu'il ne remplira pas le but désiré.

De plus, le ministre de la Marine et des Pêcheries, a exposé son cas de cette manière: "Supposons qu'il y ait un monopole relativement à une certaine classe d'articles; alors, si leurs prix sont exacts, où se trouve dans ce cas le grief?"

Mais, ajoutait-il, si leurs prix étaient déraisonnablement élevés, alors il y aurait un mal et tous ces gens là mériteraient d'être punis. Mais qui doit juger du prix auquel le fabricant ou le producteur peut vendre ses produits? A-t-on jamais entendu parler dans un pays libre d'une proposition comme celle qui comporte que le gouvernement indique au fabricant le prix auquel ce dernier doit vendre sa marchandise? Nul homme n'a le droit, nul gouvernement n'a le droit, nul juge n'a le droit de dicter le prix auquel un fabricant doit vendre ses produits. Qui peut déterminer le prix de revient de la fabrication à l'aide de la matière première de ce que coûte la vente, qui peut dire la somme des mauvaises dettes, le capital requis et ce que serait un profit légitime sur un article, si ce n'est le fabricant? Cependant, le gouvernement, sans entrer dans l'examen de ces questions, propose de les décider sur-le-champ. Il va dire que si les prix sont trop élevés il abolira la protection accordée à cette industrie, anéantir le capital employé, priver les ouvriers de leur ouvrage et ruiner le commerce du fabricant. C'est ce que le ministre nous a dit; il nous a dit qu'il allait décider la chose avec ses propres connaissances; et s'il ne la décide pas, qui le fera? Le juge ne peut la décider; personne ne peut le faire sauf ceux qui exploitent eux-mêmes l'industrie. Dans ce pays-ci la concurrence règlera

les prix, et la concurrence de l'étranger réglera les prix que l'on doit payer, et si la concurrence ne les règle pas et s'il se forme des monopoles, alors que les lois du pays qui déjà se trouvent dans le statut régulent la question. J'ai parlé l'autre soir de l'association canadienne des fondeurs métallurgiques, association qui, dans le temps, a été organisée en monopole. L'association a été organisée il y a vingt ans et elle se composait de vingt maisons. En dehors de l'association il y a quarante fabricants qui fabriquent le même article, et quelques-uns d'entre eux sont de grands fabricants, mais la plus forte partie sont des maisons de moindre importance et elles fabriquent des poêles à bois, des poêles à charbon, des poêles pour le chauffage, des fournaux de cuisine et toutes sortes de poêles. Chacun de ces fabricants fait un article d'un genre quelque peu différent, et le gouvernement pourra dire que ces dix-huit messieurs se sont organisés entre eux pour fixer leurs prix, et alors ce même gouvernement inmaulé qui connaît tout, décide que les prix sont trop élevés. Il n'a rien pour se guider dans cette décision, peu importe, il décide que les fabricants qui sont en dehors de l'organisation, qui n'ont enfreint aucune loi du pays, qui exploitent légitimement leur industrie, ce gouvernement décide sans une minute d'avis et à la façon de la Chambre Etoilee; et les industriels reçoivent avis que leur industrie est démolie et que leur protection de 30 pour 100 n'existe plus. La matière première qu'ils emploient est soumise à des droits, leurs machines sont soumises à des droits, tout est soumis à des droits, sauf leurs produits, de sorte que leur industrie est ruinée.

Or, est-ce là un pouvoir que ce parlement-ci devrait donner à un gouvernement? Je prétends que non. Je prétends que ce serait un grand mal; et comme le gouvernement a déjà fait un réexamen de quatre-vingt-dix à cent articles de son tarif, j'espère qu'il en remettra sur le métier quelques autres encore et qu'il nous présentera un tarif dont l'article 17 aura été éliminé. Il est à espérer qu'il mettra cet article de côté, faisant ainsi disparaître une tache d'un tarif qui est une production dont aucun gouvernement ne pourrait s'enorgueillir.

M. SPROULE: Je désire dire quelques mots relativement à ce paragraphe, car je crois que les honorables messieurs de la droite n'ont guère fait honneur à eux-mêmes en ce paragraphe en question; de même qu'ils n'ont pas donné à la Chambre d'explications lucides qui nous permettent de comprendre jusqu'à quel point ce paragraphe peut atteindre le but qu'ils se proposent. Au début, je puis dire que de ce côté-ci de la Chambre nous sommes tout aussi adverses à ces organisations, à ces monopoles que peuvent l'être les membres du gouvernement, et que nous sommes tout aussi disposés à les combattre et à les combattre efficacement que pourrait l'être toute autre personne dans ce pays. Mais là où nous différons d'avec le gouvernement c'est quant au remède qu'il propose d'adopter pour arriver à cette fin. Le ministre des Finances (M. Fielding) nous a dit, au début de son discours, que les pays où régnait le principe de la protection étaient toujours des pays où les monopoles existaient avec le plus de succès. Il est évident que le ministre des Finances ne lit pas beaucoup, ou qu'il n'a porté que peu d'attention au sujet, sans cela il n'aurait pas fait cette déclaration à la Chambre des Communes

M. WALLACE.

du Canada. S'il consulte une autorité sur cette question, et il y en a un grand nombre à la bibliothèque, il constatera facilement que ces organisations et ces monopoles ont été, pendant plusieurs siècles, tout aussi prospères en Angleterre que dans tout autre pays du monde. Et, M. le président, cette remarque s'applique non seulement à l'époque où l'Angleterre était sous le règne d'un système protecteur, mais aussi à l'époque où l'Angleterre a été relativement parlant un pays de libre-échange, et aujourd'hui nous trouvons en Angleterre autant de ces organisations et de ces monopoles qu'à toute autre époque de l'histoire. Nous y trouvons des hommes organisés entre eux à l'égard du commerce, contrôlant l'achat et la vente de produits, contrôlant les différentes branches de commerce, et cela tout aussi efficacement que dans tout autre pays entouré d'une protection élevée. Il me sera peut-être permis de citer certains cas où les autorités en Angleterre ont été appelées à s'occuper de cette question. En 1340, toutes les mines d'étain d'Angleterre étaient sous le contrôle exclusif d'un allemand. Un siècle plus tard les marchands du roi avaient, disait-on, le monopole des ressources connues de l'alun, et ils exerçaient ce monopole sous l'empire d'une organisation entre eux.

En 1505, le roi Henri VII, établit des règlements relatifs à l'industrie de la corderie dans la ville de Bridgport, dans le comté de Dorsetshire. En 1830, il y eut une autre disposition restreignant la fabrication des vêtements aux habitants de Worcester, et il y eut ensuite plusieurs autres. En 1609, le roi fut obligé d'abolir les monopoles au moyen d'une proclamation. En 1618, 1624 et 1639 il fut obligé de s'en occuper de nouveau. En examinant l'ouvrage que j'ai devant moi, je vois que dans chaque siècle de l'histoire d'Angleterre ce pays fut envahi par les monopoles, syndicats ou coalition, dans une aussi large mesure que les pays protectionnistes.

Aux États-Unis ces coalitions ont produit des effets funestes dans une bien plus grande proportion qu'ici, et nous pourrions nous guider sur ce que les États-Unis ont fait à l'égard de cette question. Ils ont essayé d'appliquer le même remède que l'article 17 de cette résolution propose; c'est à dire d'abolir ou réduire les droits sur les produits qui donnaient lieu à une coalition. Cette méthode a été proposée il y a plusieurs années, et la seule différence entre cette méthode des États-Unis et celle qui est présentée ici, est que le gouvernement américain en a fait l'objet d'un bill spécial et ne l'a pas insérée dans une résolution contenue dans le tarif. Mais le peuple des États-Unis a constaté que le remède était inefficace et il l'a abandonné, il y a déjà longtemps.

Ensuite, après plusieurs années d'essai, les autorités américaines adoptèrent un autre remède. En 1888, un comité de la Chambre des représentants fut nommé, avec mission de s'enquérir des opérations des syndicats aux États-Unis, et dans son mémoire il émit l'opinion que, bien qu'un syndicat fût dangereux et dût être surveillé par une loi, il n'impliquait pas nécessairement monopole, cette association a de plus grandes facilités que les particuliers pour produire des effets avantageux et pernicieux, mais que sa puissance dans le dernier cas est amoindrie par les découvertes du siècle, et, le comité concluait que les peines les plus sévères devaient être décrétées contre les associations, dont l'objet pouvait être le monopole

ou la hausse des prix. Dans sa sagesse il recommanda cela à la Chambre des représentants, et la Chambre approuva et accepta son mémoire, et l'adopta, non pas une loi, mais plusieurs lois au sujet de cette question. A mesure que les gens trouvèrent le moyen d'é luder ces lois, la Chambre les modifia et décréta des peines contre les individus qui mettraient leur commerce sous la direction d'un syndicat, d'une coalition, ou sous la forme d'un monopole. L'injustice causée à la population par les syndicats et les coalitions est si grande que nous devons nous imposer le devoir de les supprimer aussi tranquillement que possible.

Mais cette résolution, si elle est adoptée, accomplira-t-elle cet objet ? Non. Supposons que vous voudriez aujourd'hui vous occuper d'un syndicat appelé *Standard Oil Company*, qui, me dit-on, est établi au Canada, et dont l'influence commence à se faire sentir ici ; de quelle manière cette clause pourrait-elle l'affecter ? C'est une compagnie étrangère. L'huile ne pourrait pas être importée ici de l'étranger, soit de Russie ou d'Angleterre. Le pays serait aux mains de ce monopole gigantesque, auquel la présente clause 17 ne pourrait pas être appliquée, parce que c'est une compagnie étrangère.

Il y a d'autres coalitions que cette résolution n'atteint pas. Des individus peuvent s'entendre pour vendre des marchandises qu'ils ont en vertu d'un certain arrangement qui leur permet de vendre pour un seul prix, et ce prix peut excéder de beaucoup celui qu'ils devraient exiger, et la résolution ne s'applique pas à ce cas. Ainsi que l'a dit l'honorable député d'York (M. Wallace) elle ne peut s'appliquer qu'aux manufacturiers qui sont protégés par un droit.

Mais quel remède faut-il appliquer à ces coalitions ? Je prétends que c'est une loi qui punira ceux qui les composent, au moyen d'une amende ou de l'emprisonnement, ou les deux ; que c'est le seul moyen que vous puissiez employer pour en venir à bout.

Je ne m'étonne pas de ce que le gouvernement ait trouvé ce moyen pour satisfaire une importante partie de la population qui désire voir disparaître les coalitions, les syndicats et les monopoles, car un des articles du programme des patrons était en faveur de la suppression de ces syndicats et monopoles, et quand il y eut alliance entre les patrons et les libéraux, le gouvernement fut obligé de tromper les patrons avec l'idée qu'il allait les supprimer. Mais leur espoir va être déçu, car cette clause ne les fera pas disparaître.

Une autre raison pour laquelle j'objecte à cette clause est qu'elle est dangereuse et pas avantageuse. Elle confère à quelques hommes le pouvoir de harceler, d'ennuyer ou de gêner les hommes d'affaires dans leurs opérations commerciales. Si la résolution est adoptée, elle aura pour résultat de mettre les marchands et les manufacturiers à la merci du gouvernement au point qu'ils seront dans une crainte perpétuelle de se voir appliquer cette règle. On pourrait s'en servir pour exiger des intéressés des contributions pour fins politiques ou pour exercer du chantage. Jamais un gouvernement ne devrait avoir le pouvoir d'intimider ou de harceler une classe quelconque de la population, ou d'empêcher des citoyens d'exercer leur droit de suffrage, ou de faire comprendre aux marchands et aux manufacturiers du pays que du moment qu'ils cesseront d'appuyer le gouvernement ils courront

le risque d'être soumis à des enquêtes qui pourront ruiner leur commerce.

Malgré le désir que le gouvernement peut avoir de gêner et restreindre les syndicats et les coalitions, cette loi ne peut pas être efficace. Que peut-elle faire dans le cas de la coalition des compagnies d'assurance que nous avons dans le pays aujourd'hui ? Comment cette loi peut-elle s'appliquer à cette coalition ? Quel droit peut-on supprimer dans les affaires d'assurance ? C'est une chose impossible. Si le gouvernement désire, ainsi qu'il le prétend, atteindre ces coalitions et ces syndicats, il doit présenter et faire adopter une loi spéciale pour cette fin. Il y a eu des lois aux Etats-Unis conférant aux particuliers le pouvoir d'instituer des actions contre ces syndicats et ces coalitions. Mais on a constaté que c'était impraticable, parce que si le plaignant ne réussissait pas à obtenir un verdict, il était passible de dommages, et le syndicat le poursuivait. En conséquence on est venu à la conclusion que la loi devrait être appliquée par l'Etat.

Pourquoi l'Etat n'a-t-il pas appliqué la loi que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a fait adopter ? Sir Oliver Mowat a refusé de l'appliquer. Il en a laissé le soin aux particuliers. Avait-il le désir de supprimer les syndicats et les coalitions quand il a refusé d'appliquer cette loi ? Je dis qu'il ne voulait pas la rendre efficace ; et aujourd'hui il est assez intelligent pour savoir que le seul moyen d'atteindre ces coalitions est d'imposer une amende ou l'emprisonnement, ou les deux, à ceux qui formeront des coalitions ou des syndicats au détriment du pays. C'est le seul moyen efficace qu'il faut employer.

Pour toutes ces raisons j'objecte à cette résolution. En premier lieu, je dis qu'elle est insérée dans le bill relatif au tarif. Elle ne doit pas être là, mais être une loi indépendante, si elle doit avoir une valeur quelconque. Ensuite elle doit atteindre les syndicats et les coalitions de toute nature, soit de manufacturiers, marchands ou importateurs, ou de compagnies d'assurance, ou dans d'autres genres d'affaires, soit en vendant ou en achetant. Il faut une loi qui les atteindra et les privera tous également. Vous faites une loi applicable à certaines classes et non pas à d'autres. C'est pour toutes ces raisons que j'objecte à la résolution. A mon avis elle sera nuisible et de nulle valeur.

M. FOSTER : Je désire dire quelques mots avant que le débat aille plus loin, pour faire valoir les objections à cette clause qui découlent des observations qui ont été faites par le ministre des Finances (M. Fielding) et par le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), qui attache si peu d'importance à la question, qu'il s'endort au moment où je prends la parole. Toutefois je n'ai pas de doute qu'il va s'éveiller avant longtemps.

J'objecte à cette législation, en premier lieu, à cause de la nature du tribunal auquel la poursuite et le jugement et l'exécution de la sentence sont confiés. Quel est le poursuivant dans le présent cas ? Le poursuivant est un comité de chefs d'un parti politique, qui existe pour amener son parti au pouvoir et l'y maintenir en combattant tous ceux qui ne partagent pas ses opinions politiques.

Or, je dis que le chef d'une organisation de parti, savoir : le gouvernement, dans les circonstances qui existent dans ce pays, n'est pas le tribunal qui doit avoir la décision finale des causes dans lesquelles des particuliers doivent être jugés, dans

lesquelles une preuve de la nature la plus précise et la plus technique doit être fournie et où doit être rendu le jugement déterminant les peines à appliquer.

En premier lieu, si le pays doit être convaincu que justice sera rendue, le plus mauvais moyen de produire cette conviction est de composer votre tribunal du chef d'une organisation de parti, peu m'importe que vous l'appeliez gouvernement ou autrement. Qu'est-ce qui contribue le plus à inspirer un sentiment de sécurité à l'égard de la vie et de la propriété? C'est le fait que la judicature d'un pays est dépourvue autant que possible de tout préjugé et de tout esprit de parti. C'est le fait que ces hommes, si au-dessus des luttes, des préjugés et des rancunes de parti, sont guidés par une longue série de précédents créés par des juges illustres, et par une accumulation d'usages et de règles judiciaires, de telle façon que quand ils ont à juger sur certaines réclamations, ils se laissent guider sans égard aux influences politiques, se laissant guider uniquement par les précédents et la loi.

Or, si c'est à un tribunal de cette nature qu'il faut renvoyer les questions ordinaires affectant la vie et la propriété; comment se fait-il que quand il s'agit des grands intérêts manufacturiers et industriels du pays, dans lesquels des capitaux se chiffrent par des millions de dollars sont placés, et dans lesquels l'emploi de centaines de milliers d'ouvriers est en jeu, vous suiviez une ligne de conduite différente et que vous soumettiez ces questions à un corps politique.

Quand il s'agit de litiges ordinaires entre particuliers, comportant seulement quelques centaines de dollars, il faut les soumettre à un tribunal guidé par les précédents et par la loi et à l'abri des influences politiques, mais quand les intérêts des marchands et des capitalistes et des ouvriers employés dans nos grands établissements manufacturiers sont en jeu, vous refusez de les laisser à la décision de ces tribunaux indépendants.

J'en appelle au bon sens et à l'impartialité de la Chambre, et je demande si nous pouvons sans danger renvoyer ces questions à un corps composé d'hommes comme, par exemple, mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) qui, quelle que soit la haute estime que nous avons pour lui dans la vie privée, est en matières politiques un partisan des plus fanatiques, un homme ayant les opinions politiques les plus outrées, et un adversaire invétéré de tous les tories.

Quelqu'un peut-il supposer qu'il est possible d'espérer que devant un tribunal composé de l'honorable ministre et de ses collègues, justice sera rendue comme elle dut l'être, en dehors de toute influence politique? Du moment qu'un homme sera traduit devant ce tribunal de partisans son premier soin sera de chercher l'influence politique qui pourra obtenir une décision en sa faveur.

Je me souviens que, il n'y a pas plus de douze mois, un très haut fonctionnaire, représentant la reine dans le pays, a déclaré dans un document public qu'il croyait utile de relever la magistrature du Canada en nommant quelques libéraux afin d'éviter le soupçon qu'il était composé d'un trop grand nombre de conservateurs.

Eh bien! on nous demande aujourd'hui de créer un tribunal partisan au sujet duquel chaque homme qui sera traduit devant lui, s'il est de la même couleur politique, comprendra qu'il a treize juges en sa faveur et qui, s'il ne partage pas les mêmes opi-

M. FOSTER.

nions politiques, sentira qu'il comparait devant treize juges qui ont tout intérêt à décider contre lui. Cela ne sera pas de nature à faire espérer au peuple que justice sera rendue. On ne peut pas porter un coup plus fatal à la confiance publique dans la justice que d'établir un tribunal de cette nature.

Je objecte à une autre chose. Ces messieurs avaient recommandé en premier lieu que le poursuivant et le tribunal devant lequel les faits devaient être exposés fussent ces mêmes treize partisans qui composent le cabinet. Cependant ils se sont ravisés. Leurs propres amis leur ont fait d'énergiques remontrances, et ils ont nommé un juge. Que fera ce juge? Il les aidera à commettre l'injustice qu'ils veulent perpétrer. Ils ont ajouté un juge et un juge nommé *ad hoc*—un de leurs propres amis s'ils le désirent. Et supposez-vous qu'ils choisissent un de leurs anciens adversaires?

Quoi qu'il en soit, n'est-il pas déplorable de créer un tribunal qui sera le poursuivant en premier lieu, et qui, en second lieu, prononce: a et exécutera le jugement; et ensuite de nommer un juge *ad hoc*, choisi dans les rangs de leur parti et attendant de l'avancement de son parti, et nommé pour quelle fin? Pour prononcer jugement suivant la loi? Pas du tout, parce qu'ils auront soin que ce juge ne prononce pas le jugement. Tout ce qu'il aura à faire sera de prendre les procédures rédigées et recommandées par ces treize partisans et de constater s'il y a entente, oui ou non, et quand il aura dit qu'il y a ou qu'il n'y a pas entente, la besogne de ce juge sera finie.

Appliquez cette règle de procédure à la cour Suprême du Canada. Appelez-en à cette cour d'un autre tribunal, que ces juges examinent la preuve à fond et qu'ils donnent simplement leur opinion et dites leur ensuite qu'ils ne doivent plus rien dire ni rien faire. Et ces treize partisans, savoir: le cabinet du pays, diront si jugement doit être rendu ou une peine imposée ou non. Est-ce là rendre justice? Mais c'est ce qu'ils vont faire. Ils s'obstinent à rester dans un silence ignoble quand nous leur faisons observer que leur manière d'agir ne tend pas à élever très haut le sentiment de justice ni à faire observer les notions de justice dans le pays. Ensuite, quand le juge nommé *ad hoc* aura étudié la preuve et fait rapport, d'après la déclaration du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), les treize partisans pourront alors se servir du jugement et dire aux intéressés: Faites ce que nous voulons que vous fassiez, ou nous allons appliquer la peine; faites ce que nous vous disons de faire et nous n'appliquerons pas la peine.

M. McMULLEN: C'est ce que vous faites.

M. FOSTER: J'entends la voix de mon honorable ami de Wellington-nord (M. McMullen). Oh, comme cet homme indépendant est déchu! Quelle sottise a prise l'échine si raide il y a quatorze mois! Aujourd'hui, il est prêt à saper les bases de la justice—lui, la puissance invincible, qui prononçait ici ces discours, dont neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans une seule session, et qui faisait ces discours dans le pays qui ont à la fin fait monter son parti au pouvoir. Lui, l'architecte de son parti, reste assis, son énergie s'est transformée en léthargie, répétant le refrain du perroquet: J'ai une grande confiance dans les ministres.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a reconnu aujourd'hui qu'il était loisible au conseil des

trouve d'imposer la peine. J'objecte à cela. Si nous sommes pour avoir un juge, si ce juge étudie la preuve et qu'il arrive à la conclusion qu'il y a crime, qu'il détermine la peine, et qu'elle soit proportionnée au crime.

Pourquoi ces treize hommes sont-ils là ? Parce qu'ils ont une majorité dans cette Chambre. Comment ? Au moyen d'une propagande politique. Combien de temps seront-ils là ? Aussi longtemps qu'ils conserveront l'appui de la majorité dans cette Chambre ; c'est-à-dire, aussi longtemps que leurs partisans dans le pays les appuieront.

Qu'arrivera-t-il ensuite ? Prenez votre action ; portez la devant le juge *ad hoc*, qu'il décide qu'il y a crime. Alors il s'agit de savoir si le crime doit être puni. Le juge ne peut pas infliger la peine ; ce sont ces treize qui diront si la peine doit être imposée ou non. Si l'industrie qui est en cause jouit d'une influence puissante dans le comté de mon honorable ami de Wellington-nord, lui et les agents du parti viendront à Ottawa et ils diront au gouvernement : N'imposez pas la peine à ces hommes, si vous les traitez bien ils voteront pour nous à la prochaine élection.

Est-ce que je dis quelque chose qui n'a pas lieu ? Eh bien ! ce cabinet de treize n'a pas une heure de repos dans la journée à cause de la pression que ses partisans exercent sur lui pour faire mettre des honnêtes gens à la porte et les remplacer par des agents politiques. Ils le savent, et ils le savent fort bien. Quel puissant levier ce sera, quand les nobles et impartiaux treize, maintenus à leurs sièges en Chambre par les agents de quartier et de comté ; et quand ces agents arriveront avec une avalanche de lettres et de délégués auprès de ces nobles treize et diront : Laissez cela en suspens jusqu'après l'élection. Et cela aura-t-il lieu ? Certainement.

M. MCGREGOR : Il comprend cela.

M. FOSTER : Je le comprends. Oui, et les honorables députés de la droite le comprennent très bien, et c'est pour cela que cette résolution est là.

Disons maintenant un mot de la punition. N'est-il pas vrai que personne ne peut mettre en doute que si un tort est causé, la punition doit être infligée à celui qui est déclaré coupable, à lui seul ? Quelle est la punition dans le présent cas ? C'est la plus absurde que j'aie encore entendu discuter. Elle est tellement absurde que le partisan outré, le député de Kingston (M. Britton), qui a parlé cette après-midi, a senti sa conscience alarmée au point qu'il s'est levé et qu'il a déclaré être de l'avis du chef de l'opposition (sir Charles Tupper) sur ce point, et qu'il a ajouté : Si vous faites souffrir par cette punition l'innocent en même temps que le coupable, donnez au moins une compensation à l'innocent.

C'est quelque chose. Nous avons fait une brèche dans les rangs serrés. Nous avons conquis le sage représentant de Kingston, un avocat de renom et parlant d'après l'expérience qu'il a acquise. Un homme supérieur qui a senti le poids du joug ministériel sur ses épaules pendant des semaines et des semaines, comprend enfin qu'il ne peut plus l'endurer et qu'il doit s'en débarrasser. Il secoue et brise les chaînes du servage et il dit aux ministres : Vous imposez une punition inique, je partage l'opinion du chef de l'opposition sur ce point.

Et quelle est cette punition ? Disons qu'un certain nombre de propriétaires de salaisons dans le

pays, dans l'exploitation de leur industrie et en faisant la concurrence avec des producteurs étrangers, se forment en association ou font un pacte pour élever le prix du lard à un chiffre qu'ils croient rémunérateur. La poursuite est instituée, les treize se mettent à l'œuvre, le juge *ad hoc* est appelé ; il a la preuve et les témoignages que les saumeurs ont haussé le prix du lard. Voilà les faits et voilà les juges réunis. Quelle est la punition ? La punition est que les droits sur le lard seront abolis et les saumeurs sont punis. Mais en punissant ces propriétaires de salaisons, qu'ont fait les nobles treize ? Ils ont puni chaque cultivateur d'un bout à l'autre du pays. Quelle position charmante !

Pour punir une demi-douzaine de saumeurs, vous retranchez le droit sur le lard et vous exposez les cultivateurs du pays à la concurrence sans avoir un tarif protecteur, concurrence que le gouvernement lui-même a déclaré être trop forte. Le premier tarif qu'il a présenté déclarait que la concurrence libre était trop forte pour les cultivateurs et il imposait un droit sur le lard de deux ou trois cents par livre pour donner une chance aux cultivateurs. Justice admirable et égale ! Nous avons souvent entendu dire que la justice est aveugle. C'est de la justice absolument dissimulée sous le banc.

Allons plus loin. Prenons la fabrication du fer. Pourquoi les honorables chefs de la droite présentent-ils un tarif qui impose certains droits sur le fer ? Est-ce pour des fins de revenu seulement ? Ils savent que ce n'est pas pour cela. Ils savent que s'ils voulaient simplement se procurer un revenu, ils fixeraient le droit au-dessus du coût de production dans le pays ; de manière à faire importer tout le fer qu'il nous faut. Au lieu de cela, il a fixé le droit à un chiffre assez élevé qu'il en attend l'avantage compensateur de nature à préserver l'immense industrie du fer du pays. Un certain nombre d'intéressés dans cette industrie se mettent ensemble et forment un pacte, la poursuite est instituée, le juge *ad hoc* est appelé, il déclare qu'il y a un pacte, la punition est infligée, les droits sont abolis. Qu'arrive-t-il ? Vous avez puni ces propriétaires de hauts-fourneaux, n'est-ce pas ? Mais qu'avez-vous fait de plus ? Vous avez ruiné une industrie que le gouvernement a dit devoir être protégée de manière à lui permettre d'exister. Justice agréable, justice égale qui, pour punir le coupable, ruine une des industries vitales du Canada.

Prenons les fabricants de coton. Pourquoi mon honorable ami a-t-il augmenté les droits sur le coton ? Ne les a-t-il pas augmentés ? Il ne faut pas le nier. Il a d'abord augmenté le droit, ensuite il l'a un peu diminué, et plus tard il l'a laissé à un chiffre qu'il a dit aux fabricants de coton être suffisant pour le protéger, eux et leur industrie.

Quelques-uns, une demi-douzaine de ces fabricants de coton forment une coalition. La poursuite est instituée, le poursuivant se met à l'œuvre, le juge *ad hoc* est appelé, il déclare qu'il y a un pacte, et la punition s'en suit, et le droit sur le coton est supprimé complètement. Quel est le résultat ? Pour punir quelques fabricants de coton qui ont fait un pacte, toute l'industrie du coton de ce pays est ruinée, des millions de dollars sont gaspillés et des milliers d'hommes sont privés d'ouvrage. Délicieuse justice, égale justice, justice sensée de la part des immortels treize. Pour punir un petit groupe de fabricants de coton récalcitrants vous allez ruiner toute une industrie, vous jetez

des milliers d'hommes sur le pavé et vous anéantisiez ce que vous avez déjà déclaré être une industrie vitale qui doit être conservée. Bien plus que cela. Les fabricants ne fabriquent pas le coton par simple plaisir. (Lorsque cette conversation aura cessé, je continuerai.)

J'avertis franchement les honorables députés de la droite, qu'il viendra un moment, si l'on manque de courtoisie à notre égard et si l'on refuse de nous donner les renseignements demandés lorsque nous discutons sérieusement des questions importantes, viendra un moment, dis-je, où il faudra imposer une règle générale de discipline.

Quelques VOIX : Oh, non.

M. FOSTER : Oni ; cela doit être, et sera fait. Sous le régime des honorables messieurs de la droite, tout court qu'il ait été, le gouvernement parlementaire, la liberté de discussion, premier principe de l'existence parlementaire, est vite foulée aux pieds dans cette Chambre ; et ces honorables messieurs commencent à croire qu'il leur suffit de mettre une résolution sur l'ordre du jour, puis de la présenter et nous laisser parler jusqu'à épuisement et alors l'adopter par leur majorité. Le jour est proche où cela ne sera plus possible en Chambre. Le gouvernement ferait bien de prêter quelque attention à la chose.

M. CAMPBELL : La chose nous a été répétée environ 14 fois.

M. FOSTER : Il y a des hommes qui peuvent entendre une vérité 14 fois et ne pas la comprendre, et il est nécessaire d'éclairer, si possible, une telle ignorance.

M. CAMPBELL : Vous ne pouvez l'éclairer.

M. FOSTER : Je le crains. Je n'ai pas d'arguments assez puissants pour pénétrer dans ce que l'honorable député croit être son cerveau.

Maintenant, revenons à la fabrication du coton. On a attiré votre attention sur la chose, vous avez en votre juge *ad hoc*, vous avez eu votre jugement, vous avez puni les fabricants, mais vous avez ruiné l'industrie. Qu'avez-vous fait autre chose ? Ainsi que j'allais le dire, on ne fabrique pas le coton pour le plaisir de la chose, mais pour le vendre. Les fabricants ne le tiennent pas à plaisir en magasin, après avoir fabriqué des millions de livres de coton, ils vendent ces produits à d'autres. A qui ? Aux marchands de gros, aux marchands de détail, aux négociants dans tout le pays. Or, que cette Chambre abolisse le droit et punisse deux ou trois fabricants récalcitrants, quel est l'effet de cette punition ? Une réduction de 27½ pour 100 sur toutes les cotonnades du pays que possède des négociants innocents. Est-ce là une juste peine ? Est-ce là la justice impartiale ? M. le président, on fait un grand tort aux industries du pays. Si une peine est nécessaire, les honorables députés ne peuvent-ils pas l'appliquer aux coupables ? Je répéterai où est l'injustice ? Les honorables messieurs de la droite, parmi eux le ministre des Finances, disent qu'il ne peut exister une ligue sans que tous ceux qui en font partie soient également coupables. Est-ce vrai ? Car l'honorable ministre dit qu'il ne peut définir où un juge pourra se prononcer, s'il y a dans cette industrie des fabricants qui se conduisent bien et tiennent leurs prix à un taux raisonnable.

M. FOSTER.

Les hommes d'affaires approuvent-ils cette idée ? Je demanderais à l'honorable ministre si cela n'est pas possible, si ce n'est pas ce qui se voit dans toute véritable coalition ? Il peut y avoir les $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{4}$, mais il y a toujours des fabricants honnêtes qui viennent aujourd'hui de fermer leurs établissements à cause de ceux qui ont formé la ligue et qui, par leur richesse, leur puissance, leur capital, tiennent sous leur dépendance les petits fabricants.

Maintenant, qu'allez-vous faire qui puisse arrêter la concurrence ? Vous avez dans le pays quatre grands fabricants d'articles en caoutchouc, par exemple ; supposons que trois d'entre eux forment une ligue et que le quatrième la combatte. Ce quatrième n'est pas de force à lutter contre l'organisation des trois autres ; ces derniers le forcent à fermer son établissement. Vous dites qu'il ne peut réclamer quelque chose pour cela. Mais il a à choisir entre la ruine complète et de quoi l'empêcher de mourir de faim. En tous cas, il se trouve dans cette position, non parce qu'il désirait y être, mais par le fait de ces trois forces réunies. Pourquoi alors puniriez-vous cet homme ? Il ne peut soutenir la concurrence contre les trois autres ; mais vous le punissez, vous ruinez son capital, son industrie, parce que les trois plus forts formés en ligue l'ont mis, contre son gré, dans cette position. Ainsi, vous punissez un innocent, un homme victime de la force, de l'organisation des hommes plus puissants que lui dans cette industrie. Les honorables messieurs n'admettront-ils pas que l'abolition des droits sur toutes ces marchandises est l'application d'une peine qui frappe 99 innocents pour atteindre un coupable.

Ainsi donc, je proteste, parce que cela n'est pas juste, ni sage, en ce qui concerne les intérêts commerciaux du pays.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai pas l'intention de faire un long discours. J'ai dit ce que j'avais à dire cette après-midi, à l'appui de la proposition actuellement devant la Chambre ; et la Chambre a remarqué, je crois, que l'honorable député et ses partisans ont été forcés de se réfugier derrière un seul, un unique argument. Tous les points de la question se réduisent maintenant en un seul qui a été parfaitement établi par l'honorable député qui vient de parler ; et en passant, je ferai observer à l'honorable député que lorsqu'il s'adresse aux honorables députés de ce côté-ci de la Chambre, il devrait avoir l'obligeance de nous regarder au lieu de nous tourner le dos.

M. FOSTER : C'est vrai. J'ai pris cette mauvaise habitude du ministre du Commerce et du ministre des Finances.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : D'où qu'elle vienne, l'honorable député ferait mieux d'y renoncer à l'avenir. Je veux maintenant attirer l'attention sur la question présentement devant la Chambre—les graves conséquences qui peuvent résulter de l'adoption du plan proposé dans cette résolution pour prévenir les coalitions commerciales. Ce plan, dit l'honorable député, aura pour mauvais effet de punir l'innocent avec le coupable. Ce plan est en cela si condamnable, que ce fait seul devrait le faire rejeter.

M. FOSTER : Pas ce fait seul.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES : J'en appellerai à l'histoire du passé, si ce n'est pas là le plan adopté par l'honorable député de temps en temps. J'en appellerai à l'histoire des dix dernières années d'administration des honorables députés, si, dans le cas de ligues existant dans le but d'élever les prix pour le consommateur, l'honorable ministre n'a pas, à titre de ministre des Finances, cru de son devoir de demander à la Chambre une réduction des droits, afin d'abolir ces ligues.

M. FOSTER : Par la Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES : Nous ne parlons pas de la cour, il s'agit du plan. L'honorable député prétend que le plan adopté est injuste, parce qu'il punira l'innocent avec le coupable. L'honorable député approuve le plan que nous adoptons, la seule faute qu'il y trouve, c'est que nous le copions du sien.

Dans un discours que faisait son ancien chef, il y a un an ou deux, que disait-il de ces coalitions ? Citons :

Chaque fois que le prix d'un article a été affecté par ces coalitions commerciales, on a mis cet article sur la liste des articles admis en franchise, ou l'on a réduit le droit à un point qui rendait impossible l'abus de la protection.

L'innocent souffrait comme le coupable sous la politique appliquée par l'honorable député qui a montré tant d'indignation ce soir, et ce plan qu'il a dénoncé et qui est si clairement décrit dans les paroles que je viens de citer, est la politique même présentée dans cette résolution, presque dans les termes de la résolution même.

M. HENDERSON : Je ne veux pas prolonger la discussion, vu qu'elle a surtout été faite par les honorables messieurs de ce côté-ci de la Chambre ; mais je ne puis laisser créer l'impression que nous approuvons ces syndicats et ces coalitions. D'après ce qui a été dit de ce côté-ci de la Chambre je suis sûr que nous sommes opposés à ces coalitions tout autant que les honorables messieurs de la droite.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a voulu attaquer l'ex-ministre des Finances au sujet de la manière dont étaient traitées les coalitions sous le régime de l'ancien gouvernement. Il a prétendu que c'avait été la coutume, sous l'ancien gouvernement, chaque fois que les fabricants élevaient trop les prix de leurs articles, de réduire les droits sur ces articles. Mais l'honorable ministre se rappellera que la chose n'était pas soumise à un comité de 13 membres de cette Chambre, mais bien au haut tribunal du parlement de qui l'on pouvait espérer avoir justice, sans faveurs.

L'honorable ministre a déclaré à la Chambre cette après-midi, que l'existence des coalitions commerciales était reconnue. Sur cette question, il semble y avoir une divergence d'opinion parmi des membres du gouvernement. Un honorable député nous dit qu'il y a d'abondantes preuves de l'existence de ces ligues, tandis qu'un autre nous dit que l'on ne saurait trouver semblables preuves. Le seul cas fourni cette après-midi à l'ancienne prétendue coalition du fil d'engravage. Nous avons peut-être entendu la chose cent fois, et l'on peut facilement démontrer que cette coalition n'existe pas depuis plusieurs années.

Une VOIX : Que dites-vous du pétrole ?

M. HENDERSON : En 1893, il y avait à Brantford, une fabrique de fil d'engravage. Cette manufacture vendit 800 tonnes de fil d'engravage, beaucoup plus qu'elle n'était capable de produire. Obligé de remplir ses commandes, elle ne put fabriquer que 380 tonnes. Elle s'assura alors 186 tonnes de la prison centrale de Toronto ; mais il lui en fallait encore une certaine quantité, et elle acheta 234 tonnes de la Consumers Cordage Company, que l'on appelait une coalition.

Personne ne désignera comme coalition commerciale la compagnie de Brantford, organisée par les cultivateurs qui souscrivirent le capital nécessaire, sur lequel aucun intérêt ne fut payé, le but de la compagnie étant de fabriquer le fil d'engravage et le vendre aux cultivateurs au prix de revient.

Personne ne prétendra que l'on ait réalisé des bénéfices sur le fil d'engravage fait par cette compagnie ; nul ne dira que sir Oliver Mowat ait permis la vente, à un prix excessif, du fil fabriqué par la prison centrale de Toronto ; mais malgré cela, la compagnie de Brantford, à la fin de l'année, prétendit avoir fait un bénéfice de 15 pour 100. Comment a-t-elle fait ce bénéfice ? Evidemment sur le fil acheté de la Consumers Cordage Company, et il est évident que cette compagnie était capable de fabriquer cet article à beaucoup meilleur marché que la prison centrale ou que la compagnie de Brantford.

Cela démontre, à mon avis, qu'il n'existait pas de coalition, même sur cet article, et l'on a plus parlé de coalition à ce sujet qu'au sujet de tout autre article.

Mais tandis que le ministre de la Marine déclare que l'existence des ligues est admise, nous voyons le ministre des Finances, à la tête du département dont il s'agit dans le moment, déclarer qu'il ne possède aucune preuve le justifiant d'agir en vertu de cette clause.

Il n'y a pas longtemps, je posai la question suivante :

1. Le gouvernement sait-il qu'il existe actuellement en ce pays des syndicats, coalitions, associations ou arrangements de quelque nature entre manufacturiers d'articles de commerce ou marchands faisant le commerce de ces articles dans le but de hausser le prix de ces articles ou de favoriser en quelque autre manière les intérêts de ces manufacturiers ou marchands aux frais des consommateurs, et que cette exploitation du public est facilitée par les droits de douane imposés sur les articles similaires lorsqu'ils sont importés ? 2. Si oui, dans quelles lignes d'affaires ces syndicats ou coalitions se trouvent-ils ? 3. Le gouvernement se propose-t-il de réduire tout de suite les droits sur tout article contrôlé par ces syndicats ou coalitions ?

Le ministre des Finances répondit ainsi :

D'après les informations générales qu'il a reçues le gouvernement croit qu'il existe au Canada des associations de la nature de celles qui sont mentionnées dans l'interpellation, mais ces informations ne sont pas suffisantes pour exiger une réduction de droits maintenant.

Ainsi, après dix-huit ans de régime conservateur, après 18 ans de protection—et le ministre des Finances déclare que la protection a créé les ligues commerciales—le ministre des Finances est incapable de découvrir dans le pays une seule ligue tombant sous le coup de la clause que l'on nous demande d'adopter dans le moment. Pourquoi cette clause, si elle ne doit pas servir à des fins politiques ? Nous n'avons pas d'objections à une loi destinée à supprimer les ligues commerciales, mais ce que nous condamnons, de ce côté-ci de la Chambre, c'est la forme sous laquelle cette loi est présentée à la

Chambre. Cette résolution est injuste sous plusieurs rapports et il est de notre devoir d'en combattre l'adoption.

Supposons, par exemple, que les commerçants d'un certain cercle forment une ligue entre eux; pourquoi punirait-on pour cela les fabricants de cet article? Les fabricants peuvent être parfaitement honnêtes, vendre leurs produits à une valeur raisonnable, n'élevant pas injustement le prix en raison de la protection qui leur est accordée, mais parce que les marchands de détail sont coupables de se liquer pour produire une hausse dans les prix, il faudrait punir les fabricants qui font un commerce honnête et ruiner leur industrie?

Je le répète, M. le président, je m'oppose à l'adoption de cette clause, parce qu'elle est impraticable, et je m'oppose de plus à la chose parce que c'est appliquer le système de gouverner le pays par arrêtés du conseil, système qui est déjà trop appliqué au Canada.

Cette clause est impraticable sous plusieurs rapports, car elle aura des résultats tout à fait différents de ceux pour lesquels la Chambre voudrait l'approuver. Appliquons-la un instant à quelques articles. Prenons le tabac, par exemple. Nous n'avons que quelques fabriques de tabac, et il n'est pas d'article au sujet duquel une ligue soit plus facile à organiser. Or, les honorables ministres veulent-ils un moment prétendre que s'il était découvert une ligue entre nos fabricants de tabac, le droit sur cet article devrait être aboli, qu'il faudrait mettre cet article sur la liste des articles admis en franchise, et percevoir d'une autre manière le revenu provenant de cet article, forçant ainsi des gens innocents de combler l'immense revenu provenant de cette source?

Supposons encore que nos distillateurs se liquent pour élever le prix des spiritueux—ce qu'ils peuvent faire aussi aisément que qui que ce soit—que va faire le gouvernement? Va-t-il abolir le droit sur le whisky? Certains gens considéreraient peut-être cela comme un bienfait, mais il semble étrange que les honorables ministres veuillent avoir le pouvoir de mettre le whisky sur la liste des articles admis en franchise, quand on nous dit que dans quelques jours il nous sera présenté un bill à l'effet de taxer hommes, femmes et enfants de ce pays de \$2 par année pour combler la perte du revenu de \$8,000,000 que déterminera l'application de la prohibition.

Cette mesure, il me semble, est tout à fait impraticable; le gouvernement ferait mieux de retirer cette clause, de nous laisser procéder à l'étude du tarif et terminer la besogne de la Chambre pour retourner dans nos foyers, contents d'avoir fait quelque chose dans l'intérêt du pays.

M. TAYLOR: L'argumentation de l'honorable chef de l'opposition n'a été réfutée ni par le ministre des Finances ni par le ministre de la Marine et des Pêcheries. L'honorable député de Kingston (M. Britton) a risqué une réponse. Il a compris la force de l'argumentation de l'honorable député (sir Charles Tupper), mais il n'a pu en saisir le véritable sens. L'honorable député a pris le cas supposé, que les fabricants canadiens s'étaient formés en coalition et qu'après avoir vendu leurs produits aux commerçants, le gouvernement avait découvert l'existence de cette coalition. Les fabricants passèrent en jugement devant un juge et un jury constitués par cette résolution, et il fut décidé M. HENDERSON.

d'abolir le droit sur le coton, et l'honorable député a prétendu que les marchands qui avaient acheté leur approvisionnement avant l'abolition du droit, subirait des pertes, et devaient avoir des compensations.

Ce n'est pas là l'argument invoqué par l'honorable chef de l'opposition. Il a prétendu qu'un certain nombre de fabricants dans la même industrie pouvaient rester en dehors des ligues, et que l'innocent allait être puni avec le coupable, si l'on donnait effet à cette résolution. Je sais qu'il existe aujourd'hui aux États-Unis, une coalition composée de onze fabricants, et dans laquelle deux ou trois de la même industrie ne sont pas entrés. Les membres de cette coalition disent que ces trois autres ne peuvent pas affecter le marché, parce qu'ils produisent une quantité limitée, et ainsi les membres de la coalition élèvent le prix des marchandises.

La même chose peut très bien arriver au Canada. Cinq ou six fabricants peuvent former une coalition, deux ou trois de la même industrie restant en dehors. Les premiers diront: nous pouvons produire les $\frac{2}{3}$ des marchandises nécessaires au pays, nous laisserons faire ces deux ou trois autres. Or, si le gouvernement apprend la chose, il fera son enquête et de suite abolira le droit, en vertu de cette loi. Qu'adviendra-t-il alors des deux ou trois honnêtes individus ne faisant pas partie de cette coalition? Leur industrie sera ruinée par l'abolition du droit, et ce sont eux qui ont droit à des compensations. Mon honorable ami de Kingston (M. Britton) n'a pas songé au cas de ces hommes, il n'a parlé que des marchands achetant leurs marchandises avant que les fabricants aient été frappés par cette résolution.

Quelle est la signification de cette résolution? Le gouvernement soumet un tarif qui n'est pas un tarif de protection, mais de revenu, dit-il, et il impose un droit de 20 à 35 pour 100. Maintenant, le ministre des Finances me dira-t-il comment un fabricant canadien peut injustement élever le prix d'un article qu'il produit en dépit du tarif que le ministre des Finances dit n'être que pour les fins du revenu? S'il y a un droit de 25 pour 100, pour les fins du revenu, sur certains articles fabriqués et que les fabricants de tels articles entreprennent d'élever le prix au-dessus de 25 pour 100, alors les importateurs feront venir leurs marchandises d'un pays étranger, ce qui empêche les fabricants d'élever leurs prix. Voici ce que dit la résolution, et l'idée de proposer une chose semblable à un parlement intelligent est simplement ridicule:

Que chaque fois que le gouverneur en conseil aura raison de croire qu'à l'égard de quelque article de commerce il existe une coalition, association ou pacte de quelque nature entre les fabricants ou les marchands de cet article....

Maintenant, il faut se rappeler que certains articles ne sont pas produits dans le pays. Supposons que les importateurs de thé se liquent pour élever indûment les prix. Comment le ministre des Finances va-t-il les punir? Il ne peut abolir le droit sur cet article, il n'y en a pas. Pourquoi présenter au parlement une loi qui est une fraude?

Les meuniers canadiens ont une association, et je suppose qu'ils décident d'élever le prix de la farine faite du blé récolté ici et protégé par un droit de 12 cents par boisseau. Qu'adviendra-t-il de l'honorable M. Cummings qui a fait de l'opposition à mon honorable ami et collègue l'honorable M. Wood, le député de Brockville? M. Cummings est le président de cette association. Mon honorable

ami prétend-il qu'il va désunir cette association en abolissant les droits sur le blé et la farine ? Qui cela frapperait-il ? Cela n'affecterait pas ces meuniers, mais nos cultivateurs, comme ferait l'abolition du droit sur le larid.

Comment, par cette loi, allez-vous punir le coupable sans atteindre aussi l'innocent ? Parlant en mon nom, et je crois être l'interprète du sentiment de tout membre de ce côté-ci de la Chambre, si le gouvernement veut soumettre une résolution juste et honorable au sujet des ligues commerciales, nous l'appuierons—c'est-à-dire s'il existe des ligues commerciales sous ce tarif de revenu. Si c'est un tarif de revenu, il ne peut y avoir de ligues, qu'en proportion du droit imposé ; car dès que le fabricant ou le négociant élève le prix d'un article au-dessus du droit imposé, viendra alors l'importation du même article.

Mais que le gouvernement soumette une proposition juste et honorable.

Si la loi citée aujourd'hui par l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) n'est pas assez forte, que l'on soumette alors une résolution assez forte et que tous les membres de ce côté-ci de la Chambre l'appuieront.

Mais ils s'opposent tant qu'ils le jugeront nécessaire à l'adoption d'une proposition aussi infâme que celle-ci. Ce n'est pas une proposition honnête ; elle ne porte pas les marques de l'honnêteté et c'est simplement une arme entre les mains du gouvernement qui veut la tenir suspendue sur la tête des manufacturiers de ce pays. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a, il y a quelques instants, contredit l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) et lui a demandé de lui nommer un propriétaire d'hôtel dans la province de l'Ontario qui ait été molesté. Mon honorable ami n'a pas donné de nom parce qu'il ne s'en rappelait pas sur le moment. Je me rappelle un de ces cas, et je vais en parler. Il y a quelques années, alors que j'étais pensionnaire à l'hôtel Grand Union de cette ville, qui était tenu par feu John Graham, ce dernier fut averti que s'il prenait part aux élections sa licence lui serait enlevée. Il perdit en effet cette licence. Feu l'honorable Alexander Mackenzie logeait à cet endroit en même temps que moi et il fut le premier à signer une requête envoyée à sir Oliver Mowat à l'effet de redonner la licence qui avait été injustement enlevée. Que l'honorable député de Wellington-nord réfute cette assertion s'il le peut. Tous les propriétaires d'hôtels de l'Ontario savent que la loi des licences a été tenue comme un gourdin au-dessus de leurs têtes, et mes honorables amis les membres de la droite veulent passer en contrebande dans la loi du tarif la présente clause, afin de s'en servir comme d'une arme contre les manufacturiers de ce pays. J'affirme que c'est le devoir de l'opposition de rester ici non seulement cette nuit, mais tous le reste du mois ou même encore trois mois plutôt que de permettre l'adoption et l'insertion dans les statuts du pays d'une loi aussi infâme.

M. CLANCY : Je désire dire quelques mots seulement, non pour prolonger cette discussion, mais en réponse à ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) semble avoir cru être une réponse complète à l'honorable ex-ministre des Finances (M. Foster). Cet honorable ministre a dit, pour justifier la position maintenant prise par le gouvernement, que c'était précisément le plan

adopté par le parti conservateur lorsqu'il a légiféré sur le même sujet. On a remarqué que cela s'appliquait à la législation confiée exclusivement au parlement, et non à celle dont le ministre prend l'initiative. S'il est vrai que le gouvernement suit la même voie, pourquoi propose-t-il cette mesure ? Si c'était là son but, n'était-il pas préférable de laisser au parlement l'initiative à ce sujet plutôt que d'en faire une mesure ministérielle ? Mais l'honorable ministre a dit qu'il était de l'avis du ministre des Finances, en ce que la résolution est plutôt faite dans le but de prévenir la formation des monopoles, que dans celui de punir les personnes qui y sont inféodés. Si c'est pour les prévenir, il semble donc qu'ils n'existent pas maintenant, et s'ils n'existent pas où est la nécessité de s'en occuper ? Si les monopoles existent en effet, maintenant, il est clair qu'ils devraient être combattus. L'honorable ministre a découvert une coalition de monopoles, en ce qui concerne la clouterie, affirme-t-il. Voyons comment se fait le commerce des clous. L'ancien droit sur les clous coupés était de trois quarts de cent la livre.

Les honorables membres de la droite ont produit un nouveau tarif, imposant sur les clous un droit *ad valorem* de 30 pour 100 et enlevant les trois quarts d'un cent la livre. Mais ils avaient peur du monopole et ils ont rétabli le tarif à $\frac{1}{2}$ cent la livre. D'après l'ancien tarif, les clous de fil métallique étaient taxés à un centin la livre. Les honorables ministres ont changé ce droit et y ont substitué une taxe de 35 pour 100 *ad valorem*, et ensuite l'ont changé contre un droit de trois cinquièmes de cent la livre. Je demande comment ils peuvent concilier cela avec leur clameur contre les monopoles ? N'étaient-ils pas assez puissants, soutenus comme ils le sont par une forte majorité, pour anéantir ce monopole s'il en existait ? Et s'il n'existait pas, ils n'ont rien à dire. Le cri jeté par les honorables membres de la droite, d'un bout à l'autre du pays, a été que la politique nationale est la cause et la source abondante des monopoles. Si cela est vrai, les honorables ministres sont tenus de ne pas demander l'adoption d'une mesure de cette nature, mais de prendre le soin de rendre les monopoles impossibles avant d'adopter un seul article de ce tarif. Ils ont donné à entendre au peuple que dès qu'ils seraient au pouvoir, ils feraient disparaître les monopoles, en faisant disparaître tous les vestiges des droits de protection. Ils voient la difficulté de s'en tenir à ce qu'ils ont dit autrefois. Il leur faudrait détruire toutes les industries ; mais ne pouvant s'en tirer, ils cherchent à donner au gouvernement du jour le droit d'être accusateur et juge dans sa propre cause.

Le seul fait d'avoir conclu un pacte—le prix des marchandises n'étant même pas augmenté d'une façon appréciable—mettra les membres de la coalition à la merci du pouvoir que les honorables ministres veulent maintenant s'arroger. Je n'insisterai pas sur la question. Les raisons invoquées de ce côté-ci de la Chambre semblent être si absolues et si complètement irréfutables, qu'il est étonnant que les honorables ministres veillent encore demander à leurs partisans de leur accorder le pouvoir qu'ils réclament. Il est à peine croyable qu'ils persistent dans cette voie. J'admire le courage de l'honorable député de Kingst-n (M. Britton) qui, je crois, s'est vu avec beaucoup de regret, forcé cette après-midi de différer d'opinion avec eux sur cette question. J'espère que les honorables

membres de la droite ne seront pas mis dans la fausse position résultant de la nécessité de servir leur parti au détriment du pays, en donnant leur appui à une proposition aussi monstrueuse.

M. BENNETT : Je crois que l'opposition manquera à son devoir si elle ne prolongeait pas la discussion sur cette clause du tarif, surtout lorsque l'on constate qu'elle a réussi à faire au moins une conversion aujourd'hui, dans la personne de l'honorable député de Kingston (M. Britton), et j'espère, quand même ce ne serait que pour tenir compagnie à l'honorable député, qu'avant que cette discussion soit close, quelque autre honorable membre de la droite l'appuiera. Nous avons lieu de nous féliciter très sincèrement de ce que l'honorable député de Kingston ait cru devoir annoncer à la Chambre qu'il ne peut appuyer le gouvernement sur cette question, parce que l'honorable député de Kingston—avec tout le respect dû aux autres honorables membres de la droite—occupe une position éminente du côté ministériel.

Si l'on considère qu'il est l'un des membres les plus distingués du barreau de la province de l'Ontario et que, de plus, il a rempli des fonctions quasi-judiciaires sous le gouvernement, l'on doit conclure que, dans cette position quasi-judiciaire, l'esprit de l'honorable député s'est sans doute élargi et accru très considérablement, ce qui, évidemment l'a porté à retirer son allégeance à son parti.

Si nous prenons ce projet de loi à sa première phase, il est impossible de ne pas voir que la clause est inapplicable. Au commencement elle pourvoit à ce que, s'il y a raison de croire que quelque article de commerce—et avant de passer à un autre point que l'on me permette de dire qu'il doit être évident pour tous les membres de cette Chambre que la plus grande confusion résultera de cette expression même. Prenons comme exemple l'industrie du bois de construction. Deux ou trois marchands de bois dans une partie donnée du pays, connaissant ce qu'il faut à la localité, peuvent s'entendre entre eux pour fixer un certain tarif pour certaines catégories de bois de charpente qu'eux seuls sont en mesure de vendre. Quel sera le résultat de cette entente ? Nécessairement, le gouvernement pourra supprimer les droits sur ces articles. Prenons encore l'exemple des cultivateurs. Certains d'entre eux se plaignent souvent que, à l'époque des semailles, trois ou quatre d'entre eux qui ont à vendre un certain assortiment de grains de semence haussent les prix. Qu'en devra-t-il résulter ? Si pendant l'époque des semailles, deux ou trois cultivateurs ont une grande quantité de grains de semence à vendre et qu'ils s'entendent pour hausser le prix au-dessus du prix ordinaire du marché, les autres cultivateurs se plaindront immédiatement qu'un monopole a été établi et le gouvernement sera forcé de nommer des juges dans toutes les parties du Dominion pour s'enquérir de ces choses. On ne pourrait restreindre en aucune façon l'étendue des effets qui peuvent être compris dans la catégorie des articles de commerce et chaque industrie ou entreprise commerciale serait chargée de plaintes faites au gouvernement aux termes de cette clause.

Il me semble que la deuxième clause donnera le plus d'embarras. C'est la clause qui pourvoit à ce qu'un juge fasse une enquête à l'effet de déterminer si le monopole existe ou non ; ensuite, vient la partie la plus étrange et la plus curieuse de toute M. CLANCY.

la loi. Figurez-vous, s'il est possible, un juge d'une cour criminelle, président à l'audition de la cause d'un homme accusé, disons du crime d'incendie ; il s'enquiert de tous les faits, et après cela, on lui enlève la cause et il lui faut la renvoyer au ministre de la Justice en lui demandant ce que ce dernier a l'intention de décider en la matière. Voilà ce que les honorables ministres ont proposé.

Ils ne disent pas que le juge s'enquerra des faits après quoi il en jugera, mais tout ce qu'ils lui donnent le pouvoir de faire est de faire rapport sur ces faits après quoi ce puissant tribunal de treize membres—et le chiffre treize étant un nombre fatidique ; j'espère que ses membres ne subiront que la mort politique pendant l'année—décidera ce qu'il y aura à faire envers le criminel supposé. Si l'on doit exercer le pouvoir politique, il y aura là une superbe occasion de s'en servir ; lorsque l'on considère que les honorables membres de la droite ont observé le plus grand silence, car l'honorable député de Kingston (M. Britton), que nous avons réussi à convaincre et à ramener de la voie large de la perdition au sentier de la vertu, est le seul homme de ce côté-là de la Chambre qui ait osé parler sur cette question—l'on ne peut que constater qu'ils ne se croient pas de taille à défendre cette résolution.

Il est vrai que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), est venu à la rescousse et qu'il a employé à son explication toutes les ressources de son sens juridique ; lorsqu'il a vu que cela ne suffisait pas, il y a ajouté la véhémence. Eh bien ! tout en le félicitant de sa véhémence, je ne puis dire que ce soit là la meilleure manière de répondre à un argument en matière de droit. Cependant, il a réussi à exciter l'enthousiasme de ses partisans, lesquels, en apparence, ne veulent pas d'arguments en matière de droit, mais au contraire la violence de la démonstration ; l'honorable ministre leur fournit cette violence autant qu'ils le désirent à chaque occasion. La clause pourvoit ensuite à ce que le gouverneur en conseil puisse, s'il décide qu'un monopole existe, placer l'article en question sur la liste des produits admis en franchise, ou bien réduire le droit de manière à faire bénéficier le public de la concurrence commerciale. Eh bien ! s'il existe une clause défectueuse dans le projet de loi, c'est celle-ci, car elle ne pourvoit pas, au cas qui se rencontrera souvent, se rencontre aujourd'hui et qui s'est toujours rencontré jusqu'ici, c'est-à-dire celui-ci : que même pour les articles admis en franchise, il se forme souvent des monopoles.

Mais l'administration s'est montrée très indulgente. Elle a d'abord préparé sa première mesure fiscale, et ensuite, de la façon la plus généreuse, a déclaré qu'elle était absolument fautive et l'a ensuite retirée. On ne peut supposer qu'elle l'ait retirée de son propre mouvement, mais tout simplement parce que les honorables ministres se sont montrés accessibles à la raison et à la logique, et lorsqu'aujourd'hui nous constatons qu'un honorable membre de la droite déclare que cette clause est mauvaise, nous sommes autorisés, sans doute, à leur demander avec confiance d'aller un peu plus loin et de la retirer en entier. S'ils le faisaient, ils auraient beaucoup d'autres occasions, d'ici à la prochaine session, d'amender encore leur législation.

L'honorable ministre des Finances a dit aujourd'hui que, bien qu'il ait cherché dans l'histoire de la politique de protection depuis les dix-huit der-

nières années, il n'a pu trouver un seul exemple de l'existence d'une coalition de monopoleurs.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je n'ai jamais dit cela.

M. BENNETT: Alors, on a très mal compris l'honorable ministre, de ce côté-ci de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je le regrette.

M. BENNETT: Je puis déclarer que je suis surpris que l'honorable ministre n'ait pas nié cela plus tôt, car on a mentionné ses paroles à plusieurs reprises de ce côté-ci de la Chambre sans avoir été contredit. Je demanderai maintenant à l'honorable ministre qui poursuit les monopoles avec tant de vigueur, s'il veut nous indiquer l'existence d'un monopole sous la politique de protection.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je crois qu'il y en a plusieurs en opération dans le Dominion, mais leurs membres ont cessé de se réunir depuis le 23 juin, et je crois qu'ils ont suspendu leur action quant à présent; et si cette résolution est adoptée, ils ne recommenceront plus leurs opérations. Je crois qu'il existe dans le Dominion aujourd'hui une coalition de monopoleurs qui non seulement cherche à tenir les prix aussi élevés que le permet le tarif, mais qui a encore absolument donné de l'argent à des Américains pour les engager à ne pas envoyer leurs marchandises en ce pays.

M. BENNETT: L'honorable ministre n'a pas répondu à la question, s'il y a tant de monopoleurs, s'ils s'appellent légion, il devrait être d'autant plus facile d'en nommer un. Je suis sûr que la Chambre serait enchantée d'en entendre nommer un seul par l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES: J'ai mentionné un de ces cas. Je n'ai pas dit qu'ils sont légion, mais j'ai dit qu'ils étaient nombreux et mon honorable ami (M. Bennett) sait aussi bien que moi ce qu'ils sont. On a fait mention de quelques-uns d'entre eux aujourd'hui et on a discuté à leur sujet des deux côtés de la Chambre. Quelques-uns existent encore sans aucun doute; on a fourni la preuve de l'existence de l'un d'entre eux devant la commission du tarif. On a non seulement admis qu'il y avait une coalition pour tenir les prix à la hausse mais encore que les monopoleurs avaient payé des fabricants étrangers pour les dissuader d'envoyer leur produits au Canada.

M. FOSTER: Comment la résolution actuelle les atteindrait-elle?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Jusqu'à concurrence du montant du droit.

M. FOSTER: Mais ils pourraient encore continuer à payer les étrangers.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Mais si le droit était enlevé, ils ne le feraient pas.

M. FOSTER: Cela n'est pas concluant.

M. BENNETT: Il est décrété ici que :

Le gouverneur en conseil pourra faire telles règles qui pourront être jugées opportunes pour la direction efficace de la dite enquête.

Si l'enquête doit être dirigée de la même manière que certaines enquêtes ayant trait à la destitution de certains employés l'ont été, il serait curieux qu'un accusé voulût accepter un tel procès, car la cause serait jugée avant d'être entendue. Dans quelques-unes des enquêtes dont je veux parler, on a été jusqu'à nier aux employés le droit de faire entendre un avocat en leur faveur. En sera-t-il de même dans ces enquêtes? Rien ne nous garantit qu'il n'en sera pas ainsi. Il pourra en résulter que d'un moment à l'autre, l'on fasse une enquête sur telle ou telle personne sans lui accorder le privilège de se faire défendre par son avocat. Je crois que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a donné la note juste lorsqu'il a dit qu'il avait reconnu dans cette résolution l'esprit machiavélique de sir Oliver Mowat. Cette mesure est absolument dans le genre de celles qui ont caractérisé la situation de l'Ontario pendant les dix dernières années, le tout étant préparé dans un seul but, celui de supprimer toute opposition en tenant autant que possible ceux qui pourraient en faire sous le coup de menaces. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) a prétendu que ceci n'avait pas été fait, en ce qui concerne l'application de la loi des licences, pour vendre des boissons alcooliques, mais il n'est pas resté en cette Chambre et n'a pas tenté de réfuter les déclarations faites à ce sujet. C'est un fait notoire que, dans la province de l'Ontario, la loi des licences pour la vente des boissons alcooliques n'a servi qu'à terroriser et intimider les personnes qui ont des licences.

Les honorables membres de la droite qui viennent de l'Ontario se rappelleront que dans la ville de Toronto, dans l'une des dernières élections, l'on avait placardé ouvertement en public les chèques obtenus des porteurs de licences de cette ville en leur donnant à entendre que cela était nécessaire pour leur faire renouveler leurs licences. Et par qui cela a-t-il été obtenu? Par un gentleman qui était candidat du parti du gouvernement actuel et qui est maintenant le bibliothécaire de la législature de l'Ontario, M. Preston. Il y a plus, M. le président, le même principe a été appliqué à l'administration des cours de justice. Il fut un temps où les juges de cours de comté avaient le privilège de nommer les greffiers des cours de comtés ainsi que les huissiers. Ces attributions ont été enlevées aux juges et confiées aux chefs ou aux partisans politiques; et tel est l'état des choses dans ma division que les personnes qui ont été nommées à ces positions étaient généralement des partisans et des partisans de l'espèce la plus vile. Les honorables membres de la droite n'ont pas le privilège de recourir à l'administration des licences ni à celle des cours et ainsi il leur faut se rattraper en empiétant sur la liberté du commerce de tout le pays. Et ils constatent qu'on s'oppose à cela même de leur côté de la Chambre, comme l'a démontré le discours de l'honorable député de Kingston (M. Britton). Ils ont déjà jugé à propos de retirer le projet de loi dont ils avaient saisi la Chambre, reconnaissant par là la nature défectueuse de cette mesure inacceptable. Ils devraient aussi, à mon avis, retirer le bill actuellement en discussion, ce

qui leur permettrait pendant les quelques mois d'intervalle qui s'écouleront entre la session en cours et la prochaine, de faire une minutieuse enquête sur l'existence de ces coalitions commerciales; et, si elles n'existent pas, il n'y aura pas lieu de décréter une loi semblable à celle dont la Chambre est actuellement saisie.

M. DUPONT : J'ai suivi avec beaucoup d'attention le débat qui a eu lieu sur cette clause 17 du tarif maintenant soumise à la considération de ce comité. On a demandé aux honorables députés qui appuient le gouvernement, ainsi qu'aux ministres eux-mêmes de signaler quelques cas de monopole, et ces honorables ministres, pas plus que leurs amis, n'ont pu prouver qu'il existe parmi nous un seul cas de monopole, soit industriel soit commercial. On affirme que plusieurs monopoles existent et que la clause 17 du tarif est introduite dans notre législation fiscale, afin de permettre au gouvernement de les supprimer. Je crois, contrairement à ce qu'ont dit mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre, qu'il existe un grand monopole, et plusieurs monopoles au Canada. Si vous vouliez vous lever, M le président, vous n'auriez que deux ou trois pas à faire pour mettre la main sur les plus dangereux et les plus formidables monopoles qu'il y ait dans le pays, et ces monopoles constituent le gouvernement actuel. Jamais il n'y a eu de pires monopoles, de plus dangereux monopole que celui exercé par les ministres qui siègent sur les banquettes ministérielles et par le parti qui les appuie. Ce monopole consiste à tout centraliser dans les mains du gouvernement. Après avoir introduit dans le tarif tout ce qu'il fallait pour nuire aux industries et au commerce canadiens, le gouvernement n'a pas cru qu'il avait fait assez pour anéantir ces industries et ce commerce, et qu'il lui fallait introduire la clause 17, maintenant sous considération, clause qui lui permettra d'étouffer les industries que la concurrence étrangère ne pourra pas détruire.

Cette clause est absolument despotique, tyrannique et dangereuse. L'ancien ministre des Finances (M. Foster) a démontré le côté dangereux de cette clause, et cependant aucun député siégeant du côté ministériel, ni les honorables ministres eux-mêmes n'ont tenté de prouver le contraire et de détruire la solide argumentation de l'ancien ministre des Finances.

Les citoyens de ce pays ne désirent pas être mis en tutelle; ils ne désirent pas la tutelle du gouvernement actuel, ils ne désirent pas que les ministres s'emparent de l'administration de leurs affaires privées. Tout ce que les industries et le commerce désirent, c'est une bonne loi qui leur permettra de combattre les monopoles, et avec une telle loi il est facile de les faire disparaître. Les industries n'ont pas besoin de la tutelle ni de l'ingérence du gouvernement.

Le gouvernement, qui s'ingénie à trouver les moyens de combattre les monopoles et qui profite de cette circonstance pour introduire dans la loi un remède bien pire que le mal qu'il veut supprimer par l'application de la mesure qu'il nous propose, ne voit pas qu'en recourant à un tel remède, il tuera toute énergie, toute initiative chez la population industrielle de ce pays. Le fait est que le gouvernement est à la veille de considérer la population du Canada comme une population qui a besoin d'être surveillée, même dans ses affaires privées; et

M. BENNETT.

si le Canada demeure longtemps sous la domination d'une pareille loi, on peut être certain que notre pays perdra ainsi tout esprit d'initiative et d'entreprise, qu'à l'avenir il ne comptera que sur le gouvernement pour s'enrichir et pour prospérer. Il est certain que le gouvernement actuel, qui veut par cette loi, s'attribuer le contrôle, centraliser tout entre ses mains, qui veut faire le beau et le mauvais temps, il est certain, dis-je, que le gouvernement ne pourra jamais bien administrer les affaires de tout le monde, et qu'en voulant faire le beau et le mauvais temps, il ne réussira qu'à nous donner un mauvais temps perpétuel.

Je disais tout à l'heure que le plus dangereux monopoleur que nous puissions avoir dans le pays est un gouvernement centralisateur, comme paraît l'être le gouvernement actuel. Or ce monopole est des plus dangereux. Le gouvernement l'a déjà démontré, comme la chose a été établie, en faisant adopter par la Chambre la clause 16 de ce tarif, et en soumettant les produits de l'industrie canadienne à l'effort de la concurrence étrangère, et voilà que maintenant, sous prétexte de protéger les pauvres consommateurs, il réclame l'adoption de la clause 17 qui lui donne un contrôle absolu. Une fois qu'au moyen de la clause 16 le gouvernement aura réussi à anéantir les industries canadiennes, et qu'il aura, par la clause 17, supprimé tout esprit d'initiative, sous prétexte de détruire les monopoles, les consommateurs canadiens se trouveront à la merci des monopoles des pays étrangers d'où nous viennent les marchandises que la population est obligée de consommer. Que le gouvernement nous prépare une bonne loi au lieu de cette clause 17, car son application ne pourrait avoir d'autre résultat que de faire périr, faute d'initiative, les industries canadiennes. Voilà quel sera le résultat de la loi maintenant proposée. Lorsque nos industries auront été détruites, lorsque plusieurs de ces industries qui fournissent aujourd'hui au Canada les produits manufacturés dont notre peuple a besoin, seront obligées de fermer les portes de leurs établissements, nous nous trouverons sous le contrôle des monopoles anglais, grâce à la réduction que le gouvernement a faite dans le tarif en faveur des exportateurs d'Angleterre.

Je suis surpris que les citoyens de ce pays qui sont représentés par des hommes de leur nationalité, je veux parler plus spécialement des citoyens d'origine saxonne, consentent à mettre la gestion des industries canadiennes entre les mains du gouvernement actuel; je suis surpris de voir les honorables ministres et ceux qui appuient leur politique, donner des pouvoirs aussi exorbitants au gouvernement, pouvoirs qui ne peuvent bénéficier ni aux industries, ni aux consommateurs, car, comme l'a démontré l'ancien ministre des Finances (M. Foster), si le gouvernement fait périr une industrie canadienne telle que celle du coton et du fer, par exemple, les consommateurs seront obligés d'acheter le coton importé d'Angleterre, la ferronnerie qui leur seront fournies par l'industrie anglaise ou américaine. Or, ces industries ne rencontrant plus de concurrence sur notre marché de la part des industries canadiennes, jouiront d'un monopole aussi mauvais, aussi dangereux que celui que l'on aura voulu détruire en frappant les industries nationales.

Il n'y a aucune protection pour le consommateur dans la clause 17; et cette clause offre

le plus grand danger même au point de vue des intérêts des consommateurs que le gouvernement veut prendre sous sa protection. Donnez aux industriels comme aux consommateurs la même protection ; que les industriels aient le bénéfice d'une bonne loi, et que cette loi soit appliquée non par le gouvernement, mais par les consommateurs eux-mêmes qui savent mieux que lui si les coalitions et les monopoles lui sont nuisibles, qui savent mieux que le gouvernement si le prix des marchandises ou des effets usuels employés dans la consommation est injustement haussé par les monopoles.

Il peut arriver que certains manufacturiers ou certains négociants s'associent entre eux, comme on l'a démontré, pour gérer en commun leurs industries ou leur commerce, sans que ces associations ou coalitions soient préjudiciables aux consommateurs. L'ancien-honorable ministre des Finances (M. Foster) l'a clairement démontré au gouvernement, il y a un instant.

De plus, le pouvoir qu'on se propose de mettre entre les mains du gouvernement, est certainement un pouvoir dangereux. Ayant cette arme à sa disposition, pouvant d'un moment à l'autre étendre sa main puissante sur les manufacturiers du pays, le gouvernement peut, par des intermédiaires, à un moment donné, extorquer des sommes considérables, pour des fins électorales, aux puissants industriels du pays et menacer ainsi de ruiner leurs industries.

Ces enquêtes, au sujet de leurs arrangements entre eux, sont de nature à ruiner le crédit de ces grandes compagnies vis-à-vis des institutions financières ; et ces compagnies, même dans le cas où le gouvernement ne réussirait pas à établir que ces industriels ont haussé le prix de leurs produits de façon à justifier une diminution de droits sur les produits similaires importés des pays étrangers, ces compagnies, dis-je, souffriront de grands dommages. Le seul fait de faire une enquête de ce genre est suffisant quelquefois pour ruiner le crédit le mieux assis d'une compagnie puissante.

Comme je le disais il y a un instant, il y a cet autre danger, pour des hommes purs, des hommes scrupuleux, comme les honorables ministres et leurs amis, que leur vertu politique sera exposée à la tentation ; à cette tentation, qui consisterait à extorquer de l'argent des grandes compagnies manufacturières au moment des élections. Un ministre peu scrupuleux n'aura qu'à dire à une grande compagnie manufacturière : Nous avons besoin de \$10,000 pour les élections, il vous faut nous les donner ou bien vous aurez une enquête. Et ces grandes compagnies, plutôt que de subir les tracasseries du gouvernement et des commissaires-enquêteurs, aimeront mieux payer une somme assez considérable, ce qui permettra au gouvernement de moraliser la population, comme on a pu le voir récemment dans le comté de Champlain, par exemple.

M. CHOQUETTE : C'est ce que vous avez fait vous autres.

M. DUPONT : Nous ne pouvions pas le faire parce que nous n'avons jamais eu de lois centralisatrices comme celle-là à notre disposition. Jamais le parti conservateur n'a songé à proposer une loi aussi despotique envers les industriels.

Les honorables messieurs qui appuient le gouvernement, comme l'honorable député de Montmagny (M. Choquette), par exemple, devraient comprendre

que quand je leur ai fait cette suggestion, c'était dans l'intérêt de la vertu de leur gouvernement, qu'ils doivent désirer toujours voir briller du même éclat. L'honorable député de Montmagny doit comprendre que des hommes vertueux comme ceux qui nous gouvernent aujourd'hui ne doivent pas être soumis de trop rudes épreuves. Il ne faut pas multiplier pour eux les tentations du pouvoir tel qu'il existe aujourd'hui. Avec les différentes législations que nous avons et tel qu'elles ont été modifiées, le pouvoir est déjà assez dangereux pour eux sans que les honorables députés qui appuient le gouvernement centralisent davantage le pouvoir entre ses mains.

Il faut qu'ils se rappellent cet axiome : Ceux qui s'exposent au danger y périssent. Et le gouvernement actuel, en adoptant cette législation, est exposé à un formidable péril—celui d'extorquer de l'argent aux grands industriels, en les menaçant d'enquêtes et en employant ensuite cet argent pour des fins électorales et immorales envers la population.

Il y a encore un grave inconvénient qui a été signalé tout à l'heure par quelques-uns de mes amis de la gauche. On sait combien nos amis de la province de Québec qui appuient le gouvernement, et l'honorable député de Montmagny (M. Choquette), entre autres, furent scandalisés par la création de ces commissions d'enquête. Nous avons entendu cet honorable député nous parler souvent des *petits bancs* qui ont été constitués dans la province de Québec. Pourquoi l'honorable député et ses amis qui siègent aujourd'hui sur les banquettes ministérielles, veulent-ils faire intervenir les juges dans une législation où ils ne feront autre chose que de servir les fins du gouvernement actuel.

C'est ravalier la magistrature et quelle que soit la position du juge qui sera chargé de faire ces sortes d'enquêtes ; quelle que soit sa manière de faire son rapport,—surtout, s'il y a de grands intérêts manufacturiers,—il sera obligé de suivre en tout la procédure que lui aura indiquée le gouvernement. C'est ravalier la magistrature que de forcer un juge à procéder dans une matière comme celle-là pour servir les fins politiques du gouvernement ; pour servir les fins politiques du parti au pouvoir.

J'espère que les honorables députés comprendront les dangers d'une pareille législation.

J'ai entendu ces messieurs, en plus d'une circonstance, alors qu'ils étaient dans l'opposition, implorer leurs adversaires et s'élever avec énergie contre certains projets de législation qui étaient soumis à la Chambre par le gouvernement conservateur. Lorsqu'il s'est agi, par exemple, de la redistribution des sièges en 1892, ou encore, de la loi du cens électoral en 1886, je crois, nous avons entendu les honorables députés, et les ministres d'aujourd'hui, tonner contre la centralisation administrative et législative du gouvernement conservateur. Qu'étaient ces prétendus actes de centralisation comparés à la centralisation administrative du gouvernement actuels, comparés aux pouvoirs exorbitants qu'on lui donne par la présente législation ?

Après avoir livré l'industrie canadienne à la compétition étrangère de la Grande-Bretagne d'abord, et probablement de l'Allemagne, de la Hollande et de la Belgique ensuite ; le gouvernement, non content d'avoir fait triompher la politique fiscale de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), par des moyens détournés, s'assure,

par la clause 17, qu'il pourra écraser les industries de ce pays quand bon lui semblera.

Je dis donc que c'est l'acte de centralisation administrative le plus monstrueux qui ait jamais été tenté dans aucune colonie anglaise. L'acte administratif le plus odieux qui ait jamais été tenté dans un parlement du Canada et qui ne sera jamais tenté après que ces honorables messieurs auront quitté les banquettes ministérielles.

Le parti conservateur, malgré tout ce qui a été dit contre lui par les honorables ministres actuels et par ceux qui aujourd'hui siègent de l'autre côté de la Chambre, au temps où ce gouvernement gérait les affaires du pays, n'a jamais rien fait qui fut comparable, de près ou de loin, à la monstruosité législative que mes honorables amis de la droite, ainsi que le gouvernement lui-même, sont prêts à faire adopter maintenant. Après avoir fait adopter la clause 16 du tarif et s'être fait donner le pouvoir de déclarer qui devra jouir des bénéfices de la réduction que comporte cette clause, et s'être constitué le juge de ce qu'il faut faire pour augmenter ou diminuer le revenu du pays, le gouvernement vent maintenant, au moyen de la clause 17, se constituer le juge de ce qu'il faut faire pour écraser et pour faire disparaître, quand bon lui semblera, les industries canadiennes. (Texte.)

M. McCLEARY : Je promets au comité de ne pas lui infliger un long discours, me contentant de lui faire part des raisons qui me portent à voter l'adoption de l'amendement proposé par le chef de l'opposition, et le rejet de la résolution proposée par le ministre des Finances. La première objection que je formule contre la résolution à l'étude est qu'elle se rapproche trop du genre de législation à laquelle les libéraux ont habité l'Ontario depuis leur arrivée au pouvoir dans cette province, il y a plus d'un quart de siècle, législation qui leur a servi d'instrument de règne. Ceux de mes honorables collègues qui sont tant soit peu au fait de l'histoire du parti libéral dans l'Ontario, savent qu'à dater de leur avènement au pouvoir jusqu'aujourd'hui, les libéraux n'ont fait que décréter des lois dépillant les citoyens de cette province de leurs libertés et de leurs franchises, et que ces lois n'ont été entre leurs mains qu'un instrument de règne, un moyen de se barricader au pouvoir. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), a dit une profonde vérité, l'autre jour, quand il a déclaré qu'il voyait se dessiner la main de sir Oliver Mowat dans la législation à l'étude. Il est impossible d'étudier cette résolution sans y voir la main et y lire la pensée de ce véritable machiavel politique. Jetons un regard rétrospectif sur sa carrière politique et sur celle de son parti dans la province de l'Ontario. En arrivant au pouvoir, sa première préoccupation est de jeter un coup-d'œil sur son champ d'action et de chercher les moyens de se barricader au pouvoir ; or, comme l'a fait observer ce soir même M. le député de Simcoe-est (M. Bennett), son premier acte consiste à faire invasion dans les municipalités rurales et de dépillier les conseils de villes et de villages, des droits et des privilèges dont ils jouissaient de temps immémorial, et il s'arroge le droit de nommer tous les fonctionnaires, à partir du shérif jusqu'aux greffiers des cours de division, jusqu'aux huissiers de la province. Il ne s'arrête pas en si beau chemin ; il voit s'ouvrir devant lui un champ d'action encore plus vaste et plus lucratif et il se met incontinent à construire cette machine qui

M. DUPONT.

lui a rendu de si précieux services en temps d'élection.

Il vit que le commerce alcoolique était l'un des plus puissants intérêts de la province de l'Ontario, les municipalités ayant eu jusque-là le contrôle et la surveillance de cette industrie, et en ayant fait l'inspection à la satisfaction des citoyens.

Or, il se dit : " Si je puis avoir la haute main sur le commerce, j'aurai là à ma disposition un levier qui me permettra non seulement de porter mon parti au pouvoir, mais encore de l'y maintenir, tant que je pourrai faire mouvoir ce levier ". Il y a réussi, M. le président, et, aujourd'hui, dans la province de l'Ontario, en dépit des dénégations opposées par l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), à l'affirmation du député de York-ouest, il n'est pas un comté, pas une ville qui ne puisse venir attester la vérité de cet énoncé que le gouvernement provincial a exploité de la façon la plus inique, la plus odieuse, la plus injuste, la loi des licences, au détriment du parti conservateur, et qu'il a même privé des citoyens de la liberté d'aller jeter leur bulletin dans l'urne électorale et de voter suivant les dictées de leur propre conscience. Vent-on que je précise mon accusations ? Eh bien ! voici un exemple : Dans mon propre comté, je connais un aubergiste qui y tenait la seule auberge du village où il fût possible de trouver à loger pour la nuit. Parce qu'il refusait de voter en faveur du maire de la municipalité, celui-ci le menaça et lui dit : Vous n'aurez pas votre licence l'année prochaine. Et deux années durant, on refusa à cet hôtelier sa licence, parce qu'il refusait de voter en faveur du maire de la municipalité. Non seulement le gouvernement prive les gens du droit de voter suivant leur conscience, mais il exploite également la délivrance des licences, pour des fins politiques.

Je veux relater un fait qui s'est passé dans mon propre comté, l'un des plus anciens de la province de l'Ontario, et je prie le ministre de la Marine et des Pêcheries de croire que ce que j'affirme est aussi digne de foi que le décalogue même ; donc dans le centre même du comté que j'ai l'honneur de représenter ici, se trouve un hôtel, que dis-je ? La Chambre me pardonnera de donner ce nom à une masure ouverte à tous les vents et où les troupeaux de moutons, paissant le long de la route, vont chercher un abri ; or, c'est au propriétaire de cette masure qu'on a accordé une licence, afin de le garder dans les rangs du parti.

M. WOOD (Hamilton) : Était-ce un conservateur ?

M. McCLEARY : Non pas, car s'il l'eût été, on ne lui aurait pas accordé de licence. L'honorable député de Hamilton (M. Wood) sait fort bien comment le gouvernement exploite la délivrance des licences, dans sa propre ville.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député s'éloigne évidemment de la question, et je dois le rappeler au règlement. Il doit se borner à discuter la question qui fait le fond du débat.

M. McCLEARY : Je veux être court, M. le président, et je tiens à démontrer par les faits que le gouvernement du jour suit précisément le système appliqué dans la province de l'Ontario par le gouvernement libéral. Or, assurément, je suis dans la

question en faisant cette démonstration. L'honorable député de Hamilton m'a demandé si l'hôtelier en question qui a obtenu une licence dans le comté de Welland, était conservateur. Je lui ai répondu qu'il était libéral. Je pourrais fort bien lui rappeler l'exploitation que l'on fait de la délivrance des licences à Hamilton. Je n'ai pas besoin de lui rappeler qu'en 1894, lorsque le conseil de ville de Hamilton voulut réduire le nombre des licences....

M. WOOD (Hamilton) : Et il a réussi.

M. McCLEARY : Oui, mais de quelle façon ? Les commissaires ont-ils accordé les licences ? Ils se sont dit : nous ne délivrerons pas de licences avant l'élection ; et ils ont tenu cette arme suspendue au-dessus de la tête de ceux qui voulaient avoir une licence jusqu'après l'élection du mois de juin. Et cette tactique, le gouvernement de l'Ontario ne se contente pas de l'appliquer aux licences, mais encore aux affaires scolaires. Entre les mains du gouvernement, la question scolaire est devenue un véritable engin politique. De fait, M. le président, le gouvernement local a créé à cet égard l'une des plus dangereuses coalitions commerciales qui existe dans le pays, et les cultivateurs, les artisans et les ouvriers de la province ont à payer pour leurs livres scolaires 25 et 30 pour 100 de plus qu'ils n'auraient à payer sous un régime de concurrence loyale. Non seulement le gouvernement local ne s'est pas contenté de décréter cette loi scolaire, mais il a rendu une législation qui met les électeurs de la ville de Toronto dans l'impuissance.

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : A mon avis, cela ne concerne en rien la question débattue. Je demande de nouveau à l'honorable député de rester dans la question.

M. FOSTER : Permettez-moi de faire voir en quoi l'argumentation de mon honorable collègue se rattache à la question. Cette législation, prétend-il, est une tentative de centralisation de pouvoir ; de fait, grâce à la clause 16, le cabinet a centralisé dans ses mains un pouvoir que jamais un gouvernement n'avait encore tenté d'accaparer, celui de faire des traités de commerce avec les différents pays du monde. Non content de cela, le gouvernement établit un rouage, plaçant aux mains du cabinet le pouvoir de terroriser les chefs d'industries, et leur permettant de faire de toutes les industries manufacturières du pays un instrument de règne. Or, mon honorable collègue (M. McCleary) s'oppose à cela, et il veut convaincre les députés de droite vraiment indépendants, que c'est là le système que le parti libéral a pratiqué à outrance dans la province de l'Ontario.

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : Les dernières observations de l'honorable député de Welland (M. McCleary) ne me paraissent nullement se rapporter à la question dont la Chambre est saisie.

Quelques VOIX : A l'ordre ; à l'ordre !

M. FOSTER : Le président ne m'a pas encore rappelé au règlement.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOSTER : Le président a donné son avis sur la marche que doit suivre le débat, et je discute la

question de règlement. Le président n'a encore rien décidé sur la question d'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : J'ai rendu ma décision.

M. FOSTER : Avant de donner votre décision, M. le président, me permettez-vous de préciser le point en discussion ? Voici le point débattu : non seulement le parti libéral a fait de la centralisation en fait de délivrance de licences, mais il a aussi étendu ce système à la question scolaire, et mon honorable collègue, quand on l'a interrompu, était à démontrer que le parti libéral se préparait à appliquer le même système, grâce à la clause en discussion.

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : Votre honorable collègue en avait fini avec cette partie de son argumentation et avait abordé un autre point qui ne se rapportait nullement à la clause en discussion.

M. FOSTER : Permettez-moi, M. le président....

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : L'honorable député de Welland a la parole.

M. FOSTER : M. le président, permettez-moi de vous demander quelle est votre décision.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOSTER : Je suis dans mon droit.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOSTER : Je connais parfaitement mes droits. Lorsque le président rend sa décision, j'ai le droit de lui demander des éclaircissements à ce sujet.

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : L'honorable député de Welland faisait allusion à une loi édictée par la législature de l'Ontario, non pas la loi scolaire, mais une autre loi qui, autant que j'en ai pu juger, n'avait point de connexité avec la clause en discussion.

M. FOSTER : Quelle loi ?

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : Voilà pourquoi je le prie de s'en tenir à la question débattue.

M. McCLEARY : Puisque le président décide que j'ai la parole, qu'on me permette de poursuivre mes observations. Je ne veux nullement faire entrer au débat des questions qui lui seraient étrangères. Au moment de l'interruption, je tâchais de prouver, à l'aide d'exemples tirés de la législation de l'Ontario, que le parti qui est arrivé au pouvoir ici, sous la direction de sir Oliver Mowat, ancien chef et premier ministre de l'Ontario, tombe précisément dans les erreurs qui ont été commises dans cette province : la centralisation des pouvoirs, permettant au gouvernement de se barricader au pouvoir, empêchant la juste et franche expression de l'opinion populaire, quand les électeurs sont appelés à se prononcer. J'allais démontrer que le parti libéral a injustement traité les électeurs de la province, que ses chefs ont, de fait, légiféré au détriment du parti adverse, qu'ils ont réellement élu un député à Toronto par voie légis-

lative et y ont établi la représentation des minorités. J'espère qu'il se trouve assez de députés indépendants à la droite pour mettre de côté l'esprit de parti et voter dans le sens de l'équité britannique à cet égard.

M. LANDERKIN : C'est toujours ce que nous faisons.

M. McCLEARY : Je ne m'attends pas à grand-chose de l'honorable député de Grey-est.

M. LANDERKIN : Non, vous n'avez rien à attendre de Grey-est.

M. McCLEARY : La confusion règne parmi les gens de Grey. L'esprit de cette résolution est mauvais ; il est contraire au génie des institutions anglaises, opposé à l'équité britannique, et, par conséquent, j'appuierai l'amendement proposé, tendant à donner aux tribunaux et non pas au gouvernement le droit de décider des infractions à la loi sur les coalitions commerciales. Je suis surpris que le gouvernement, au lieu d'invoquer l'aide d'un juge, n'ait pas jugé à propos d'attribuer, soit aux représentants du comté où est censée exister une coalition commerciale, soit au candidat défait, le droit de décider si oui ou non, il existe une coalition commerciale. A l'aide de ce projet, le gouvernement espère se fortifier au pouvoir. A titre de représentant de l'un des comtés de l'Ontario, j'ai eu devoir exposer les raisons qui me portent à voter contre cette résolution. La raison la plus forte, à mes yeux, est que cette législation est une espèce de jonglerie politique, et qu'elle ne tournera au bénéfice ni de la moralité publique ni des intérêts commerciaux du pays. Elle n'a été conçue et enfantée par le parti au pouvoir que dans un but d'agrandissement politique. J'ai tâché de démontrer en dépit des récriminations de la droite, comment le parti libéral a réussi à cet égard dans l'Ontario et je terminerai par un avertissement à mes honorables collègues. Qu'ils abandonnent donc les voies tortueuses où ont cheminé les chefs du parti libéral dans notre province; qu'ils nous donnent une loi populaire, émanant de la volonté des représentants du peuple, au lieu de nous imposer une législation d'exception, et de faire du gouvernement une immense coalition commerciale leur permettant de contrôler les intérêts commerciaux et manufacturiers, pour des fins inavouables et indignes d'un gouvernement.

M. KAULBACH : J'avais décidé de ne pas me mêler au débat de ce soir, mais tenant à bien dégager ma responsabilité de la résolution débattue, législation, à mon sens inacceptable et attribuant trop de pouvoirs au gouvernement, j'ai cru devoir faire quelques courtes observations à la Chambre. Le sens de la résolution est parfaitement clair puisqu'elle enlève au parlement le contrôle de ces industries pour le remettre aux mains du gouverneur en conseil, or cette initiative à mes yeux, est condamnabile pour cette raison-ci : c'est que le gouvernement devrait donner législativement aux tribunaux de ce pays le pouvoir de régler ces questions, au lieu de soumettre à leur décision une clause incorporée dans la loi fiscale du pays.

Durant dix-huit ans, l'opposition a prétendu que la politique nationale était l'auteur des coalitions et des monopoles, ce que je nie. Suivant moi le gouvernement devrait faire disparaître cette

M. McCLEARY.

clause, et régler le bill de manière à ce que cette question put être décidée convenablement par les tribunaux de ce pays. Il peut arriver que des coalitions soient dans certains cas utiles et nécessaires aux intérêts du consommateur. Si, par exemple, deux ou trois ou plusieurs compagnies s'occupent d'une même industrie, et s'aperçoivent qu'ils ne peuvent se maintenir qu'avec beaucoup de difficultés ou en perdant de l'argent, et que réunis ils réussiraient peut-être, en diminuant les dépenses et le coût de la production, à placer sur le marché leur article à un prix moins élevé. Dans ce cas les coalitions sont un avantage pour le consommateur qui en bénéficiera, contrairement à ce qu'on lui a dit dans tout le Canada, qu'en votant pour le parti conservateur ils accordent leur appui à ceux qui sont les soutiens de ces monopoles gorgés de faveurs. Il est de notre devoir de ce côté-ci de la Chambre, connaissant ces faits, de protester contre l'action de ceux qui veulent que cette clause devienne une partie intégrante des résolutions sur le tarif. Dans une foule de circonstances nous avons constaté, qu'autant que les coalitions sont concernées, l'ancien tarif a démontré qu'il était dans les intérêts du parti.

M. LANDERKIN : Ecoutez ! écoutez !

M. KAULBACH : J'aurais dû dire, que l'on avait constaté que lorsque cela avait eu pour résultat de créer des coalitions, elles étaient dans l'intérêt du Canada, pour la bonne raison qu'elles procuraient de l'ouvrage au consommateur qui n'en aurait pas eu sans cela dans le pays.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. KAULBACH : Je suis heureux de constater que mes paroles rencontrent l'assentiment des honorables membres de la droite. Le gouvernement doit s'apercevoir qu'en agissant ainsi, il assume la responsabilité d'un pouvoir qui peut lui être de quelque utilité comme parti politique, mais dans les circonstances, il est tout à fait injuste que ce pouvoir lui soit accordé dans ce but. Je désire donc faire connaître au pays et à ceux que j'ai l'honneur de représenter, que je désapprouve cette clause des résolutions sur le tarif comme étant répréhensible.

M. PORATEUR-SUPPLÉANT : Il s'agit de l'amendement.

M. TAYLOR : Avant de prendre le vote sur la motion, je voudrais poser une question au ministre des Finances. Il y a un instant il a dit que depuis le 23 juin il n'existait plus de coalitions au Canada, mais il a ensuite ajouté que durant l'enquête sur le tarif faite par des commissaires, il fut averti qu'une coalition existait au Canada, que ceux qui étaient à sa tête payaient un certain montant aux fabricants américains pour les empêcher de placer leurs produits sur notre marché. Je voudrais savoir quelles sont les mesures qu'il a prises contre cette coalition, ou si elle existe encore ou est dissoute ? Ce fait lui a été signalé et il savait qu'il existait là une coalition. S'en est-il occupé dans le tarif, a-t-il placé ces articles sur la liste des objets admis en franchise, en un mot qu'a-t-il fait à ce sujet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Taylor) pourrait répondre à cette

question lui-même, car je le soupçonne d'en connaître long relativement à cette coalition.

M. TAYLOR : Tout ce que je sais, c'est que l'honorable ministre nous a dit d'une manière bien vague qu'il existait certaines coalitions. J'ignore à qui il veut faire allusion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous en êtes bien certain ?

M. TAYLOR : Cette coalition pouvait exister sur les instruments aratoires ou autres articles, ce que j'ignore.

M. WOOD (Hamilton) : Ce doit être sur les pelles ou les bèches ?

M. TAYLOR : Eh bien ! nous possédons dans notre ville une fabrique de pelles et de bèches, mais il en existe un grand nombre d'autres du même genre dans le pays. Il y a à Montréal et à la Nouvelle-Ecosse des fabriques qui exploitent cette branche du commerce sur une très grande échelle. Il existe une très forte concurrence au Canada. Je sais qu'il existe une coalition aux Etats-Unis qui contrôle la fabrication des pelles, mais que la même chose existe dans notre pays, voilà une chose que j'ignore. Mais ce que je sais, et ce dont je suis convaincu, c'est que ce gouvernement a encouragé l'une des plus vastes coalitions ou monopole, qu'il est possible d'imaginer. J'ai entendu aujourd'hui un honorable député déclarer dans cette Chambre qu'antérieurement à l'introduction de ces résolutions sur le tarif, et avant les élections des propositions furent faites au gouvernement actuel par une coalition puissante existant aux Etats-Unis, la "*Standard Oil Company*," on a dit à cette compagnie, vous allez fournir tel montant spécifié au fonds électoral, et nous adopterons une loi qui vous sera favorable.

Cette législation favorisant la "*Standard Oil Company*" a été adoptée, ce qui est la meilleure preuve que le gouvernement s'est acquitté de son engagement vis-à-vis de la *Standard Oil Company* qui a souscrit un demi-million de dollars pour aider les libéraux à remporter les élections.

M. WOOD (Hamilton) : Demanderais-je à l'honorable député (M. Taylor) s'il n'est pas intéressé dans la fabrique de pelles et de bèches de Gananoque, et s'il ignore, comme question de fait, que cette compagnie, ainsi que d'autres, paient une certaine somme d'argent par année à la coalition américaine sur les pelles, pour les empêcher d'envoyer leurs marchandises au Canada ?

M. TAYLOR : M. l'Orateur, voici ce que j'ai à dire en réponse à la question de l'honorable député (M. Wood) : Je n'ai aucun intérêt dans la fabrique de Gananoque, pas plus probablement qu'il n'en a lui-même.

J'ignore s'ils paient les Américains, et je n'ai vu à ce sujet que ce qui a été dit à l'enquête devant les commissaires, et dans les journaux. Voilà tout ce que je connais de cette affaire, mais je sais que mon honorable ami (M. Wood) est un importateur, et j'ai été croyablement informé qu'aussitôt que le tarif fut placé sur le bureau de la Chambre, offrant un commerce privilégié à l'Angleterre ou à l'univers entier, il envoya des échantillons de pelles canadiennes dans les pays étrangers pour y faire

fabriquer ses marchandises, les importer et les vendre au Canada.

M. WOOD (Hamilton) : Je dis simplement que l'honorable député (M. Taylor) n'a pas dû entendre de choses pareilles, parce qu'aucune chose de ce genre n'a jamais existé. Maintenant, M. l'Orateur, pour confirmer ma déclaration allant à dire qu'il existe dans ce pays une coalition pour exclure les pelles américaines du marché canadien, je vais lire une couple de lettre qui, je l'espère, vont convaincre l'honorable député (M. Taylor) lui-même.

Quelques VOIX : Nous vous en dispensons.

M. BENNETT : Produisez-les devant le tribunal de l'inquisition.

M. TAYLOR : Il vaudrait mieux les remettre au gouvernement afin qu'il puisse les prendre en considération en étudiant son tarif.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qu'il va faire.

M. WOOD (Hamilton) : La compagnie à laquelle j'appartiens voulait acheter quelques bèches et pelles, et nous avons demandé à certaines maisons des Etats-Unis de nous faire connaître leurs prix, vu que nous voulions faire concurrence à nos amis de ce côté-ci de la frontière. Nous avons toujours préféré, à prix égaux, acheter des marchandises canadiennes lorsque cela était possible. Nous écrivîmes à deux ou trois personnes à ce sujet, et voici deux ou trois des réponses que nous avons reçues :

PHILADELPHIE, 30 décembre 1896.

MM. WOOD, VALLANCE, & Co., Hamilton.

MESSIEURS,—En réponse à votre lettre, nous devons vous informer que la société des fabricants de pelles des Etats-Unis a fait un arrangement avec les fabricants canadiens qui nous place dans l'impossibilité de remplir actuellement de nouvelles commandes pour l'exportation au Canada. Il nous est donc impossible de vous transmettre les prix que vous demandez. Nous espérons, toutefois, que vous ne nous oublierez pas, et si des changements se produisaient, nous serions heureux d'entrer en relations d'affaires avec vous.

Cette lettre vient de la *George Griffith Shovel and Spade Manufacturing Company* de Philadelphie. En voici une autre :

ANDERSON, IND., 20 janvier, 1897.

M. WOOD H. VALLANCE & Co., Hamilton,

MESSIEURS,—En réponse à votre lettre du 18 courant nous sommes obligés de vous dire que des arrangements antérieurs conclus avec les fabricants canadiens nous empêchent pour le moment de vous donner les prix demandés.

Tout à vous,

WRIGHT SHOVEL COMPANY.

M. TAYLOR : J'espère que l'honorable député va envoyer ces lettres aux *Débats* afin qu'elles y soient rapportées en entier, parce que la première contient un paragraphe qu'il n'a pas lu en entier.

M. WALLACE : Il me semble que le point important contenu dans les lettres qui viennent de nous être lues, c'est qu'un marché entaché de corruption ou une transaction malhonnête a eu lieu entre un fabricant canadien et un fabricant américain. Tout le mal a été fait par ces deux parties à la transaction. Le gouvernement entre en scène

et détruit l'industrie canadienne, puis invite l'industriel américain à venir alimenter notre marché. Il tape doucement sur la tête du fabricant américain et lui dit : " tu es un bon garçon ; bien que tu sois aussi coupable que l'industriel canadien nous allons placer ce dernier en prison, et t'inviter à venir dans notre pays et à t'emparer de son marché ; nous sommes animés à ton égard des meilleurs sentiments." Voilà le résultat du marché proposé.

Hier il a fait une convention par laquelle il accorde au fabricant américain de nombreux avantages sur le marché canadien ; et il dit : " Permettez-nous de voir s'il n'y aurait pas encore d'autres moyens d'être agréables aux citoyens des États-Unis. Nous allons pour ainsi dire permettre au marchand américain de faire tout le commerce de détails du Canada en n'imposant pas de droits sur les marchandises d'une valeur moindre que 50 cents ; cela sera d'un avantage considérable au marchand de gros, au marchand de détail et aux petits fabricants." Maintenant, dans sa sollicitude paternelle pour les américains il veut leur accorder encore quelque chose de plus.

Cette fois, ils punissent le canadien qui a mal agi, et récompensent l'Américain qui a fait de même. Cela, il me semble, devrait suffire pour empêcher cette clause de devenir loi. Mais nous constatons que des honorables membres de la droite ont des intérêts dans des fabriques canadiennes. Il n'y a pas de mal à cela. Nous sommes heureux de voir des hommes employer leur argent à construire des établissements industriels dans ce pays, et à donner de l'ouvrage à notre population. Ces choses sont recommandables, et il ne faut pas essayer de se moquer de ces hommes, même s'ils font partie du gouvernement, car ils possèdent une expérience qui peut être d'un grand bénéfice aux intérêts de ce pays. Mais lorsque vous en venez à vous demander quels sont les résultats pratiques de ces coalitions qui sont illégales et injustes, vous entendez peut-être les gens de Brantford se dire de l'un à l'autre lorsqu'ils verront cette clause, " Qu'allons-nous faire à ce sujet ? " d'autres répondront. " N'ayez pas peur, notre homme connaît son affaire." Ils savent bien que tant que leur homme sera là ils n'ont rien à craindre.

L'argument dont s'est servi le député de Welland (M. McCleary) était aussi concluant qu'irrésistible. Nous avons importé ici un homme de l'Ontario, qui avait été longtemps premier ministre de cette province, qui, au moyen de tout un système d'expédients avait non seulement la haute-main sur le commerce des hôteliers, mais avait fait servir sa position à tant de buts divers, tels que nomination à des positions, et création à de nouvelles charges, qu'il avait par sa conduite blessé de nombreux intérêts. Et le voilà aujourd'hui sur un théâtre plus vaste, où, grâce à d'habiles manipulations il peut commander à des milliers de personnes, tout comme il dictait ses volontés à des centaines de personnes dans la province de l'Ontario. Nous savons que ces hommes qui étaient engagés dans la politique fédérale, n'auraient pas songé d'eux-mêmes à ces mesquineries et à d'aussi petits moyens ; ou s'ils y avaient pensé, ils ne leur auraient pas donné force de loi. Mais, nous avons ici cet homme importé d'une sphère politique moins élevée ; et, voyant que ces expédients lui ont si bien réussi dans la province d'Ontario, il a l'intention d'avoir recours au même système dans l'arène fédérale, avec l'espoir d'obtenir les mêmes résultats.

M. WALLACE.

Le projet consiste à placer sous le contrôle entier du gouvernement actuel toutes les fabriques du pays, afin de pouvoir les menacer ; et si ce moyen ne réussit pas, il pourrait faire fonctionner la machine législative et enlever les droits, ce qui aurait pour effet de faire disparaître l'industrie. Vu les faits que je viens de mentionner, je demanderai au gouvernement de prendre de nouveau cette clause en considération. Mon plus grand désir serait bien de la voir disparaître entièrement ; mais comme je veux que le gouvernement ait à son crédit quelques bonnes lois, je suis persuadé que si, appuyé par sa majorité le gouvernement adopte cette clause, cela aura pour effet de faire condamner leur tarif dans son entier. Biffez cette clause par déférence pour le sentiment populaire si vigoureusement exprimé par les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre.

M. FOSTER : Comme il est maintenant minuit et demi et que plusieurs des honorables députés de la gauche veulent parler sur cette question, je demanderai que le débat soit ajourné.

Quelques VOIX : Non, non ; continuons.

M. FOSTER : Si la clause seize était importante, celle-ci est également importante, également dangereuse et contraire à tous les usages établis. Il y a six heures que nous discutons cette question et il me semble qu'il est temps que nous ajournions le débat.

M. DAVIN : Je sens qu'il est de mon devoir d'exprimer mon opinion au sujet de la clause que nous discutons actuellement.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : Je croyais être dans le parlement.

M. LANDERKIN : Le président d'élection a pensé de même.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : Je prierais les honorables députés de garder le silence et d'écouter l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin.)

M. DAVIN : Si mes sentiments, comme membre d'un parti étaient plus forts que mes sentiments de citoyens de ce pays, je pourrais être porté à me réjouir de ces manifestations de la part des honorables membres de la droite, mais l'histoire de l'Angleterre nous démontre que dans ce dernier pays, le parti libéral a toujours porté un vif intérêt aux institutions parlementaires et contribué pour beaucoup à les faire ce qu'elles sont aujourd'hui. Mais que voyons-nous ? Nous voyons que dans ce pays du moment que le parti libéral arrive au pouvoir, ils s'efforcent par tous les moyens de détruire ces principes du gouvernement parlementaire.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : Jamais un homme ou une populace ne m'a fait peur. J'ai tenu tête à des attroupements hostiles et au bout d'une demi-heure je les ai rendus aussi dociles que des souris dressées. Je ne dis pas que j'ai devant moi une populace hostile, mais, vous pouvez être persuadé, que mes amis du côté libéral ne manquent pas d'intelligence — et j'ajouterais que durant ce parlement il y a plus d'intelligence du côté libéral que je n'en ai jamais

vu dans aucun parlement. Ce n'est pas seulement en quantité mais en qualité. Non seulement ils ont augmenté leur nombre, mais leur intelligence s'est développée et j'en suis très heureux, car je peux vous affirmer, si vous croyez que ce n'est pas impoli de ma part de le dire, qu'il y en avait grand besoin. Mon honorable ami l'ex-ministre des Finances (M. Foster) n'a pas exagéré en définissant cette clause qui suivant moi, et même, si possible, est plus importante que l'autre. Je dis que les honorables députés mettent à l'épreuve nos institutions parlementaires, lorsque dans une Chambre comme celle-ci ils introduisent une procédure dont il n'est plus fait mention en Angleterre depuis trois cents ans—qui veut, dis-je, introduire, dans un pays libre comme le Canada les procédures de la chambre étoilée. Après que des orateurs éloquents eurent démontrés tout l'odieux de cette clause, nous vîmes mon honorable ami, l'honorable ministre de la Marine (M. Davies), répondre à leurs arguments par quelques remarques qu'il était forcé de faire, mais évidemment ces remarques n'étaient pas faites dans le but d'expliquer la question à fonds et lui permettre de faire appel à cette subtilité d'esprit et à ce sens légal que je lui connais.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : Que les honorables membres de la droite me permettent de leur dire ceci : c'est que je suis bien décidé à faire connaître à ce parlement et au peuple du Canada les objections que je veux faire à cette clause, dussé-je pour cela passer l'été ici.

M. SOMERVILLE : Cela vous permettra d'échapper à la contestation de votre élection.

M. DAVIN : J'espère que mon honorable ami voudra bien enlever son chapeau lorsqu'il interrompra quelqu'un, parce que comme les honorables membres de la droite sont maintenant au pouvoir, sont montés en grade, sont tous des lords ou d'honorables messieurs et sont devenus de grands personnalités, j'espère que l'honorable député, qui n'était pas toujours très poli lorsqu'il était dans l'opposition, va devenir aussi poli que ses compagnons et prendre pour devise, comme le font le reste d'entre eux : La politesse avant tout. Je veux faire remarquer la nature de cette clause qui, je l'ai dit, introduit le régime de la Chambre étoilée au Canada. Elle se lit comme suit :

Que chaque fois que le gouverneur en conseil aura raison de croire qu'à l'égard de quelque article de commerce il existe une coalition, association ou pacte de quelque nature entre les fabricants ou les marchands de cet article ou un nombre quelconque d'entre eux, pour augmenter le prix de cet article ou pour accroître indûment de quelque autre façon les avantages de ces fabricants ou marchands aux dépens des consommateurs, le gouverneur en conseil pourra commissionner ou autoriser tout juge de la cour Suprême ou de la cour d'Échiquier du Canada ou de toute cour Suprême ou Haute cour dans toute province du Canada.

Pour faire quoi ? Un avocat éminent de l'Ontario, M. Lister, préside ce comité. Dites-moi donc M. le président, quel est ce but ? Pour faire une enquête, afin que, comme le dit la dernière partie de la clause....

Quelques voix : Oh ! oh !

Le PRÉSIDENT (M. Lister) : A l'ordre ! à l'ordre !

M. DAVIN : Je puis attendre jusqu'à ce que les honorables députés soient décidés à me laisser continuer. Je vous ferai remarquer, M. le président, que les derniers mots dont je me suis servi furent "la dernière partie de la clause." Si les honorables députés sont prêts à me laisser terminer cette phrase, je vais continuer.

M. TALBOT : Continuez ; c'est très bien.

M. DAVIN : La dernière partie de la clause pourvoit à ce que le gouverneur général puisse prononcer jugement. Et veuillez remarquer le langage que l'on emploie. On laisse au jugement du gouverneur en conseil à décider s'il doit agir ou non. Quelle est la procédure ? Quelqu'un informe le gouverneur en conseil, c'est-à-dire, le cabinet, qu'il existe une coalition. Alors, ces treize ou quatorze hommes—ou ces quinze ou seize hommes, parce que quelques-uns d'entre eux n'ont pas de portefeuille—se réunissent dans cette salle du Conseil privé où tant d'hommes remarquables se sont rencontrés, et discutent la question de savoir s'ils doivent agir ou non. Or, M. le président, et vous savez sous quels aspects on étudie la question. Que ce soit des libéraux ou des conservateurs qui soient au pouvoir, je ne fais pas de distinction, le résultat sera toujours le même. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Tarte) a une grande expérience dans la politique, et il sait bien que quel que soit le parti au pouvoir, avec les pouvoirs qu'accorde une clause comme celle-ci, du moment que la plainte est faite à ce conseil, le temps est venu de mettre en jeux les influences politiques. Supposons qu'une coalition se forme, composée en tout ou en partie d'amis dévoués du gouvernement actuel. Une personne attend à la porte de la salle du Conseil privé pour avoir une entrevue où bien il envoie sa carte à l'un des ministres. Supposons, qu'il demande à voir le ministre des Travaux publics qui n'est pas seulement un homme d'État mais aussi un politicien, non seulement un homme capable de gouverner un empire, mais capable aussi de tirer des ficelles pour l'univers tout entier. Les honorables députés vont s'apercevoir que j'ai donné une description exacte. Supposons que cet homme soit un ami personnel du ministre des Travaux publics venant de Québec, et cet ami lui dit : Quoi, vous voulez frapper nos meilleurs amis dans la province de Québec. Que va-t-il advenir ? Eh bien, le ministre des Travaux publics retournera vers ses collègues et leur dira :

Une VOIX : Les affaires sont les affaires.

M. DAVIN : Il est bien probable qu'il dira cela, car non seulement il est capable de gouverner un empire et de tirer des ficelles pour l'univers, mais, depuis qu'il est ministre, il est devenu un véritable philosophe. Non seulement il a découvert le proverbe "les affaires sont les affaires," mais nous lui devons aussi cette pensée remarquable "l'honnêteté est la meilleure politique," ce dernier apophthegme causant une véritable surprise dans tout le pays. Un autre ministre sera probablement appelé à la porte de la salle par quelqu'un de l'Ontario qui lui dira : Que faites-vous, vous frappez vos meilleurs amis de la province de l'Ontario ? Allez-vous me dire que le gouvernement n'hésitera pas un instant avant de frapper cette coalition ? Vous savez bien qu'il hésitera. Je ne dis pas cela en particulier pour le parti libéral. Tout autre gouvernement

ferait la même chose. Placez le parti conservateur au pouvoir, mettez cette terrible clause à sa disposition et le résultat devra être le même. Au cours d'un débat animé je me suis servi du mot "bandit". C'était au commencement de la présente session ou durant la session dernière, j'avais cru que le parti libéral s'était emparé du programme conservateur, et voilà pourquoi j'avais employé ce mot. Mais cette clause n'est-elle pas digne de bandits, lorsqu'elle permet à des hommes d'user de moyens politiques pour prendre à la gorge toute personne qu'ils croient jouir d'une grande influence ou est à la tête d'affaires considérables.

Une VOIX : Est-là ce que vous avez fait ?

M. DAVIN : Il y a vingt ans que je suis dans la politique et dix ans que j'occupe un siège dans cette Chambre, et je puis dire sans crainte que ma vie politique est exempte de toute tache et ne redoute pas la lumière.

M. BELCOURT : Vous n'en avez pas pour longtemps maintenant ?

M. DAVIN : Vous croyez ? Je suis persuadé que plus mon honorable ami, le député d'Ottawa (M. Belcourt) serait content qu'il en fût ainsi. Mais qu'il ne se berce pas de l'espoir inutile que si lui et d'autres peuvent mettre fin à ma carrière parlementaire, il est en leur pouvoir de m'enlever mon énergie et mon courage. Que je sorte aujourd'hui de ce parlement et j'y jouirai de la même influence que je possédais lorsque j'y suis entré. Et que l'honorable député ne s'imagine pas qu'en sortant de cette Chambre je ne continuera pas d'être hors de l'enceinte de ce parlement, et dans la mesure de mes forces, aussi utile à mon parti que je le suis aujourd'hui. Il est bien entendu, que l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt), serait heureux de me voir disparaître.

Il serait sans doute bon de chasser du parlement des hommes comme moi et de remplir la Chambre d'hommes aussi intelligents, aussi magnanimes et aussi redoutables que l'honorable député d'Ottawa. Si nous pouvions seulement remplir la Chambre de députés aussi accomplis, aussi élégants, aussi distingués que l'honorable député d'Ottawa, nous augmenteriez considérablement l'influence du parlement. D'après ce que j'ai vu des exploits de l'honorable député, je dirai, plaisanterie à part, qu'à mon avis, le parlement et le Canada pourraient rendre de très grands services s'il n'y avait pas de petits-maitres comme lui.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. DAVIN : Je dis cela sérieusement, non pas par plaisanterie, et c'est là l'opinion que je me suis formée de cet homme si distingué.

Je vais maintenant poursuivre mon argumentation. Supposons que la coalition soit formée d'hommes qui ne sont pas en faveur du cabinet du jour. Naturellement le cabinet décidera de détruire cette coalition. Mais avant que cela soit fait, qu'arrivera-t-il ? Un politicien rusé comme quelques-uns des honorables députés que j'ai mentionnés ira trouver les ministres, ou enverra quelqu'un parler en faveur de la coalition. Nous savons quels sont les hommes que l'on enverra. La chose a été faite dans mon propre comté. Un homme était presque ruiné. On alla le trouver et on lui dit : " Si vous
M. DAVIN.

voulez ne plus appuyer Davin et en appuyer un autre, les choses s'arrangeront, ce sera parfait." Et la même chose arrivera ici. On ira trouver ces hommes et on leur dira : " Si vous voulez appuyer le parti libéral, ce sera parfait." On enverra dire à cette chambre étoilée que ces hommes sont récalcitrants et persisteront à voter pour les torys. Alors l'ordonnance sera émise et l'on dira : " Que le juge en prenne soin !"

M. FOSTER : A mon avis, mon honorable ami ferait mieux de consentir à l'ajournement.

Quelques VOIX : Non, non.

M. FOSTER : Nous pouvons bien passer toute la nuit ici.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Nous savons parfaitement cela par expérience. Toutefois, il n'est pas particulièrement nécessaire de nous épuiser ainsi. Combien de temps vous faut-il pour terminer cette discussion ?

M. DAVIN : Environ deux heures ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je parle à l'honorable député.

M. FOSTER : La chose serait terminée en deux minutes, si mon honorable ami et ses collègues voulaient faire ce qu'il faut au sujet de cette clause ; mais comme ils sont entêtés et qu'ils n'ont pas l'intention de le faire, nous tâcherons d'en finir à six heures, demain soir.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est là une proposition raisonnable. Dans ce cas, je propose que le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit et 45 minutes (jeudi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 3 juin 1897.

M. FORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

DESTITUTION—CANAL DE LACHINE.

M. MONK :

1. Pendant combien d'années David Dame, de la Côte Saint-Paul, a-t-il été employé par le gouvernement du Canada, sur le canal de Lachine ? 2. Pourquoi a-t-il été destitué de l'emploi qu'il occupait sur le dragueur n° 2 ? 3. S'est-on plaint de lui ? Si oui, de quelle nature était la plainte et par qui a-t-elle été portée ? 4. Qui a remplacé David Dame, et par qui a-t-il été recommandé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : En réponse à l'honorable député, je dirai : 1. David Dame a été employé sur le dragueur n° 1 pendant vingt-un ans, et pendant huit ans sur le dragueur n° 2. 2. Il a été remercié

de ses services à la demande et sur la recommandation des députés du district de Montréal. 3. Aucune plainte écrite n'a été envoyée au département. 4. S. Whelhan remplace David Dame.

DESTITUTIONS—PÉNITENCIER DE KINGSTON.

M. TAYLOR :

1. Pour quelles raisons le gardien McConville et les gardes Pugh et Appleton ont-ils été destitués au pénitencier de Kingston, le 23 décembre 1895? 2. Ont-ils été accusés de quelque faute commise contre les règlements de la prison? 3. A-t-on tenu une enquête à leur demande, soit avant soit après leur renvoi, ou leur a-t-on donné l'occasion de se défendre? 4. Quelqu'autre enquête a-t-elle jamais été tenue au sujet du renvoi de ces officiers? 5. Quelle a été le résultat de cette enquête?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : En réponse à l'honorable député, je dirai : 1. Pour incompétence. 2. Ils ont été accusés d'avoir laissé échapper un détenu. 3. Lors d'une enquête qui a eu lieu subséquemment à leur destitution et à laquelle des avocats les représentaient, ils ont eu pleine liberté de faire entendre des témoins relativement à leur affaire. 4. Avant leur destitution, une enquête a été tenue au sujet de cette affaire et le préfet a présenté un rapport. 5. Le résultat de l'enquête a été la suspension de Pugh et d'Appleton, et subséquemment, la destitution de Pugh, Appleton et McConville.

AGENT DE COMMERCE AU JAPON.

M. INGRAM (pour M. BENNETT) :

M. Geo. Anderson, de la *Royal Oil Co.*, de Toronto, a-t-il été nommé par le gouvernement agent de commerce au Japon? Dans l'affirmative, quel est son salaire?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je répondrai affirmativement à la première question. En réponse à la seconde, je dirai qu'il a été nommé pour une période de quatre mois et qu'il reçoit un traitement de \$300 par mois.

ÉLARGISSEMENT D'UN DÉTENU.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, j'aimerais appeler l'attention de mon honorable ami, le solliciteur général, sur l'élargissement d'un détenu du pénitencier de Kingston. Personne, plus que moi, ne trouve qu'il est très opportun de ne pas soulever dans la Chambre de questions relative à l'exercice du droit de grâce, sauf dans des cas d'extrême nécessité; mais au sujet de la présente affaire, non seulement un entrefilet a fait le tour de la presse, mais il a été spécialement signalé à mon attention, et, en conséquence, je me sens poussé à demander à mon honorable ami une explication des circonstances dans lesquelles un détenu, qui avait été condamné au pénitencier pour la vie, a reçu récemment son pardon. Je vois que ce détenu a été condamné en 1887 et envoyé au pénitencier de Kingston pour avoir lancé du vitriol. Il a été prouvé que c'était un criminel endurci, qui avait déjà passé quinze ans au pénitencier en Angleterre. Il avait été gracié en 1887, à l'occasion du jubilé de la Reine, puis il est venu au Canada, où il a commis ce crime très grave. D'après les journaux, son affaire a été examinée par feu sir John

Thompson, sur une pétition présentée pour son élargissement, laquelle n'a pas été écoutée. Toutefois, l'on a récemment demandé sa grâce, et l'on a permis à ce détenu de sortir du pénitencier après une détention de dix ans.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Hier soir, mon honorable ami m'a dit qu'il avait l'intention de demander une explication, et j'ai examiné le dossier. Bien que je n'aie pas eu le temps de l'examiner à fond, je crois avoir des renseignements suffisants pour répondre à mon honorable ami, sauf en ce qui a trait aux dates. De fait, ce détenu a subi son procès devant le magistrat de police de Toronto pour une offense sur laquelle ce dernier n'avait aucune juridiction. Il a été jugé il y a dix ans, et l'affaire a été soumise à feu sir John Thompson, alors ministre de la Justice, mais le fait du défaut de juridiction du magistrat semble avoir échappé à l'attention de toutes les parties dans la cause. Il a échappé à l'attention du conseil de l'accusé ainsi qu'à l'attention du substitut du procureur général et du magistrat, il ne semble pas avoir été porté à l'attention de sir John Thompson. Toutefois, tout récemment, ce défaut de juridiction a été découvert et porté à la connaissance de M. Murphy, C.R., qui défendait alors l'accusé. Le magistrat et M. Murphy, avocat de l'accusé, demandèrent au ministre la grâce du détenu ou la commutation de la sentence. Naturellement, on signala à l'attention du ministre le fait que cet homme était détenu illégalement au pénitencier où il n'aurait pas dû entrer. De fait, il fut condamné illégalement. Alors, la grâce fut accordée, car le défaut de juridiction rendait nulles toutes les procédures subséquentes à la condamnation.

L'accusé ayant consenti à comparaître devant le magistrat de police Denison, ce dernier demanda si cela rendait valide la position que le magistrat avait prise et tranchait la difficulté qui s'était élevée à propos du défaut de juridiction; mais, après avoir étudié cette question, nous arrivâmes à la conclusion que ce consentement ne pouvait donner aucune juridiction dans un cas de cette nature. J'ajouterai que le magistrat lui-même, dans une lettre écrite au ministre de la Justice, déclara que sa première intention était de recommander qu'on lui accordât sa grâce à l'expiration de dix années, indépendamment de toute autre considération; et je donnerai à mon honorable ami le nom d'un autre personnage occupant une très haute position qui a aussi sollicité la grâce de cet homme.

Quoi qu'il en soit, il n'est pas nécessaire d'entrer dans ces détails, car l'affaire a été réglée absolument sur la question de juridiction. Parlant au nom du ministre de Justice, je remercie mon honorable ami de m'avoir fourni l'occasion de donner ces explications.

VOIES ET MOXENS—LE TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Article 17.

M. DAVIN : Hier soir, M. le président, je parlais sur la première partie de la clause 17, je signa-

lais le caractère du tribunal proposé par cette clause, et je me disposais à parler de la seconde partie, savoir, l'introduction d'un juge. Cette disposition de la clause ne fait disparaître d'aucune manière les objections mentionnées de ce côté-ci de la Chambre. Permettez que je signale au comité ce qu'elle stipule :

Le gouverneur en conseil pourra commissionner ou autoriser tout juge de la cour Suprême ou de la cour d'Échiquier du Canada ou de toute cour Suprême ou Haute cour dans toute province du Canada aux fins de procéder à une enquête sommaire et faire rapport au gouverneur en conseil sur l'existence ou la non-existence de semblable coalition, association ou entente : ce juge ayant le pouvoir d'obliger les témoins à comparaître et de les interroger sous serment, de requérir la production des livres et documents, ainsi que tous les autres pouvoirs nécessaires qui pourront lui être conférés par le gouverneur en conseil pour les fins de cette enquête.

Vous avez là une seconde fois l'introduction du système français de l'interrogatoire, lequel, comme la première partie de la clause, est contraire aux idées que nous avons de la justice britannique. La clause continue :

Si ce juge fait rapport qu'il existe pareille coalition, association, pacte ou entente, ou s'il apparaît au gouverneur en conseil que les désavantages qui en résultent pour les consommateurs sont facilités par le droit imposé sur article similaire à son importation, alors le gouverneur général en conseil portera cet article sur la liste des articles admis à entrer en franchise.

Une troisième fois, l'on examine la question de savoir ce que l'on fera de la coalition ou de la coalition supposée. En commençant mes observations, je me suis servi des mots "Chambre étoilée." Il est possible que ce soit vouloir comparer de grandes choses avec de petites : mais je demanderais à tous les membres des deux côtés de la Chambre de vouloir bien se rappeler l'histoire de la chambre étoilée, et je vais démontrer que cette clause, dans les pouvoirs qu'elle confère et dans les motifs qui poussent à l'adopter, est parfaitement analogue à la loi de Henri VII, laquelle, d'après l'autorité la plus compétente—bien qu'il y ait une contestation à ce sujet—a été le moyen par lequel on a introduit la Chambre étoilée en Angleterre. Cette loi dit :

Le roi, notre dit seigneur souverain, se rappelle comment, par une protection illégale, des pensions, des témoignages, des retenues.....

Puis elle mentionne un certain nombre de cas où la justice échoue, et stipule qu'une commission du Conseil privé, associée à des juges, soit nommée ; c'est cette commission qui devint ensuite si notoire dans l'histoire d'Angleterre. Or, l'introduction du juge est censée faire disparaître l'objection relative au caractère politique de ce tribunal ; mais, j'ai ici une autorité — une autorité que l'on ne saurait certainement pas révoquer en doute de l'autre côté de la Chambre—déclarant que vous ne sauriez vous fier au caractère impartial de ce tribunal, car je trouve ceci dans les *Débats* de 1896 :

L'honorable monsieur trouve à redire à cela. Il connaît l'état de choses qui existe dans le pays. Je n'ai rien à dire contre la magistrature. J'admets volontiers tout ce qu'il a dit en son honneur. Mais les juges sont des hommes comme tous les autres mortels ; et l'honorable monsieur sait très bien que, quelle qu'ait été la coutume avant 1873, depuis cette époque, tous les juges ont été nommés non pas tant à cause de leur compétence qu'à cause de leurs services politiques. Je suis peiné d'avoir à parler ainsi, mais je dis là une vérité connue de tous en ce pays. Qu'il y ait des hommes dont on n'ait pas ignoré les services politiques lorsqu'ils ont été nommés juges et qui tout honneur à la magistrature, je l'admets ; mais supposons que tous les hommes appelés à la magistrature n'aient pas été des partisans, nous avons tous eu assez

M. DAVIN.

d'expérience pour savoir que, involontairement, libéraux ou conservateurs, nous grandissons avec nos opinions ; et heureux l'homme qui peut dire que ses opinions ne l'ont jamais influencé. Les juges sont toujours des hommes. Je n'attaque pas leurs motifs ni leurs bonnes intentions, et, heureusement, en ce moment, il n'est pas nécessaire que je le fasse. Mais qui peut dire, lorsqu'une cause se présente, surtout une cause d'une nature politique, que le juge n'est pas influencé par les opinions publiques qu'il a nourries toute sa vie ?

C'est le langage du premier ministre actuel, et il est raisonnable de supposer que parmi quarante-cinq ou cinquante juges—car tout juge d'une cour Suprême au Canada peut être nommé à cette position—l'un choisira l'homme dont les préjugés bien connus servira le but que ceux qui l'emploient comme juge veulent atteindre. Or, M. l'Orateur, l'un des défauts de la Chambre étoilée, et l'une des raisons pour lesquelles elle exerça en Angleterre une influence si mauvaise et y acquit une si triste réputation, c'est qu'elle agissait ouvertement dans des causes qui n'étaient pas susceptibles d'être l'objet d'une enquête judiciaire. Vous établissez ici un tribunal qui s'occupera de causes qui ne sont pas susceptibles d'être examinées par d'autres tribunaux.

Un autre sujet de plainte, c'est que le caractère en était vague. Pourrait-on trouver quelque chose de plus vague que ce tribunal, et dans sa constitution et dans ses fonctions ? Mais je n'insisterai pas sur ce point ; je citerai simplement ce que dit Anson dans son ouvrage intitulé *Law of the Constitution*, page 25 :

Ainsi, la juridiction du conseil, très incertaine, mais en somme salutaire dans son exercice sous Henri VII, était devenue un formidable engin d'oppression avant la mort d'Elizabeth.

Le tribunal au sujet duquel nous discutons maintenant à ce caractère défectueux de l'ancienne Chambre étoilée. Et, aux pages 28 et 29, ce caractère de l'ancienne Chambre étoilée—l'exercice discrétionnaire de la juridiction—est encore mis en évidence. Il n'y a rien qui puisse forcer ce tribunal, ce tribunal quasi-judiciaire, à agir. La juridiction doit être exercée par le corps politique, composé d'hommes qui, lorsque la question leur est soumise, sortent peut être d'une élection chèrement contestée, et il n'y a rien du tout qui les contraint à agir ; la chose est absolument laissée à leur discrétion.

Voici ce qui est dit sous ce titre :

Tant que le roi a pu se servir de la juridiction vague de la Chambre étoilée pour infliger des peines pour offenses politiques, il lui a été possible de lancer des proclamations qui pouvaient être appliquées par l'amende ou l'emprisonnement dans la Chambre étoilée, bien que la désobéissance à ces proclamations pût ne pas constituer une offense ressortissant aux tribunaux de droit commun. Il est vrai que l'exercice de ce pouvoir de Jacques I a mené sir E. Coke à donner une définition précise de l'effet de ces proclamations au point de vue du droit, laquelle définition, comme je l'ai fait remarquer ailleurs, conduit à l'exposé des relations du parlement et de la Couronne en ce qui concerne l'adoption et l'application de la loi. Mais tant que la Chambre étoilée fut au service de la Couronne, elle représenta un pouvoir judiciaire résidant dans l'Exécutif, restreint par aucune règle arrêtée, pouvant être exercée selon la discrétion royale, et donnant les intérêts du gouvernement comme la raison de cet exercice.

Dans un pays comme le nôtre, l'homme qui occupe la position du roi est le premier ministre du jour ; et si, à la place du roi, vous mettez le premier ministre, chaque mot de ce que je viens de dire s'appliquera à ce nouveau et formidable tribunal que vous êtes à la veille d'établir ; et tant que ce

comité du gouverneur en conseil est au service de la Couronne, il représente un pouvoir judiciaire résidant dans l'exécutif, restreint par aucune règle arrêtée, pouvant s'exercer à la discrétion du premier ministre, et donnant les intérêts du gouvernement comme la raison de cet exercice.

Puis, la Chambre étoilée avait un caractère inquisitorial. L'une de mes grandes objections à cette clause, c'est que le caractère en est inquisitorial, et, par conséquent, contraire à l'esprit de la loi anglaise. Et, à la page 97, Anson dit :

Ainsi, tandis que nous avons deux tribunaux, l'un et l'autre exerçant des pouvoirs inquisitoriaux et judiciaires, nous voyons que l'un ne fait qu'un usage accidentel de ces pouvoirs, et s'occupe principalement de travaux administratifs.

Mais il parle du caractère inquisitorial comme du caractère dangereux. Or, dans le cours des années, nous constatons que ce tribunal a fait ce que font tous les tribunaux, et, en tant que la chose conviendra au gouvernement du jour, ce que fera ce tribunal dont nous parlons maintenant ; c'est-à-dire qu'il a cherché à étendre ses pouvoirs.

Dans le 2e volume de Hume, je lis à la page 558, au sujet de ce tribunal :

Au commencement du règne d'Henri, l'autorité de la chambre étoilée, qui était auparavant fondée sur le droit commun et l'ancienne coutume, fut dans certains cas confirmée par acte du parlement. Lord Bacon vante l'utilité de ce tribunal ; mais même pendant le siècle de cet historien, des hommes commencèrent à s'apercevoir qu'une juridiction aussi arbitraire était incompatible avec la liberté, et, à mesure que l'esprit d'indépendance grandissait parmi le peuple, plus on éprouvait de l'aversion pour ce tribunal.

Ainsi, nous, habitants de cette colonie de l'Empire britannique, voyons qu'un tribunal comme celui qui sera établi en vertu de cette clause, en tant qu'il affecte les sujets de Sa Majesté dans cette colonie, est incompatible avec la liberté.

Comme je l'ai dit, ce tribunal avait étendu cette autorité et empiété sur la juridiction des tribunaux.

Je désire maintenant appeler l'attention sur ce que dit Hume, à la page 146, vol. 4.

L'un des instruments de pouvoir les plus anciens et les mieux établis fut le tribunal de la chambre étoilée, qui possédait une autorité discrétionnaire absolue de condamner à l'amende, à l'emprisonnement, et d'infliger des châtimens corporels, et dont la juridiction s'étendait à toutes sortes d'offences, de désobéissances et de désordres qui échappent au droit commun. Ce tribunal était formé des membres du Conseil privé et de juges, dont les fonctions étaient révocables à volonté.

Tout comme le serait virtuellement les fonctions de ceux qui siègeraient ici—à l'exception du juge, et il serait nommé *ad hoc*—ils rempliraient leurs charges durant le bon plaisir du premier ministre.

Et lorsque le prince lui-même était présent, il était le seul juge, et tous les autres pouvaient seulement offrir leurs conseils. Il ne fallait que ce tribunal dans un gouvernement pour mettre fin à tous projets réguliers et légaux de liberté ; car qui oserait s'opposer à la Couronne et au ministère, ou aspirer à se faire le défenseur de la liberté, tout en s'exposant à une juridiction aussi arbitraire.

Eh bien ! le tribunal qui sera établi en vertu de cette clause aura une juridiction arbitraire. Prenez ces fabricants ; comment peut-on dire que ces hommes possèdent la liberté qu'ils devraient posséder dans une colonie libre comme celle-ci, si, en n'importe quel temps, on peut les trainer devant un tribunal arbitraire qui agit sur sa propre discrétion,

et qui n'a aucune des sauvegardes que possèdent les tribunaux du pays ? Hier soir, mon honorable ami, le député de Hamilton (M. Wood) a mentionné les pelles. Il y a un cas que vous devriez régler, mais cette clause ne le règle pas. Cette clause ne règle pas, non plus, le cas d'un certain nombre d'hommes qui sont en société, ou qui forment une coalition commerciale, et qui se liguent avec d'autres hommes demeurant de l'autre côté de la frontière. Si la coalition est formée de l'autre côté de la frontière, cette clause ne permettra en aucune manière à ce tribunal de s'en occuper. De sorte que le seul cas dont il puisse s'occuper est celui d'une coalition qui opère au Canada et, d'abord, le comité du Conseil privé, et, ensuite, le juge, devraient décider si elle s'est formée irrégulièrement pour hausser le prix d'un certain article.

Or, doit-on songer un seul instant qu'un cas de cette nature sera jamais soumis à un tribunal comme celui-ci ? La crainte d'être amené devant un tel tribunal, M. le président, suffirait pour ces fabricants, et toute peine que voudrait infliger ceux qui exercent ce pouvoir serait supportée volontiers. Lorsque sir John-A. Macdonald était au pouvoir, l'on disait qu'il avait obtenu dans le salon rouge, pour les élections, des sommes considérables des fabricants. Je suis en état de dire que ces énoncés n'étaient pas fondés, que ceux qui ont porté cette accusation se trompaient absolument. Mais il est parfaitement évident que ceux qui ont porté cette accusation croyaient que les hommes politiques avaient l'habitude de demander de l'aide aux fabricants.

S'ils adoptent cette opinion et se décident à agir d'après ce principe, voilà une clause qui va créer un tribunal qui n'aura pas l'utilité voulue, qui n'aidera pas le peuple à se débarrasser de ces coalitions, mais qui sera une menace dont on se servira pour intimider les manufacturiers.

Supposons que la *Standard Oil Company* fasse un pacte avec un certain nombre de citoyens du Canada. Vous ne pourrez pas atteindre cette coalition — il n'y a rien dans cette disposition qui vous le permet. Elle ne pourra pas s'appliquer à ce cas, ainsi que l'a fait observer hier soir l'honorable député de Hamilton (M. Wood). Le seul effet de cette clause est de mettre une arme entre les mains du gouvernement au moyen de laquelle sous le prétexte d'exercer une fonction judiciaire, il pourra arriver au but et exiger, à la veille d'une élection, des manufacturiers épouvantés soit leur influence politique soit de fortes contributions au fonds électoral.

Tout député qui a été intéressé dans les affaires ou en relations avec des hommes d'affaires sait combien les hommes d'affaires et les manufacturiers sont nerveux, et, conséquemment, examinant cette clause sous sa nouvelle forme, elle paraît comporter un danger pour la liberté d'une classe nombreuse de la population du Canada et une fausse indication pour la masse du peuple.

Nous désirons tous empêcher les coalitions d'augmenter les prix pour les consommateurs. Il est juste de former des coalitions dans le but de diminuer le coût de la production, mais il est injuste d'en former, afin d'augmenter les prix pour le consommateur. Nous désirons tous empêcher de se former des coalitions de la nature de celles que l'honorable député de Hamilton a mentionnées ; et, dans les circonstances, pourquoi le comité ne se rangerait-il pas à la proposition contenue dans l'amen-

dement ? S'il est vrai que la loi n'est pas assez sévère, pourquoi n'ajoutons-nous pas des dispositions qui s'appliqueraient à toutes les coalitions, et ne donnerions-nous pas aux tribunaux le pouvoir d'instruire ces causes ? Les cours de justice agiraient avec impartialité et sans provoquer de soupçons, tandis que dans les présentes circonstances, si une coalition était composée exclusivement de libéraux, et si on voulait l'atteindre et la signaler à l'attention du Conseil privé, nous savons qu'il y aurait immédiatement des députations composées de libéraux influents qui viendraient dire au gouvernement : Ne poursuivez pas nos amis. Néanmoins, si une plainte mal fondée venait d'une certaine partie du public signalant l'existence d'une coalition, et que nulle poursuite ne serait intentée, alors ils croiraient qu'il y a eu déni de justice et favoritisme, et cela créerait du malaise dans tout le pays.

Si les honorables ministres veulent atteindre les coalitions, qu'ils adoptent une clause qui aura cet effet, une disposition distincte du tarif, auquel elle ne se rattache nullement, et qu'ils ne viennent pas devant le comité avec une clause de cette nature qui créera un pouvoir, pas aussi grand, mais strictement analogue à celui de l'ancienne Chambre Etoilée, pouvant être employé dans le même esprit et relativement dans la même mesure—une clause qui ne peut pas faire honneur au gouvernement qui la présente, ni à ce parlement, et qui ne peut être utile que pour exécuter une fin sinistre, celle de confier au gouvernement une arme avec laquelle il frappera des adversaires politiques sous le prétexte d'atteindre les coalitions.

M. CARGILL: Je veux simplement protester contre l'adoption de cet article, et j'ai pour cela plusieurs raisons, dont je vais faire connaître quelques-unes au comité. Plusieurs députés ont fait valoir grand nombre d'arguments contre cette disposition, entre autres le chef de l'opposition et l'honorable député d'York (M. Foster). Nous avons aussi entendu l'éloquent discours de l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) et s'il fallait quelque chose pour m'inclure à voter contre cette résolution ou me convaincre de son absurdité, ce serait l'argumentation que vient de faire l'honorable préopinant.

Quel peut être l'objet de cette résolution ? Je n'en vois pas d'autre que celui de donner de l'influence au gouvernement et la haute main sur les manufacturiers et les négociants en produits du pays. Le présent gouvernement pourra se servir de cette résolution d'une manière très efficace, si on en juge d'après l'usage qu'il a inauguré avant les dernières élections fédérales. C'est alors qu'il a formé une coalition avec les patrons. J'avais un patron pour adversaire dans mon comté. Il avait été conservateur autrefois et cela diminuait ses chances de succès. Des mesures furent prises pour le déplacer et le remplacer par un patron libéral. Les libéraux de Bruce-est n'aiment pas plus les patrons que les conservateurs ne les estiment, mais ayant consenti à se faire représenter par un patron plutôt que par un libéral ou un conservateur, ils crurent qu'un patron libéral leur convenait mieux. En conséquence, les libéraux convoquèrent une assemblée. A cette convention les patrons étaient en majorité, et, ainsi, au lieu de choisir un franc libéral, un patron libéral fut nommé candidat. Après lui avoir posé plusieurs questions, afin de savoir s'il tenait plus aux principes des libéraux

M. DAVIN.

qu'aux principes des patrons, et ayant reçu la réponse qu'il était libéral d'abord et patron ensuite, les délégués patrons se décidèrent à l'appuyer. Il fut alors entendu que le candidat patron aurait deux ou trois jours pour consulter sa loge et voir s'il pouvait accepter la nomination. Il assista à une assemblée tenue par les patrons-conservateurs et déclara qu'il avait été choisi par les libéraux et les patrons du comté, mais que si le patron conservateur qui était candidat voulait se retirer, lui, le patron libéral, resterait et ne lui ferait pas d'opposition, mais donnerait son appui au patron conservateur, et les libéraux s'uniraient à lui. Cette coalition n'eut pas de succès, et je fus élu pour représenter Bruce-est en dépit des efforts réunis des libéraux et des patrons.

J'objecte à cette résolution parce qu'elle ne s'applique pas à toutes les industries que nous avons dans le pays, et je crois que la loi ne doit pas être une loi d'exceptions, mais s'appliquer à toutes nos industries et à toutes les classes de la société. Aujourd'hui le bois de service est importé au Canada, et l'industrie du bois n'a jamais été protégée dans le pays. J'aimerais savoir comment le gouvernement se propose de traiter les fabricants de bois canadiens, si ces derniers jugeaient à propos de former une coalition dans le but d'extorquer aux consommateurs de bois des bénéfices plus considérables qu'ils n'ont le droit d'en exiger.

La clause stipule que si une coalition est découverte le seul moyen de la supprimer sera de priver le fabricant et le consommateur de cet article, de les priver des droits protecteurs imposés sur ce produit. De cette façon la loi permettrait au gouvernement de dire aux manufacturiers du pays : Nous avons appris par la rumeur que vous faites partie d'une coalition. Cela suffira pour faire croire à l'existence d'une coalition, et tout ce qu'il y aura à faire sera de donner avis au juge de commencer les procédures, d'assigner les témoins à comparaître et faire rapport au gouvernement. J'aimerais savoir si à la veille d'une élection générale ou découvrirait plusieurs coalitions dans le pays, et si l'enquête était instituée, et s'il était prouvé hors de tout doute que ces coalitions existent, j'aimerais savoir, dis-je, si le gouvernement appliquerait cette loi, ou non. Je suis porté à croire que cela dépendrait beaucoup du prix des suffrages et du nombre d'ouvriers que chaque manufacturier emploierait.

Si le gouvernement veut faire passer une loi qui fera disparaître du pays toutes les coalitions, je l'appuierai cordialement. Je suis opposé à toute coalition quelle qu'elle soit, bien que je pense que certaines coalitions ont eu un bon effet sur le pays. Par exemple, il y a eu des coalitions organisées pour faciliter la fabrication de certains produits et en diminuer les frais. Dans ces cas le consommateur a payé moins cher, et la coalition lui a été avantageuse. Je peux mentionner la maison Massey-Harris, dont le chef a, dit-on, amassé une fortune de deux ou trois millions de dollars ; après l'organisation de cette coalition, le prix des instruments aratoires a baissé considérablement et les cultivateurs ont profité de cette réduction.

Si cette clause est adoptée, je crois qu'elle doit être modifiée de manière à empêcher tout le monde de former des coalitions. Toutefois, il est clair que cette législation permettra au gouvernement de former la coalition la plus gigantesque qui ait existé pour gêner des gens libres. Elle lui permettra de

dire à tous les manufacturiers du pays : Nous allons avoir une élection ; nous avons besoin de votre appui et de votre influence, et si nous ne pouvons pas l'obtenir, nous allons instituer une enquête, prouver que vous faites partie d'une coalition, vous priver du tarif protecteur dont vous jouissez depuis plusieurs années, et ruiner votre industrie. Cette disposition donne trop de pouvoir au gouvernement, et pour cette raison je ne peux l'appuyer.

Lorsque ce gouvernement est arrivé au pouvoir, je m'attendais à de grandes choses de sa part, et le peuple en attendait des avantages importants. Je vois avec peine que le résultat n'est pas ce que j'espérais qu'il serait. Nous avons un gouvernement censé être composé d'hommes d'affaires, mais je crois qu'il n'y en a que deux, les autres appartiennent aux professions libérales. Pour former ce gouvernement on n'a pas pu, apparemment, trouver parmi les députés de la droite, des hommes d'une capacité suffisante pour être ministres, et ainsi, pour se procurer des hommes intelligents, le premier ministre s'est éloigné et il a choisi les premiers et les ex-premiers ministres des différentes provinces. A mon avis, ça été une injustice à l'égard de ces députés qui ont siégé dans cette Chambre jour et nuit, qui ont pris part à toutes les luttes du parti libéral.

Nous avons donc un gouvernement composé des représentants des différentes provinces ; des hommes qui se sont distingués dans leurs sphères respectives, des hommes qui, à titre de chefs de différentes provinces, ont occupé les positions les plus imminentes, et je suis étonné de voir qu'un gouvernement composé d'hommes qui ont dû déjà légiférer dans les intérêts de leurs électeurs, afin de rester au pouvoir, viennent insérer dans le tarif une clause comme celle-là.

En terminant, j'en appelle de nouveau au gouvernement, et je lui dis que s'il veut retirer cette résolution et présenter un bill qui aura l'effet de supprimer les coalitions, je l'appuierai avec le plus grand plaisir, mais en conscience, je ne peux pas être en faveur de cette résolution.

M. SNETSINGER : Je désire faire quelques observations au sujet de l'amendement que nous discutons. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a demandé s'il existait des coalitions dans le pays. Je peux lui en signaler plusieurs. Nous avons eu des coalitions non seulement dans les manufactures de coton de Cornwall, mais dans toutes les branches de l'industrie. Le monopole du coton a forcé un grand nombre d'ouvriers à quitter le pays parce qu'ils n'y trouvaient plus d'ouvrage. La coalition relative aux clous a été la plus scandaleuse et la plus inique que nous ayons jamais eue. Ce syndicat, il y a deux ans, a augmenté le prix des clous à quatre reprises différentes — d'abord de 50 centins, ensuite de 40 centins, et de 20 centins et de 10 centins, soit en tout une augmentation de \$1.20 dans le prix des clous pour les consommateurs du pays. Je vois avec peine que le gouvernement a jugé à propos de hausser les droits sur les clous au delà de ce qu'ils étaient dans la première résolution. Une protection de 35 pour 100 était suffisante pour les cloutiers.

L'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) a parlé de manufacturiers que le gouvernement avait forcés de souscrire pour le fonds électoral. Je n'ai pas de doute que c'est, ce que l'ex-gouvernement a fait à l'égard, non seulement des

manufacturiers, mais aussi à l'égard des entrepreneurs.

M. DAVIN : Non.

M. SNETSINGER : Je le sais.

M. DAVIN : Je suis que ce n'est pas le cas.

M. SNETSINGER : Je sais qu'on a passé le chapeau parmi les manufacturiers de Montréal durant les dix ou quinze dernières années. Ainsi rien d'étonnant à ce que cet honorable député s'emporte au sujet de cette résolution. J'espère bien que le gouvernement actuel ne se conduira jamais de la sorte.

M. DAVIN : Mon honorable ami veut-il me permettre de lui poser une question ?

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. SNETSINGER : Des manufacturiers de Montréal m'ont dit qu'on leur a demandé de souscrire, et qu'ils ont souscrit pour le fonds électoral ; et je sais que des entrepreneurs y ont contribué. Ils ne le nient pas. Ils me l'ont eux-mêmes dit. J'espère que le gouvernement ne fera jamais de semblables demandes. Il est temps que cet état de choses cesse d'exister. Il me fait peine que le gouvernement ait changé les droits sur les clous et sur le coton. Ces changements, à mon avis, ne sont pas dans l'intérêt du peuple, et j'espère qu'il les rétablira tels qu'ils étaient. La réduction du droit sur le coton à 15 pour 100, pour l'avantage des chemisiers, n'est pas dans l'intérêt des manufactures de coton. J'aimerais que les coalitions fussent anéanties dans le pays, et elles l'auraient été si le gouvernement américain avait agi avec justice à notre égard. Le tarif aurait été diminué tellement qu'il eût été impossible pour les coalitions d'exister. J'aimerais laisser entrer le sucre en franchise, et imposer des droits sur le thé et sur le café. Le sucre brut devrait entrer en franchise, et le droit sur le sucre raffiné suffirait pour protéger les raffineurs.

Pourquoi les honorables députés parlent-ils de coalitions ? Je leur ferai observer que la politique de l'ex-gouvernement a été la cause des coalitions dans le pays. Il est temps de les faire disparaître. Je suis prêt à approuver les résolutions relatives au tarif, mais je suis peiné que le gouvernement ait changé les droits tels que primitivement présentés, et j'espère qu'il les rétablira tels qu'ils étaient.

M. MARTIN : Le pouvoir que le gouvernement demande par cette résolution est, à mon avis, excessif, et la Chambre ne doit pas le lui conférer. Bien que tous les députés des deux côtés de la Chambre soient prêts à supprimer les coalitions, il est étrange de voir le gouvernement recommander un remède et l'inclure dans une résolution qui ne pourra pas les atteindre, mieux aurait valu présenter un bill spécial pour cette fin. Comment le gouvernement va-t-il agir à l'égard des coalitions formées dans d'autres pays ? On a dit, et c'est vrai, que la plus grande coalition de tout l'univers existe actuellement en Angleterre, ce grand pays libre-échangiste, la coalition qui a trait au fil de coton. Celle qui vient ensuite est probablement la *Standard Oil Company* des Etats-Unis. Il y a plusieurs autres monopoles importants qui sont une menace pour les industries du pays ; et si le gouvernement vou-

lait empêcher ces monopoles de nuire à nos industries, il prendrait un meilleur moyen que celui qu'il adopte aujourd'hui. Il peut réduire les droits sur certains articles, et il en résultera que des coalitions formées aux Etats-Unis inonderont le pays de ces articles. Le monopole commencera par vendre cet article dans le pays à bas prix ; mais du moment qu'il aura le contrôle du marché il augmentera le prix, et probablement le coût pour le consommateur sera plus élevé que si l'article eût été fabriqué dans le pays. Que va faire le gouvernement dans ce cas ? s'il est sincère, s'il veut traiter avec justice le producteur et le consommateur, qu'il stipule que lorsque des articles manufacturés par un monopole ou un syndicat aux Etats-Unis ou en Angleterre ou dans d'autres pays, seront importés au Canada, le droit sur ces articles sera augmenté. Qu'il rende justice aux manufacturiers du pays. Mais on dirait qu'il veut les anéantir. On dirait qu'il veut que nos manufacturiers soient ruinés par ces monopoles américains. S'il veut supprimer les coalitions en marchandises importées dans le pays, qu'il double les droits sur ces marchandises. Nous serons débarrassés des monopoles de notre propre pays, mais exposés aux effets des coalitions formées dans un pays étranger. Je crois que ma proposition serait un excellent remède, mais conférer au gouvernement ce pouvoir arbitraire est renverser les principes de gouvernement autonome et nuire aux industries manufacturières et aux intérêts des consommateurs. Pour cette raison, j'appuie l'amendement présenté par l'honorable chef du gouvernement.

L'amendement est rejeté.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la résolution soit modifiée en ajoutant après le mot "augmenter," le mot "indûment."

Amendement adopté ; résolution adoptée.

Annexe A, item 1.

M. HENDERSON : Avant de passer de ces résolutions à un autre item, j'appellerai l'attention de l'honorable ministre des Finances sur la recommandation que j'ai faite au sujet de l'article 14, savoir : ajouter après les mots "port d'entrée" les mots "un juge de paix, notaire public ou commissaire pour recevoir les affidavits," afin que l'importateur des marchandises qui ont droit au tarif réduit ou à l'entrée en franchise quand elles sont employées dans sa manufacture pour les fins de son industrie, ne soit pas obligé, s'il réside à quinze ou vingt milles de la douane, de se rendre au port d'entrée pour donner son affidavit devant le percepteur. Cette difficulté se présente souvent dans mon village. Les propriétaires des établissements de conserves, les gantiers et autres fabricants qui importent des articles employés dans leurs fabriques, sujets à un droit réduit ou qui entrent en franchise parce qu'ils sont importés pour des fins de fabrication, ont souvent à faire des déclarations devant le percepteur au port d'entrée, qui se trouve à quinze milles de distance, ou autrement ils font une déclaration qui n'est pas conforme à la loi, parce qu'elle a été faite devant un commissaire. Je crois que l'honorable ministre des Finances peut accepter ma proposition sans nuire à l'application de cette disposition

M. MARTIN.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'espère que l'honorable député ne croira pas nécessaire d'insister sur l'adoption de son amendement. Ma première impression est que dans l'administration des affaires du département des Douanes, sa proposition offrirait des difficultés. Cependant, nous avons tous deux le même objet en vue, et si mon honorable ami veut laisser sa proposition en suspens pour le moment, je lui promets que, avant d'en finir avec le tarif, le contrôleur des Douanes l'examinera avec attention.

L'item est adopté.

7. Liqueurs spiritueuses ou alcooliques distillées de quelque matière que ce soit, ou contenant des spiritueux distillés d'une espèce quelconque, ou composées avec de pareils spiritueux, et tout mélange de ces spiritueux avec de l'eau, par chaque gallon de la force de preuve ; et lorsqu'elles seront d'une force supérieure à la force de preuve, le même droit sera imposé et perçu sur la quantité plus grande qu'elles produiraient si les liqueurs étaient réduites à la force de preuve. Lorsque les liqueurs seront d'une force moindre que la force de preuve, le droit sera perçu à l'un des taux prescrits ci-dessous, mais sera calculé sur une quantité réduite de liqueurs proportionnellement au moindre degré de force ; pourvu, toutefois, qu'aucune réduction de quantité ne soit calculée ou faite sur aucune liqueur de force moindre que quinze pour cent au-dessous de la force de preuve, mais toutes ces liqueurs seront calculées comme étant de la force de quinze pour cent au-dessous de la force de preuve, ainsi qu'il suit :— (a) Alcool éthylique, ou la substance communément connue sous le nom d'alcool, oxyde hydraté d'éthyl ou esprit-de-vin ; genièvre de toute espèce, n.s.a. ; rhum, whisky, et toutes liqueurs spiritueuses ou alcooliques n.a.p. ; alcool amylique ou huile lourde, ou toute substance connue sous le nom d'esprit de pommes de terre ou d'huile de pommes de terre ; alcool méthylique, alcool de bois, naphte de bois, esprit pyroxylique, ou toute substance connue sous le nom d'esprit de bois ou alcool méthylique ; absinthe, arack ou esprit de palme, eau-de-vie, y compris l'eau-de-vie artificielle et les imitations d'eau-de-vie ; cordiaux et liqueurs de toute espèce n.s.a. ; mescal, pulque, sorbets au rhum, schiedam et autres schnapps ; tafia, angostura, et amers ou breuvages alcooliques de ce genre, deux dollars et quarante centins par gallon.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande à mon honorable ami, le ministre des Finances, s'il a reçu avis que la distillation clandestine augmentait. Je crains que le droit imposé sur les spiritueux et les liqueurs alcooliques ne fasse manquer ce qu'il a en vue, en ce qui concerne le revenu, en ce qu'il pourrait encourager la contrebande et la distillation clandestine, je ne sais pas si le gouvernement a dirigé son attention sur cette question. Le contrôleur des Douanes et le contrôleur du Revenu de l'intérieur pourront nous dire jusqu'à quel point se portent les indices d'un mouvement dans ce sens.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : A peine le temps a-t-il été suffisant pour nous permettre de dire s'il y a eu un mouvement inaccoutumé dans ce sens, mais il n'y a pas de doute que la contrebande et la distillation clandestine se font sur une vaste échelle dans le pays. Mes honorables amis, les contrôleurs du Revenu de l'intérieur et des Douanes, s'occupent spécialement de cette question, et nous avons demandé un crédit supplémentaire pour nous permettre de combattre avec vigueur le fléau de la contrebande. L'honorable député a raison de dire que toute augmentation du droit augmente ce mal et exige une plus grande vigilance.

M. FOSTER : Quel est aujourd'hui le droit d'accise, et quel était l'ancien ?

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTERIEUR : \$1.90 par gallon au lieu de \$1.70.

M. FOSTER : Comment expliquez-vous la différence de l'augmentation entre les droits de douane et les droits d'accise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est évident que la différence est défavorable aux droits d'accise. Grand nombre de députés sont d'avis que les droits d'accise devraient être encore plus élevés. La différence est de 5 centins de plus contre le distillateur que sous l'empire des anciens droits. Mais il est très difficile de dire dans quelle proportion l'augmentation de ces droits affectera le revenu. Les parties intéressées diffèrent d'opinion sur la question, et nous avons cru que nous pouvions nous permettre de faire cette différence, en augmentant les droits de 5 centins sur l'accise. Il reste à savoir si nous réussissons.

M. WALLACE : Il y a un point sur lequel je voudrais avoir l'opinion du ministre des Finances. Les droits de douanes sur les liqueurs spiritueuses et les alcools est de \$2.40 par gallon, le droit d'accise est de \$1.90 par gallon ; les distillateurs jouissent donc du bénéfice d'un droit de 50 centins par gallon sur un article qui ne coûte guère plus, y compris l'intérêt, l'assurance et toutes les autres dépenses, qu'environ 15 centins par gallon. Or, sur un article coûtant 15 centins par gallon, nous imposons un droit protecteur de 50 centins par gallon, ce qui revient à dire que nous plaçons un droit protecteur sur un article qui est de 333 pour 100 plus élevé que la valeur réelle de ce dernier, et en faveur d'une industrie qui ne peut être justifié. En même temps, il fait perdre au revenu ce montant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout ce que je puis dire, c'est que s'il est aujourd'hui de 300 pour 100, il était avant cela plus élevé que 300 pour 100 ; donc quel que soit le changement que nous fassions, nous suivons son exemple, dans la bonne direction. La différence entre les droits de douanes et d'accise étaient sous l'ancien tarif de 55, tandis qu'elle est aujourd'hui de 50 cents. La déclaration de l'honorable député au sujet du coût de fabrication du whisky diffère beaucoup des renseignements fournis des personnes engagées dans le commerce. Ils seraient surpris et blessés d'entendre l'honorable député dire qu'il n'en coûte que 15 cents pour fabriquer un bon gallon de whisky, si bien entendu le whisky peut être bon à quelque chose. Ils sont loin d'être d'accord sur ce point.

M. WALLACE : Il est reconnu qu'avec un boisseau de maïs vous faites trois gallons de whisky, force de preuve, et il ne peut y avoir de discussion sur cette question ; les règlements du département du Revenu de l'intérieur pourvoient à cela. Les distillateurs et le département sont d'accord pour reconnaître qu'un boisseau de maïs produit trois gallons de whisky force de preuve.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela pouvait être là la valeur de l'ancien boisseau de maïs. Mais cette question du coût de fabrication d'un gallon de whisky est bien discutée, et si mon honorable ami dit vrai, les renseignements fournis par d'autres personnes sont d'une grande fausseté, parce que

les parties intéressées dans ce commerce prétendent que le coût de fabrication d'un bon gallon de whisky, y compris la dépense qu'entraîne l'obligation de se conformer à la loi des deux années, prenant en considération le capital considérable engagé et les intérêts, etc.—ils prétendent, dis-je, que le coût de fabrication en est deux fois plus considérable. Ce n'est pas mon intention de dire lequel d'entre eux a raison ; cette question est laissée à la décision d'hommes experts. Mais comme je l'ai dit, d'après les renseignements qui m'ont été fournis par les parties intéressées, le coût de la fabrication d'un gallon de whisky serait deux fois plus élevé que le prix mentionné par l'honorable député.

M. WALLACE : Je me rappelle que lorsque le whisky se vendait 20 cents le gallon, les distillateurs le vendaient à ce prix. Mais un fait reconnu et qui ne peut être contredit, c'est qu'avec un boisseau de maïs vous faites trois gallons de whisky. Maintenant quant au coût de fabrication, il suffit d'aller dans une distillerie pour se convaincre que ça ne coûte pas très cher.

Les barils qu'ils emploient sont portés en sus par les distillateurs, la drèche est d'une grande valeur pour la nourriture du bétail, et rapporte beaucoup d'argent. Le ministre des Finances a parlé du capital considérable requis pour conserver le whisky durant deux ans après sa fabrication ; mais ce capital ne peut être que le coût de fabrication et le prix du maïs ou grain ; jusque là il n'y a pas de droits à payer. Les deux ou trois dollars par gallon qui seront chargés pour les droits de douane ou d'accise, s'ils ne sont pas payés par le distillateur, sont laissés en suspens.

Le contenu d'un baril en douane a une valeur d'environ \$6. L'intérêt et l'assurance n'existent donc que sur ces \$6, et non sur le prix que le consommateur doit payer, qui est d'environ \$100. Le coût de l'assurance et l'intérêt du capital engagé sont donc tous deux bien peu élevés. Et si vous additionnez tout cela, y compris l'intérêt sur le whisky durant les deux années qu'il restera en douane, une assurance pour le même temps et le même coût de fabrication—si vous additionnez toutes ces dépenses, vous constaterez qu'elles ne s'élèvent pas à plus de 15 ou 16 cents. L'honorable ministre a aussi déclaré que des personnes lui avaient dit que le coût était de 30 cents ou plus, je crois qu'avant de faire un pareil énoncé devant la Chambre, il devrait citer des chiffres pour justifier ces paroles. Dans tous les cas, il y a un fait certain, c'est que la protection que l'on accorde aux distillateurs est de plus de 300 pour 100, ce qui suivant moi est un droit protecteur beaucoup trop élevé à accorder à une industrie de ce pays. Je sais que le gouvernement actuel a refusé d'accorder même un droit protecteur très modéré à certaines industries, et quelques-unes de ces dernières ne faisaient que commencer. Comme exemple, ils ont enlevé les droits sur les crémeuses, qui étaient de 30 pour 100 sous l'empire de l'ancien tarif. Les fabricants de cet article, n'ont établi cette industrie dans notre pays que depuis une couple d'années. Ils sont maintenant en état, comme je l'ai fait remarquer dans le cas de la *John Abell Manufacturing Company*, de fabriquer les bols d'acier pour crémeuses, qui avant cela étaient placés sur la liste des articles admis en franchise, et sur lesquels le gouvernement devrait aujourd'hui, en toute justice imposer un droit.

Il semble, que le tarif qui ne protège pas ces industries canadiennes, et n'enlève pas les droits sur la matière première dont ils se servent et qu'ils sont obligés d'importer, n'est pas un tarif équitable. Sur quel principe de justice se base le gouvernement pour maintenir le droit de 20 pour 100 sur les instruments aratoires de grandes dimensions, et celui de 25 pour 100, si je ne me trompe pas, sur les petits articles destinés à la même fin—bien que suivant moi ce droit ne soit pas assez élevé—et n'accorde aucune protection au fabricant de crémenses, et en même temps protège les distillateurs de ce pays au moyen d'un droit de 300 pour 100; semblable chose ne peut-elle justifiée. Une distillerie n'est pas une industrie qui emploie un grand nombre d'hommes, mais voici des industries qui ont besoin d'être protégées et ne le sont pas, tandis que les distillateurs, même si l'énoncé de l'honorable ministre est exact—et les autorités qu'il apporte à l'appui de sa prétention n'ont guère de valeur—bénéficient d'un droit protecteur de 166 pour 100. On prétend que le gouvernement fait des progrès dans la bonne voie, que les distillateurs sont moins protégés qu'ils ne l'étaient auparavant. Cela est vrai, et peut-être une raison de critiquer la ligne de conduite de l'ancien gouvernement. Mais nous avons commencé à discuter ce tarif de nouveau, et nous devons juger chaque chose suivant ses mérites.

M. FOSTER: L'ancienne administration avait adopté le principe de la protection.

M. WALLACE: Cela est vrai; l'ancien gouvernement agissait d'après le principe qu'il faut protéger nos industries. Dans le cas des distillateurs, je crois, qu'il leur en a trop donnée. Maintenant que nous sommes à établir un nouveau tarif, je demande au gouvernement d'étudier la question et de voir s'il peut en justice accorder des droits protecteurs aussi élevés aux fabricants de whisky.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Je ferai remarquer à mon honorable ami que les représentations que j'ai faites relativement au coût de fabrication du whisky n'étaient pas de moi, comme il a voulu le laisser entendre. Je ne prétends pas avoir les connaissances d'un expert sur cette question, mais j'ai cru qu'il était juste de dire que cette question était controversée, et que les parties intéressées dans cette branche de commerce avaient déclaré formellement que le coût de la fabrication du whisky était environ le double de celui mentionné par mon honorable ami. Il m'est impossible de prouver la vérité de cet énoncé; c'est une question sur laquelle les partis ne peuvent s'entendre. Tout ce que nous pouvons dire en faveur de cet item, c'est que les distillateurs sont obligés de payer aujourd'hui cinq cents de plus qu'ils ne payaient en vertu du tarif protecteur.

M. WALLACE: Les honorables députés voudront bien remarquer que le ministre des Finances a déclaré que le coût de fabrication était double du montant cité par moi. J'ai démontré que le coût de fabrication était de deux à trois cents par gallon au-dessus de la valeur de la drèche. Si les représentations faites au ministre des Finances étaient justes, elles établiraient que le coût de fabrication est de cinq à six cents par gallon au-dessus du coût de la drèche. Le prix du maïs nécessaire pour

fabriquer un gallon de whisky est de 12 cents. Cela porterait le prix du whisky à au plus, 18 cents par gallon, et cela même d'après les représentations des distillateurs. Le coût de fabrication peut être deux fois plus élevé que je l'ai prétendu, mais le prix du maïs ne peut être deux fois plus élevé que celui que j'ai mentionné, car nous connaissons le prix du maïs et la quantité de whisky que l'on peut faire avec un boisseau. Voilà des faits qui ne peuvent être contestés, parce que le contrôleur du Revenu de l'intérieur est en possession de ces faits et peut les faire connaître à la Chambre. Même si le coût de fabrication était de 6 cents par gallon en plus de la valeur de la drèche, et du prix du maïs, cela ne porterait le coût du whisky qu'à 18 cents par gallon. La protection que l'on accorde aux fabricants serait donc d'environ 300 pour 100 par gallon. Or, comme nous sommes pour avoir bientôt un plébiscite...

M. McCLEARY: Quand?

M. WALLACE: Immédiatement. Le gouvernement est tenu de présenter un bill à cette session du parlement, et je suis convaincu que les électeurs du Canada seront appelés à se prononcer sur cette question d'ici à quelques semaines ou quelques mois. La conduite du gouvernement qui accorde une semblable protection aux distillateurs est en contradiction étrange avec leur désir d'adopter une loi prohibant la vente des liqueurs spiritueuses.

M. McMULLEN: L'honorable député a non seulement fait partie de cette Chambre, mais il a aussi été membre du cabinet ou au moins du parti conservateur, et il semble étrange que connaissant tous les faits qu'il vient d'établir devant cette Chambre, relativement aux profits énormes faits par les fabricants de whisky, il n'a jamais suggéré une augmentation des droits d'accise sur les spiritueux....

M. WALLACE: Comment l'honorable député (M. McMullen) sait-il cela?

M. McMULLEN: L'honorable député (M. Wallace) n'a jamais fait de suggestion de cette nature à la Chambre, mais du moment qu'il se trouve dans l'opposition, il se lève pour faire remarquer que les fabricants de whisky sont trop protégés. Si les faits énoncés par l'honorable député d'York (M. Wallace) sont vrais, il est évident que les distillateurs sont trop protégés. Pour ma part, j'aimerais voir augmenter les droits d'accise. Comme le gouvernement a déjà fait un pas dans cette voie, j'espère qu'il ne s'en tiendra pas là. Toutefois, une chose me frappe: Il est bien étrange que mon honorable ami d'York-ouest (M. Wallace) et mon honorable ami de Brockville (M. Wood), qui ont dû avoir connaissance de tous les avantages dont ont bénéficié les fabricants de liqueurs durant toutes ces années pendant lesquelles ils furent au pouvoir, aient tranquillement permis aux distillateurs—y compris mon honorable ami l'ex-ministre des Finances (M. Foster)....

M. FOSTER: Non, je ne suis pas un distillateur.

M. McMULLEN: Mais lui (M. Foster) faisait partie du gouvernement lorsque cette protection élevée fut accordée.

M. WALLACE.

M. FOSTER : J'avais compris que vous me placiez parmi les distillateurs.

M. McMULLEN : L'honorable député permit à ces hommes de bénéficier de cette protection excessive signalée par l'honorable député d'York-ouest, sans faire quoi que ce soit pour la diminuer. C'est avec plaisir que nous nous serions joints aux honorables membres de la gauche, alors qu'ils étaient au pouvoir, pour appuyer toute mesure ayant pour but d'augmenter les droits d'accise sur les spiritueux. Mais ils se gardèrent bien de faire quoi que ce soit en ce sens. Maintenant que le parti libéral est au pouvoir, l'honorable député d'York-ouest soulève l'opportunité qu'il y a de laisser les fabricants de whisky jouir des avantages qu'ils possèdent encore, malgré que le ministre des Finances ait considérablement diminué leurs privilèges.

M. MACLEAN : Je suggérerais que de nouveaux pouvoirs soient ajoutés à ceux déjà contenus dans cette clause des coalitions, afin de pouvoir augmenter les droits lorsqu'une occasion comme celle-ci se présente.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Est-ce l'intention de l'honorable député de présenter une motion dans ce sens ?

M. MACLEAN : Non ; c'est une simple recommandation que je fais relativement aux remarques de l'honorable député qui m'a précédé.

M. WALLACE : Je jouis évidemment d'un peu plus de liberté que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) dont les mains semblent maintenant liées.

(c) Vermouth ne contenant pas plus de 36 pour 100 de spiritueux de preuve, et vin de gingembre n'en contenant pas plus de 26 pour 100, quatre-vingt-dix centins par gallon.

S'ils contiennent plus que ces proportions de spiritueux de preuve, deux piastres et quarante centins par gallon.

M. FOSTER : Il y a ici un changement avec l'ancien tarif. Les honorables membres du gouvernement voudraient-ils donner quelques explications à ce sujet ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Ce changement a été fait en connaissance de cause.

M. FOSTER : Quelles en ont été les raisons ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : On a constaté que la force de différents échantillons étaient d'un degré ou deux au-dessous de la force de preuve. Il fut aussi déclaré que la force de preuve était trop basse, et il fut nécessaire de l'élever. Vu un certain règlement du département, il fut impossible de remplir l'intention de l'acte.

Mouton et agneau frais, trente-cinq pour 100 *ad valorem*.

M. FOSTER : Dans quelle position se trouve cette question relativement à la Nouvelle-Galles du Sud ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Jusqu'à présent rien n'a été fait relativement à la Nouvelle-Galles du Sud, mais j'ai raison de croire que ce pays bénéficiera des avantages du tarif de réciprocité.

M. FOSTER : Alors, quelle va être la position des cultivateurs du Nord-Ouest qui approvisionnent de mouton le marché de la Colombie-Anglaise ? La Nouvelle-Galles du Sud est un pays qui produit beaucoup de moutons. Où sont les patrons de l'industrie ? Où sont les députés de la Colombie-Anglaise qui doivent savoir que leurs intérêts agricoles dépendent en grande partie du contrôle qu'ils conserveront sur le marché de cette province ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député désire-t-il que je lui lise une partie du discours qu'il a prononcé devant la Conférence Intercoloniale ?

M. FOSTER : Cela va ouvrir le marché aux habitants de la Nouvelle-Zélande, et permettre aux cultivateurs de cette île de faire concurrence aux cultivateurs de la Colombie-Anglaise sur un terrain libre, et cet avantage va être accordé à la Nouvelle-Galles du Sud sans aucune compensation en retour.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Les ouvriers profiteront de cet avantage.

M. FOSTER : Les ouvriers de Québec ont, comme ceux de la Colombie-Anglaise, droit à certains avantages.

M. McMILLAN : Je ne vois pas en quoi l'honorable député peut trouver à redire parce qu'il est permis au mouton de la Nouvelle-Zélande d'entrer dans la Colombie-Anglaise. Il a déclaré à la conférence intercoloniale que la province était dans l'impossibilité de fournir du mouton à la province située sur la côte du Pacifique.

M. ROGERS : Nous ne craignons pas la concurrence de tous les pays de l'univers, mais nous ne voulons pas payer \$150,000 par année de subsides.

M. FOSTER : Mon honorable ami est-il assez dans les secrets du gouvernement pour savoir qu'il a l'intention d'enlever ces subventions ? D'ici à quelques jours, il va être appelé à voter une subvention encore bien plus considérable pour la nouvelle ligne de steamers rapides. Se propose-t-il ou croit-il que c'est l'intention du gouvernement d'enlever les subventions accordées pour aider au commerce sur la côte du Pacifique ? Quant à ce qui concerne les remarques faites par mon honorable ami de Huron-sud (M. McMillan), je ne puis comprendre le rapport qui existe entre son argument et la question. À cette conférence, nous étions prêts à ouvrir nos marchés à des conditions mutuellement avantageuses, et nous devions recevoir en retour des avantages commerciaux de ces colonies.

M. McMILLAN : Je vais expliquer à l'honorable député en quoi l'argument dont je me suis servi se rapporte à la question. L'honorable député a déclaré à cette conférence que le Canada n'était pas en état d'approvisionner de moutons la Colombie-Anglaise, et qu'il était juste que le mouton de la Nouvelle-Zélande pût y entrer.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. McMillan) n'a pas bien lu cette phrase. Il aurait mieux fait de la retourner pour lui donner son sens véritable.

M. McMILLAN : Si je ne l'ai pas bien lue, vous pourrez peut-être expliquer ce que vous avez voulu dire.

M. FOSTER : Mon honorable ami a fait l'assertion et c'est à lui de la prouver.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais faire remarquer au gouvernement qu'il y a une chose au sujet de laquelle ils ont agi contrairement aux intérêts du Canada. A la grande conférence qui eut lieu à Ottawa, et à laquelle le Sud-Africain, l'Australie et la Nouvelle-Zélande étaient représentés, la question du commerce intercolonial et celle du commerce inter-impérial furent soigneusement étudiées, et une requête fut faite par les membres de cette conférence au gouvernement impérial, le priant de faire disparaître par une législation impériale les difficultés qui empêchaient les colonies de l'Australasie et du Canada de pouvoir conclure entre elles des conventions de réciprocité commerciale avantageuses à tous les partis. Mes honorables amis savent que lord Jersey en faisant rapport sur les délibérations de la conférence, insista fortement auprès du gouvernement impérial sur la nécessité qu'il y avait d'accéder aux désirs du Canada, du Sud-Africain et de l'Australasie, et de faire disparaître, au moyen d'une législation impériale, les difficultés qui les empêchent de conclure des traités entre elles.

Le gouvernement impérial reconnut le bien fondé de leur demande ; et par un acte de ce parlement il plaça la confédération du Canada, la Nouvelle-Zélande et les provinces de l'Australasie dans une position qui leur permit, pour la première fois, de négocier entre eux des traités de réciprocité de commerce avantageux pour les deux parties.

J'appelle l'attention du gouvernement sur le fait que l'Australasie et la Nouvelle-Zélande se joignent au Canada pour faire cette demande au gouvernement impérial, et dans les circonstances, je me demande comment la Nouvelle-Zélande ou aucune des provinces australasiennes, pourraient obliger ce gouvernement à leur accorder une position privilégiée sur les marchés canadiens, sans nous donner des avantages réciproques pour nos marchandises sur leurs marchés. Je voudrais savoir pourquoi dans les circonstances, ce gouvernement s'est dépourvu des moyens qu'ils avaient à leur disposition, pour obtenir des colonies australasiennes une occasion favorable de conclure un traité de réciprocité de commerce entre le gouvernement du Canada et leurs gouvernements, grâce aux pouvoirs qui leur ont été accordés en ce sens par le gouvernement impérial. Je ne vois pas pourquoi les Canadiens seraient appelés à faire des concessions sans rien recevoir en retour. Si mon honorable ami, le ministre du Commerce avait fait au gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud des propositions allant à dire que son gouvernement était prêt à accorder, disons, cette réduction de 25 pour 100 dans les droits sur tous les produits qu'ils pourront envoyer en ce pays, je n'hésite pas à dire et je suis persuadé que les gouvernements de ces colonies nous auraient accordé des avantages réciproques. Je suis d'avis que le gouvernement canadien a manqué à son devoir à l'égard de la Chambre et du pays, en introduisant sur nos marchés des concurrents de la Nouvelle-Galles du Sud, qui seront une nouvelle cause de misère pour nos cultivateurs, et cela sans rien obtenir en retour. Si

M. FOSTER.

l'honorable ministre du Commerce avait pris cette question sous son contrôle, au lieu de la laisser à la discrétion de l'honorable ministre des Finances, qui admet maintenant avoir sacrifié nos droits sans recevoir en retour la moindre compensation, il aurait réussi à conclure une convention de réciprocité commerciale plus avantageuse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (sir Charles Tupper) a soulevé de nouveau toute la question du tarif de réciprocité, parce que chaque mot qu'il a dit au sujet de la Nouvelle-Galles du Sud s'appliquerait également à l'admission des marchandises anglaises.

Sir CHARLES TUPPER : Non, non. Mon honorable ami (M. Fielding) n'a pas compris du tout ce que je voulais dire. Ces questions sont entièrement différentes l'une de l'autre. L'Angleterre ne peut conclure une convention de réciprocité commerciale avec vous, parce que les traités par lesquels elle s'est liée elle-même, ainsi que le Canada l'en empêche, mais cela est possible à la Nouvelle-Galles du Sud, en vertu de l'Acte qui fut adopté par le parlement impérial lui permettant d'en agir ainsi, et le gouvernement canadien ayant été notifié de l'adoption de cette loi. Avant de soumettre votre tarif à la Chambre, et depuis que vous êtes au pouvoir, vous avez été en position d'ouvrir ces négociations, et de conclure une convention de réciprocité commerciale par laquelle le Canada aurait obtenu quelque chose en retour de ce privilège, qui grâce à la politique suivie par ce gouvernement a été sacrifié, bien que l'Australasie se soit unie au Canada pour faire disparaître ces obstacles et permettre à notre pays et aux provinces de l'Australasie et de la Nouvelle-Zélande de conclure entre elles ces conventions de réciprocité commerciale.

Le MINISTRE DES FINANCES : En ce qui concerne leur rapport avec le tarif de réciprocité l'Angleterre et la Nouvelle-Galles du Sud sont exactement dans la même position. Toutes deux nous ont accordé les privilèges de leurs marchés, et ce fait leur donne le droit de jouir du bénéfice de ce tarif de réciprocité. Sous ce rapport ils sont exactement dans la même position. Il est difficile de voir ce que la Nouvelle-Galles du Sud peut nous demander de plus.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (M. Fielding) ne prétend pas dire que la Nouvelle-Galles du Sud admet les marchandises canadiennes sur son marché à des conditions plus favorables que celles qu'elle accorde aux autres pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'Angleterre et la Nouvelle-Galles du Sud sont toutes deux des pays libre-échangistes, et toutes deux nous accordent sur leurs marchés toutes les facilités que nous pouvons demander.

Nous ne croyons pas qu'il soit de saine politique de ne point reconnaître ce que ces pays ont fait dans le passé et de déclarer qu'à moins qu'ils ne fassent quelque chose de plus, nous n'admettrons pas leurs produits en vertu du tarif de réciprocité. Nous prétendons que l'Angleterre et la Nouvelle-Galles du Sud nous ont traités, par le passé, avec justice et libéralité et quoiqu'elles ne nous donnent pas la préférence sur les autres nations, cependant nous ne voyons pas pourquoi elles ne pourraient pas se prévaloir du tarif de réciprocité.

M. SPROULE : Voilà un des cas où le tarif de réciprocité nous frapperait lourdement ; un des cas qui prouvent dans l'opinion des membres de la gauche, qu'il n'était pas prudent de faire cette disposition. Nous ne craignons pas que l'Angleterre envoie des viandes au Canada, car elle en fait une plus grande consommation que nous ne pouvons en fournir ; mais la Nouvelle-Galles du Sud a des viandes en abondance et elle en exporte sur tous les marchés qu'elle peut trouver. Cependant, l'an dernier, malgré notre tarif élevé sur les produits de la Nouvelle-Galles du Sud, elle nous a envoyé 39,000 livres de viandes. Si donc elle pouvait nous expédier cette quantité, nonobstant un droit de 35 pour 100, n'est-il pas probable qu'elle nous expédiera une quantité encore plus considérable, si vous réduisez le droit à 27 pour 100 en vertu du tarif de réciprocité. Les nouveaux droits qui, suivant le ministre des Finances, s'appliqueront à la Nouvelle-Galles du Sud, seront sur le mouton, de 27 pour 100 *ad valorem*. Si ce pays nous exporte ses produits en aussi grande quantité lorsque les droits sont de 35 pour 100, assurément, il fera une concurrence beaucoup plus sérieuse aux agriculteurs canadiens, quand les droits ne seront plus que de 26 pour 100, et si cette réduction s'applique non seulement au mouton, mais encore à toutes espèces de viande fraîche, au saindoux et au suif.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les droits sur l'agneau frais et le mouton sont de 35 pour 100.

M. SPROULE : Bien ! quant à la Nouvelle-Galles du Sud ce sera 25 pour 100 de moins qu'auparavant ; et si, avec un tarif de 35 pour 100, ce pays a pu faire d'aussi grandes exportations au Canada, il en fera de beaucoup plus grandes avec un tarif de 26 pour 100, de sorte qu'il est certain que la Nouvelle-Galles du Sud va faire une concurrence sérieuse aux agriculteurs canadiens, non seulement quant au mouton, mais encore quant à plusieurs autres espèces de viande.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami fera bien de penser que si nous voulons étendre notre commerce tant soit peu, il nous faut acheter aussi bien que vendre. Si nous voulons que l'Australasie achète notre blé et notre farine, et il me fait plaisir de déclarer qu'elle en achète de plus en plus chaque année, de même que nos articles manufacturés, nous devons en échange acheter quelque chose de ce pays. Je ne suis pas disposé à me laisser effrayer ou alarmer à la pensée que les consommateurs du Canada pourront acheter leur viande fraîche et leur mouton en conserve à un peu meilleur marché qu'auparavant.

M. SPROULE : Oui, mais nous nous efforçons d'établir un commerce comportant des avantages réciproques de manière à recevoir de l'Australasie un avantage équivalent à celui que nous accordons.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'Australasie a été la première à nous offrir des avantages.

M. SPROULE : Elle ne nous a pas donné plus d'avantages qu'au reste du monde entier. Nous lui donnons un avantage considérable aux dépens des agriculteurs canadiens, et nous ne recevons et ne pouvons recevoir rien en retour, en vertu du tarif de réciprocité.

M. FOSTER : Voici une question de quelque importance, je crois. Je me rappelle qu'il y a peu de temps, j'ai entendu déclarer à un représentant des patrons, en cette Chambre, que bien qu'il fut autrefois un conservateur convaincu, il avait peu à peu perdu sa vieille foi, par une conviction qui, de temps en temps, produisait sur lui une forte impression, savoir : que le gouvernement conservateur ne faisait rien pour venir en aide aux cultivateurs ; et cette conviction devint tellement forte que ce patron finit par abjurer sa vieille foi pour prendre une position indépendante, à mi-chemin entre le parti libéral et le parti conservateur. Mais il ne resta pas longtemps à mi-chemin entre les deux partis, et il abandonna la position qu'il occupait pour une meilleure position que le gouvernement libéral lui a préparée, et maintenant l'honorable député fraternise avec les libéraux, loge sous le même toit, mange à la même table, et dort au même caucous que les partisans du gouvernement. Durant les élections partielles, les patrons ont attaqué avec beaucoup de force l'ancien gouvernement libéral-conservateur pour avoir, disaient-ils, exposé les cultivateurs de ce pays à une concurrence illégitime, en subventionnant une ligne de steamers sur l'Océan Pacifique, laquelle ligne, d'après eux, diminuerait les frais de transport et donnerait par conséquent aux Australasiens plus d'avantages pour nous faire concurrence.

Dans toute circonscription rurale, les patrons, toutes les fois qu'ils prenaient la parole, dénonçaient le gouvernement libéral-conservateur à ce sujet. Et mon honorable ami, et les patrons qu'il y a dans cette Chambre, ont abandonné le parti conservateur pour joindre le parti libéral, prétendant que ce dernier allait faire beaucoup plus pour les cultivateurs. Le parti libéral est aujourd'hui au pouvoir ; voici son tarif ; mon honorable ami a déjà voté son budget, dans lequel il y a le même crédit pour une ligne de steamers sur le Pacifique, et le tarif ministériel permet l'importation du mouton et de l'agneau de l'Australasie, avec une réduction dans les droits d'un huitième, cette année et d'un quart, l'an prochain. Je félicite mon honorable ami sur la raison qu'il a donnée pour changer ses principes politiques. Il a maintenant sa récompense et elle ne s'est pas faite attendre. Mais il y a plus. S'il y a quelque chose qui ait excité l'intérêt des cultivateurs du Manitoba, du Nord-Ouest et de la Colombie-Anglaise, c'est bien la supposition que le développement des mines de la Colombie-Anglaise, et l'augmentation de la population minière, fourniraient un vaste marché national aux produits du *ranch*, de la ferme et des champs. Tout le monde sait ce que l'on a dit. Vous produisez dans l'Ouest les matières agricoles en abondance, mais pour les envoyer sur le marché anglais, le fret absorbe tout le profit. Ce qu'il faut à l'Ouest, c'est la population, et de toutes les populations, la population minière est la meilleure, elle est bien payée, prodigue, et vit largement, et homme pour homme, elle consomme deux fois plus que n'importe quelle autre classe." L'exploitation des mines de la Colombie-Anglaise est commencée ; les gens affluent dans cette contrée ; dans plusieurs vallées des villes minières surgissent ; et les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest, se sont dit : "C'est maintenant le temps de jouer de nos marchés ; nous pouvons aujourd'hui vendre notre bœuf, nos céréales, nos menus fruits et surtout notre mouton et notre agneau." Mais le premier

acte du gouvernement est de réduire à un quart l'ancien tarif de 35 pour 100, d'inviter une concurrence qui enlèvera tout le profit qu'il était possible le faire. Ajoutez à cela, les règlements de mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), lesquels permettent de faire traverser au Canada, les troupeaux qui sont dans les États frontiers, et cela sans aucune espèce de quarantaine. J'avertis mon honorable ami que cet acte, — et une expérience de quelques mois le démontrera, — aura pour effet de causer une importation considérable tout le long de la frontière, dans des districts miniers de la Colombie-Anglaise au profit des États qui sont situés au sud de cette province.

Voilà pour les cultivateurs ; mais je désire insister sur le point que mon honorable ami, le chef de l'opposition, a fait ressortir avec tant de clarté, il y a quelques instants, et que le ministre des Finances semble avoir complètement perdu de vue. Il y a une grande différence entre la position de l'Angleterre et celle de l'Australasie, une différence reconnue par les lois impériales adoptées, il y a dix-huit mois, dans le but de permettre aux colonies australasiennes de conclure avec nous un certain traité de réciprocité ; chose que l'Angleterre ne peut pas faire, à cause de ses traités. Mon honorable ami est très généreux à même les produits de l'industrie canadienne. Il est disposé à sacrifier les intérêts des cultivateurs ou de qui que ce soit. C'est une bonne chose d'être généreux, mais c'est encore une meilleure chose que d'être juste. Le fait que la Nouvelle-Galles du Sud a demandé une législation pour être autorisée à conclure des traités avec les autres colonies est une preuve concluante que ce pays était prêt à entrer avec le Canada, en arrangements de réciprocité, lesquels auraient donné aux deux pays des avantages égaux. Mais en vertu de la résolution de mon honorable ami, le Canada ne recevra aucune compensation pour ce qu'il abandonne. Mais l'honorable ministre répond que la Nouvelle-Galles du Sud est un pays libre-échangiste. Prétend-il que cette colonie forme son revenu au moyen de la taxe directe ? A-t-il étudié le tarif de la Nouvelle-Galles du Sud et est-il en état de nous dire que les marchandises qu'elle importe du Canada, sont exemptes de droits ? Le ministre des Finances ferait mieux d'étudier la question, afin de s'assurer s'il n'y a pas certains articles canadiens qui, en vertu d'un arrangement de réciprocité, pourraient entrer dans la Nouvelle-Galles du Sud à des taux moins élevés en échange des avantages que le Canada accorde à cette colonie. Nous devons sauvegarder avec autant de soin les intérêts de nos cultivateurs de l'ouest qui produisent le bœuf et le monton, que les intérêts des cultivateurs des provinces de l'est ; et je suppose que les cultivateurs de l'est ont droit à la considération et doivent être l'objet de la sollicitude du gouvernement autant que les cultivateurs de l'ouest, et peut-être plus, parce que s'il y a dans notre pays, une classe d'hommes qui soit dans une meilleure position que les autres pour payer ses aliments, c'est bien la classe minière qui reçoit régulièrement son salaire en espèces sonnantes. Nous ne pouvons en venir qu'à une conclusion, c'est que dans chaque cas, le gouvernement actuel sacrifie les intérêts du Canada.

Sir CHARLES TUPPER : Je demanderai à l'honorable ministre du Commerce d'être assez bon de déposer sur le bureau de cette Chambre, M. FOSTER.

pour l'information des membres de la droite et de la gauche, les rapports de l'Union Internationale des Douanes de Bruxelles, contenant les tarifs de tous les pays. Mon honorable ami sait que le Canada contribue annuellement à cette union des douanes ; le gouvernement canadien y a été représenté dans diverses occasions, et l'un des devoirs du conseil de cette association est de fournir aux gouvernements qui fait partie de cette union le rapport de tous les changements de tarif qui peuvent avoir lieu.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'y penserai.

M. FOSTER : Quels autres articles d'exportation peut-on supposer recevoir de la Nouvelle-Galles du Sud, vu cette réduction de droits ? Nous discutons actuellement l'item des viandes fraîches ; y a-t-il d'autres produits que la Nouvelle-Galles du Sud exporte en ce pays ?

M. DAVIN : Je tiens dans ma main le tarif de la Nouvelle-Galles du Sud et il me semble que mon honorable ami se trompe grandement lorsqu'il l'appelle un tarif de libre-échange. Prenez le bois de construction par exemple ; voici les droits dont cet article est frappé :

BOIS DE CONSTRUCTION.

	s.	d.
Préparé, par cent pieds.....	3	0
Brut et non préparé (excepté le frêne, le noyer et le chêne), par cent pieds....	1	6
Palis, par 100.....	1	0
Lattes, par 1,000.....	0	9
Bardeaux par 1,000.....	1	0
Piquets, préparés, par 100 pieds.....	3	0

Je n'ai pas analysé ce tarif en détail.....

M. TALBOT : Prenez le temps de l'étudier.

M. DAVIN : Je croyais faire un travail utile en démontrant au ministre des Finances qu'il était dans l'erreur lorsqu'il a déclaré que la Nouvelle-Galles du Sud avait un tarif libre-échangiste. Je croyais certainement faire un travail infiniment plus utile que de rester assis à mon siège, ainsi que le fait toujours l'honorable député (M. Talbot), mon chapeau sur les yeux et faisant des interruptions insensées.

SPROULE : Pour vous citer un exemple de l'effet que pourrait produire un léger changement dans le tarif, laissez-moi vous dire ce que, l'an dernier, nous avons importé de l'Australie ; mouton, 22,229 livres ; viandes, 100,000 livres ; beurre, 6,997, ou en tout, pour ces trois items seulement, 129,206 livres. Voilà ce qui est arrivé sous un tarif de 35 pour 100, mais si nous réduisons ce tarif à 26½ pour 100, comme la chose arriverait en vertu de la clause de la nation la plus favorisée, l'Australie nous enverrait sans doute une quantité beaucoup plus considérable de ces produits. Comme preuve de ce que j'avance, je n'ai besoin que de vous mentionner qu'il y a quelques années, les États-Unis nous ont expédié, malgré les droits, une grande quantité de viandes fraîches.

Or, à la demande des cultivateurs canadiens, le gouvernement a élevé le droit, de combien ? Un demi-cent par livre seulement. Et le résultat a été que le Canada a importé quatorze millions de livres de cette viande de moins. Avant l'augmentation du droit, la quantité importée était annuel-

lement de 33,000,000, et après cette augmentation la moitié de ce chiffre environ. Il est aussi bien pour les cultivateurs du Canada de comprendre ce que signifie cette réduction d'un quart du droit en faveur de l'Australasie. Lorsque le représentant de l'Australasie est venu à la conférence intercoloniale qui a eu lieu ici, il y a quelques années, il a dit : Nous nous considérerions heureux, si nous pouvions obtenir \$2 pièce pour nos moutons et \$10 pièce pour nos jeunes bœufs de deux ans. Si les animaux et la viande sont à aussi bon marché là-bas, et si vous abaissez le tarif, l'Australasie malgré la distance, fera une concurrence sérieuse aux cultivateurs canadiens.

C'est une chose grave pour nos cultivateurs que d'abaisser le tarif en faveur de tous les pays, mais surtout en faveur d'un pays qui peut nous faire la plus vive concurrence.

Dans Ontario-nord, M. Lockie Wilson, l'un des représentants des patrons de l'industrie, a parcouru cette division, portant avec lui deux boîtes de mouton de l'Australie et il en faisait son principal argument. Il disait à ses auditeurs : "Le gouvernement canadien a subventionné une ligne de steamers pour introduire ici au détriment des cultivateurs, le mouton australien dont je veux vous montrer un échantillon." Et alors l'orateur sortait de sa poche une boîte de ce mouton qu'il avait achetée à Montréal. Tels étaient les arguments dont se servaient les patrons dans la circonscription électorale d'Ontario-nord.

Mais quel sera l'effet si nous réduisons le droit d'un quart et subventionnons une ligne de steamers tout comme auparavant, car cette subvention existe encore. Assurément le résultat sera encore plus désastreux pour le cultivateur canadien. Si la concurrence était préjudiciable auparavant, elle doit l'être bien davantage aujourd'hui, et il est bon que le cultivateur canadien sache à quoi s'en tenir.

M. TAYLOR : Les item du tarif que nous considérons en ce moment, de l'item 11 à l'item 101 inclusivement, peuvent être appelés le tarif du cultivateur. Cette liste porte en tête : "Animaux et produits de l'agriculture et de la laiterie." J'ai une copie de l'ancien tarif et une copie du nouveau tarif actuellement soumis à notre considération, et je constate qu'à quelques exceptions près, ces item sont les mêmes.

Je veux demander ce que ce gouvernement paternel a fait pour les cultivateurs de ce pays ? Il a simplement adopté le tarif de son prédécesseur, le tarif de la politique nationale qui accordait de la protection aux cultivateurs. Il y a quelques changements que je vais vous lire. Dans l'ancien tarif, il y avait 87 item concernant les produits agricoles; dans le nouveau, il y en a 91.

Le premier changement que je remarque est sur les œufs; en vertu du tarif actuel, ils sont frappés d'un droit de 3 cents la douzaine (item 29) et dans l'ancien tarif, le droit était de 5 cents la douzaine.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une erreur.

M. TAYLOR : Le tarif a été amendé quant à cet article, n'est-ce pas ? Alors, dans ce cas, il n'y a pas de changement.

M. DAVIN : Il y avait un droit de 5 cents par douzaine en vertu du tarif de 1894.

M. TAYLOR : Cela est changé, je crois. Sur le lait concentré, il y a une augmentation de $\frac{1}{4}$ de cent par livre—l'ancien droit était de 3 cents par livre et le droit actuel est de $3\frac{1}{4}$ cents par livre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous vous trompez. Le droit n'est pas changé.

M. TAYLOR : J'ai l'ancien tarif ici et le droit sur le lait concentré est de 3 cents par livre, tandis que dans le nouveau tarif, le droit est de $3\frac{1}{4}$ par livre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a eu aucun changement dans cet item depuis que le gouvernement actuel est au timon des affaires.

M. TAYLOR : Dans ce cas-là, le gouvernement a encore adopté l'ancien tarif de la politique nationale, quant à cet item.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a eu un amendement au tarif après la publication de la liste que l'honorable député (M. Taylor) a entre les mains. Vous constaterez, je crois, que le droit sur le lait concentré, n'est pas changé dans le nouveau tarif.

M. TAYLOR : Le changement que je constate ensuite dans le tarif est à l'item concernant le maïs, lequel ne se trouve pas dans le nouveau tarif. L'ancien tarif frappait cet article d'un droit de $7\frac{1}{2}$ par boisseau et aujourd'hui, il est admis en franchise. On a aussi réduit de 15 cents par baril le droit protecteur qu'il y avait sur la farine de maïs.

M. SCRIVER : Le maïs importé pour des fins de distillation est assujéti à un droit.

M. TAYLOR : Il en était ainsi dans l'ancien tarif, mais aujourd'hui le maïs est admis en franchise, excepté pour les fins de distillation; et il n'y a pas de doute que l'on va en passer beaucoup en contrebande, pour des fins de distillation. Le droit sur la farine de maïs est réduit, de 40 à 25 cents par baril; c'est donc une protection de 15 cents par baril que l'on enlève au cultivateur.

Passons maintenant au droit sur le blé que l'on a réduit, de 15 à 12 cents par boisseau, et la farine, de 75 à 60 cents par baril.

Les droits sur les fruits en boîtes ou autres colis hermétiquement fermés, ont été augmentés de 2 cents à $2\frac{1}{2}$ cents par livre; dans quel but ? Je l'ignore.

M. LANDERKIN : On a fait quelque chose pour le cultivateur.

M. TAYLOR : Je ne le crois pas. Il me semble qu'il y a quelque chose là en faveur du fabricant. J'imagine que quelque manufacturier a représenté qu'il voulait avoir plus de protection.

Le MINISTRE DES FINANCES : De quels item l'honorable député parle-t-il ?

M. TAYLOR : Des item 80, 81 et 82.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de changement dans aucun de ces item.

M. TAYLOR : Je lis le tarif de 1894, et si l'honorable ministre l'a dans les mains, il peut voir que...

Le MINISTRE DES FINANCES : J'attirerai l'attention de l'honorable député sur le fait que certains changements ont eu lieu après la promulgation du tarif qu'il mentionne. Le tarif, quant à ces trois items, est le même qu'à l'époque où nous avons pris les rênes du pouvoir.

M. TAYLOR : Si le gouvernement conservateur a accordé cette protection, avant de quitter le pouvoir, c'est un bon point pour lui, mais cela fait peu d'honneur à la sincérité des honorables membres de la droite qui ont adopté notre tarif mot pour mot.

M. TALBOT : Vous ne lisez pas le bon tarif.

M. TAYLOR : Je ne demande pas de renseignements à mon honorable ami (M. Talbot). Lorsque je me tromperai le ministre des Finances pourra me corriger et je suis prêt à accepter ses déclarations quant aux changements opérés depuis que ce tarif a été imprimé. Nous avons demandé au département l'ancien tarif, afin de le comparer avec le nouveau, et c'est là la copie que je tiens dans ma main, qui nous a été fournie.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : Il y a eu très peu de changements au tarif depuis qu'il est imprimé, mais il y en a eu quelques-uns, et je crois que l'honorable député (M. Taylor) peut sans crainte, accepter les déclarations de l'honorable ministre des Finances.

M. TAYLOR : Je les accepte aussi. Nous voyons, en comparant l'ancien tarif au nouveau, que le gouvernement actuel n'a fait que cinq changements environ, dans cette liste ; et chacun de ces changements est au détriment du cultivateur. Il y a plusieurs items nouveaux, les numéros 100 et 101. Voici comment se lit le numéro 100 : "Sel fin, en vrac, n.s.a., et sel commun, n.s.a., 5 cents par 100 livres.

Si je ne me trompe, dans l'ancien tarif le sel était admis en franchise.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je crois que ces deux items ont été simplement transposés ; il y a un changement dans la classification, mais les droits restent les mêmes.

M. WALLACE : Les droits sur le sel sont absolument les mêmes qu'ils étaient.

M. TAYLOR : Alors le gouvernement a suivi encore, dans ce cas-ci, la politique nationale. Il a fait cinq changements environ qui tous diminuent la protection accordée jusqu'ici au cultivateur. Je m'attendais à voir l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) se lever pour défendre les cultivateurs qu'il prétend représenter dans cette Chambre, en sa qualité de patron ; mais il appuie le gouvernement qui fait tant pour les cultivateurs. Qu'est-ce que le gouvernement a fait pour les cultivateurs dans la liste des droits concernant la classe agricole ? Il a simplement copié le tarif qu'il a trouvé tout préparé par le gouvernement qui a quitté le pouvoir au mois de juin dernier. Mon honorable ami a parlé du subside voté, ainsi que l'a expliqué l'ex-ministre des Finances, dans le but de transporter le mouton de l'Australie au Canada, de manière à faire concurrence à nos produits, ainsi que l'affirmait durant l'élection, l'honorable député de Frontenac (M. Rogers). J'ai cru que l'honorable député était venu ici représenter les patrons en

M. TAYLOR.

homme indépendant, et que lui et ses collègues resteraient un parti purement indépendant. Mais qu'avons-nous vu hier ? nous l'avons trouvé au caucus du parti libéral, passé à l'ennemi avec armes et bagages, assistant au caucus du gouvernement ; ainsi il a cessé d'être un député indépendant dans cette Chambre et il ne peut plus avoir aucune influence à titre de représentant indépendant des patrons. Il s'identifie avec le gouvernement et sa politique et vote pour l'admission en franchise du maïs au détriment du cultivateur ; vote en faveur d'une réduction de droits sur le blé et sur la farine, et ce sont là les seuls changements opérés. Je m'attendais à le voir plaider la cause du cultivateur, vu que c'est dans ce but qu'il a été envoyé en parlement ; mais il vient ici appuyer le gouvernement actuel dans la réduction des droits qui protégeaient le cultivateur sous l'ancienne administration.

M. SPOULE : Il faut remarquer à ce sujet que l'on prétendait auparavant que la protection accordée au cultivateur n'était pas suffisante ; c'est sur ce terrain que se plaçaient ceux qui ont combattu le gouvernement conservateur ; mais quelle que fut la protection accordée auparavant au cultivateur, il y a aujourd'hui pour eux 25 pour 100 de moins de protection, à cause de la clause relative au traitement de la nation la plus favorisée. Si vous considérez les 91 items qui concernent la classe agricole, vous constaterez que, sur chaque item, il y a une réduction de 25 pour 100 en vertu de la clause relative au traitement de la nation la plus favorisée, et l'Australasie, d'après le ministre des Finances, a droit à cette réduction de 25 pour 100.

En outre, il y a réduction du droit imposé sur le blé et la farine, deux des principaux produits qui intéressent les cultivateurs, et le maïs est admis en franchise.

Eh bien ! si le cultivateur est satisfait de cela, s'il se croit mieux protégé par le tarif actuel qu'il ne l'était par l'ancien, s'il croit avoir plus raison d'être reconnaissant envers le gouvernement du jour qu'il ne l'avait de l'être envers le gouvernement conservateur, je ne m'explique pas alors par quel procédé il arrive à ce résultat.

M. DOUGLAS : La difficulté quant au cultivateur de l'ouest ne consiste pas en ce que le nouveau tarif a diminué les droits, mais elle consiste en ce qu'il renferme encore trop de protection, et la réduction du droit imposé sur le blé équivaut à rien pour ce qui concerne les intérêts du cultivateur. Nous vendons notre maïs aux provinces de l'est, et nul ne songerait raisonnablement à importer ou exporter du maïs au Nord-Ouest pour l'y vendre. Cette réduction de droit est une question qui nous laisse indifférents comme cultivateurs. Vous ne pouvez pas protéger les cultivateurs des Territoires du Nord-Ouest, parce que tous les pays de libre-échange servent de marché à ses produits. Vous pouvez donc enlever les droits dans la mesure qu'il vous plaît, sans que nous nous en plaignions.

M. MACLEAN : Je sais que les cultivateurs de la région que j'habite veulent la protection. En ma qualité de partisan de la protection en principe, et de représentant des cultivateurs d'York-est, je dois maintenant protester contre la réduction de ces droits qui protègent les produits agricoles. J'objecte à ce qu'on ouvre notre marché au mouton,

au bœuf et aux peaux de l'Australie. J'objecte à la réduction du tarif en faveur du maïs, du blé et de la farine des Etats-Unis. Je dis que nous devrions garder notre propre marché pour nos propres produits, et tant que je serai dans cette Chambre, je soutiendrai cette doctrine.

M. ROGERS : Relativement à l'importation des colonies australiennes des produits de la ferme, je dirai que je n'ai jamais objecté à entrer en concurrence avec l'univers dans des conditions égales. Ce à quoi j'ai objecté, ce fut d'accorder un bonus à une compagnie de navires pour l'importation de ces produits. C'est la position que nous avons prise dans la campagne électorale.

M. HENDERSON : Il me semble que nous devrions procéder avec beaucoup de soin sur cet item. C'est un item important, car si nous recevons le mouton de la Nouvelle-Galles du Sud à un taux peu élevé de droits, sans aucun doute nous recevons le mouton de toutes les parties de l'Australie. Il sera absolument impossible, pour un estimateur de nos ports, de dire si une carcasse de mouton importée en ce pays provient de la Nouvelle-Galles du Sud ou de toute autre partie de l'Australie. On peut donc s'attendre à voir notre marché envahi par une grande quantité de viandes importées, ce qui devra préjudicier aux intérêts de nos éleveurs de moutons.

J'avois ne pouvoir comprendre l'honorable député d'Assiniboia-est (M. Douglas), lorsqu'il dit qu'il n'est pas nécessaire de protéger les produits de la ferme. Si par "nous" il entend ou les membres du clergé de l'ouest ou les cultivateurs de l'ouest, c'est ce dont je ne suis pas bien certain ; mais sur cette question, il doit, je pense, parler pour l'église, et non pour le peuple.

Il nous a fait voir, il n'y a pas longtemps, qu'il était parfaitement satisfait de ce que le droit imposé sur les instruments aratoires fût maintenu, vu que le revenu l'exigeait, et de ce que les cultivateurs du Manitoba fussent taxés pour payer une prime sur le fer, afin que les producteurs du fer et les manufacturiers d'instruments aratoires obtiennent leurs matières premières à meilleur marché ; mais il ne demande pas que les droits imposés sur les instruments aratoires soient réduits. Il est absolument satisfait, toutefois, de voir réduits les droits imposés sur les produits de la ferme, chose étrange, à mon avis, de la part d'un représentant d'un comté agricole.

Si telle est son opinion, ce n'est pas la mienne. Je ne suis pas en faveur de la réduction du droit sur le blé de 15 cents qu'il était à 12 cents. Je suis convaincu que cette réduction est préjudiciable aux intérêts des cultivateurs de la province de l'Ontario, si elle ne l'est pas à ceux de la province du Manitoba. Je suis que la conséquence—déjà ressentie, je crois,—en sera que les cultivateurs de tout l'Ontario seront forcés de vendre leur blé d'hiver à plus bas prix. La population des provinces maritimes, il est vrai, peut dire que la réduction lui sera profitable, mais, relativement à la partie du pays d'où je viens, la réduction des droits sur le blé et la farine n'est pas favorablement reçue, pas plus que l'admission du maïs en franchise. C'est chose qui sera des plus préjudiciables aux cultivateurs de l'Ontario. Cela peut profiter à quelques personnes qui engraisent des bestiaux sur une grande échelle, mais à une peut-être sur vingt ou trente, ou même cent.

Un autre député a dit que la grande masse de nos cultivateurs n'en profitera point. Non, elle en souffrira très sensiblement. L'effet, naturellement, n'en est pas encore ressenti, mais je sais, pour l'avoir entendu dire par les cultivateurs de la partie ouest du pays que l'opinion dominante est que cela aura pour conséquence de nuire fort considérablement, en réalité, aux cultivateurs de l'Ontario.

Eh bien ! maintenant qu'on s'est attaqué aux cultivateurs à droite et à gauche, réduisant le droit sur la farine, plaçant le maïs sur la liste des articles admis en franchise, ouvrant par là nos marchés à l'invasion de millions de boisseaux d'un maïs américain produit à vil prix, dépréciant la valeur de toutes nos grosses céréales, gâtant et détruisant la qualité de notre porc, il est temps qu'on s'arrête.

Nous devrions aussi, je pense, examiner attentivement l'item concernant le mouton, et voir à ce que la population de la côte du Pacifique ne soit pas atteinte d'une façon préjudiciable, de même que celle de la province de l'Ontario.

Nonobstant la réduction des droits imposés sur les articles qu'ils produisent, en certains cas, les cultivateurs sont appelés à subir l'augmentation de droits qui, d'après ces messieurs de la droite, augmentent leurs prix. Les cotons sont assujettis aujourd'hui à des droits plus élevés qu'auparavant, et c'est une marchandise fort en usage parmi les cultivateurs. Ceux-ci doivent payer leur part des impôts pour procurer aux propriétaires des industries métallurgiques la prime qui leur est accordée, bien qu'on ne les soulage d'aucune manière en réduisant les droits qui frappent les instruments aratoires.

Afin de provoquer la solution de la question, je propose :

Que l'article 16 soit biffé.

L'effet de cet amendement sera de fixer pour le mouton et l'agneau le même droit que pour les autres viandes fraîches, savoir : 3 centins par livre.

M. SPROULE : Je désire présenter quelques remarques en réponse à l'honorable député qui a dit : "Nous, au Manitoba, nous n'avons pas besoin de protection pour le blé." Je me rappelle qu'on a dit à l'avant-dernière session, je crois, que nous importions du blé de l'ouest, et que la même qualité de blé vendue 66 centins le boisseau à Duluth, rapportait 75 cents au Manitoba. C'était la même qualité de blé.

M. MACDONELL (Selkirk) : Non.

M. SPROULE : L'honorable député n'a pas besoin de dire "non", car je tire mes chiffres du *Globe*, et voilà qui devrait toujours suffire pour le convaincre.

Il y a une différence de 9 cents le boisseau en faveur des Etats-Unis, dans le prix du blé. Mais le droit était de 15 centins le boisseau, et conséquemment on ne pouvait importer le blé américain au Canada. Le coût du transport pour l'importer était de 3 centins moindre, mais malgré cela on ne pouvait l'importer ici. Les honorables membres de la droite ont maintenant réduit le droit à 12 centins. Supposons que le blé se vende au prix proportionnels que j'ai indiqués aux deux endroits dont j'ai parlé, l'achat aux Etats-Unis constituerait une épargne de 9 centins par boisseau, c'est-à-dire la différence des prix ayant cours à Duluth et au Manitoba, plus celle de 3 centins pour les frais de

transport, formant en tout une réduction de 12 centins. Conséquemment, l'acheteur obtiendrait un avantage en important du blé de Duluth, au lieu du Manitoba, par suite des taux de transport qui seraient un peu meilleurs. Naturellement, les acheteurs prendraient avantage de cette différence. Chaque boisseau de blé importé de Duluth remplacerait la même quantité de blé du Manitoba, et ce blé dur que nous avons importé pour le mêler au blé mou de l'Ontario. Bien que le blé se vendît moins cher à Duluth, on ne pouvait l'importer ici, grâce au droit de quinze centins, mais comme le droit est maintenant réduit à 12 centins, étant donné que la différence dans le prix des marchés soit la même qu'autrefois, nous pourrions l'importer de là avec profit.

M. FRASER (Guysborough) : On a parlé de l'industrie du fer de la Nouvelle-Ecosse. Je dois dire que, pour ce qui concerne ce tarif, il n'en est pas une partie qui frappe autant que les item relatifs au fer. Lorsqu'un député dit que l'industrie du fer profite de ce tarif, il affirme une chose tout à fait erronée.

Je pourrais trouver fort à redire à propos des divers item du tarif, en ma qualité de partisan du libre-échange. J'admets la difficulté où se trouve le gouvernement pour rédiger un tarif ; mais si l'honorable député de Halton (M. Henderson) trouve qu'un droit de 35 pour 100 sur le mouton et l'agneau soit trop bas au point de vue du cultivateur, et s'il croit qu'il va rendre riche celui-ci en augmentant ce droit de façon à lui assurer le marché local, voyons donc ce qu'il y a de fondé là-dedans. D'après les statistiques, une proportion de 12 pour 100 seulement de notre population est engagée dans l'industrie manufacturière, et une proportion de 60 ou 65 pour 100 dans l'agriculture. L'honorable député s'est évertué à prouver par le passé que les cultivateurs qui composent 60 ou 65 pour 100 de la population peuvent devenir riches en approvisionnant les 12 pour 100 de la population employés dans l'industrie manufacturière. S'il en est ainsi, les gens de cette dernière classe, vraiment, doivent être frappés de gloutonnerie.

Le marché local est la plus grande illusion qu'il y ait au monde.

Quelques VOIX : Non.

M. FRASER (Guysborough) : C'est bon pour ce que ça vaut.

M. MACLEAN : Rendez-le meilleur.

M. FRASER (Guysborough) : On devait chercher à importer ici, non seulement des produits, mais des gens des pays étrangers. Comment allons-nous rendre riches les cultivateurs avec une population dont les 65 pour 100 peuvent chaque jour en nourrir les 12 pour 100 engagés dans l'industrie ?

Je serais étonné de voir les conservateurs arriver jamais à comprendre le point de vue sensé de la question, savoir : que l'état des cultivateurs s'améliorera par l'extension de leur marché, et non par le confinement dans un espace restreint où leur marché est constitué par 12 pour 100 seulement de la population. C'est parce que les honorables membres de la gauche ont essayé de faire croire aux cultivateurs qu'ils deviendraient riches de cette manière, et les ont ainsi conduits hors du droit chemin, qu'ils se trouvent aujourd'hui à la tête de la

M. SPROULE.

petite escorte des députés qui siègent actuellement à la gauche.

Mon honorable ami qui siège à ma droite (M. Oliver) a présenté des remarques appropriées quand il a dit que la population du Manitoba et les cultivateurs de toutes les parties du Canada désiraient les plus favorables occasions de vendre leurs produits du sol, qui, en définitive, sont les produits du sol, seulement, si l'on excepte la culture. Imaginons la folie de ceux qui veulent écouler ici tous les produits de notre sol ! Je puis comprendre qu'un député puisse insister sur l'avantage du marché local lorsqu'il y a des industries manufacturières dans l'endroit, et lorsqu'il cherche à obtenir des votes. Mais si l'on considère toute la production du pays, il est clair que nos prix sont subordonnés à ceux des marchés de l'univers.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. FRASER (Guysborough) : Lorsque la séance a été suspendue à six heures j'allais dire que c'était un spectacle quelque peu extraordinaire que de voir les membres de la gauche faire valoir le marché qu'offre le pays. Mon aimable ami d'York-est (M. Maclean) avec qui j'ai eu tant d'entretiens et qui a si souvent avec moi défendu l'opprimé, lui un radical vrai, muni d'un bon nombre des qualités qui font viser vers ce qui est beau et grand ; je ne puis comprendre comment cet honorable monsieur se trouve lié à un système qui ne s'appuie pas sur les richesses honnêtement acquises ou sur la puissance que le Créateur a donnée, mais bien sur la puissance d'une législation qui met les hommes en souffrit. Lorsque l'honorable député (M. Maclean) a dit qu'il représentait les cultivateurs, il m'est venu à la pensée que la partie agricole de son comté lui a refusé son appui, à cause de ses idées protectionnistes, parce que, j'en suis sûr, ils n'ont pu le lui refuser pour toute autre raison. Il ne peut donc pas prétendre parler, dans cette Chambre, au nom des cultivateurs.

Je ne veux pas un instant chercher à amoindrir l'importance du marché national. Ce marché est bon, mais il lui faut compter sur deux choses : premièrement, sur le bon marché du transport en faveur de celui qui produit l'article dans le voisinage et, deuxièmement, sur la bonne qualité de l'article et la facilité et la rapidité avec lesquelles cet article peut se transporter du point de la production au point de la vente. Qu'est-ce qui est le marché national pour la population du Canada ? Je n'hésite pas à dire que l'Ontario, Québec et les provinces maritimes peuvent produire beaucoup plus qu'il n'en faut pour nourrir la population du Canada. En conséquence tous les produits de l'ouest pourraient s'exporter et se vendre à l'étranger. Le marché national se résume à produire tout juste ce qu'il faut pour l'alimenter, et pour y arriver, il vous faut avoir un nombre considérable d'agents qui font le recensement du pays, afin de savoir combien il existe de personnes pour consommer les produits des cultivateurs, l'année suivante. S'ils constatent qu'il y a cinq millions de consommateurs ils auront à calculer que cette population consommera tant de blé, tant d'orge, tant d'avoine, et ainsi de suite ; et, puis, pour suivre le sentier tracé par les messieurs de la gauche et leurs amis de l'extérieur, ils devront

dire aux cultivateurs : vous ne devez produire que la quantité qu'il faut pour nourrir exactement cinq millions d'individus. Or, M. l'Orateur, pour notre grand pays producteur de l'ouest, il nous faut autre chose que notre marché national. Depuis des années les cultivateurs du Canada ont été trompés sur l'étendue du marché national, et enfin ils ont compris la grande vérité, à savoir : que le principe de la richesse dans toute société se trouve dans la marge des profits qu'il y a entre le prix de revient de la production et le prix de vente de l'article produit. Prétendre que vous pouvez dire qu'en vendant à certains endroits particuliers vous obtiendrez la plus forte marge de profits, est une proposition qu'il suffit d'énoncer pour que les hommes intelligents en rient. L'honorable député de Halton (M. Henderson) s'élève contre un droit de 35 pour 100 sur le mouton et l'agneau frais parce qu'il est trop bas. Je présume que la raison qui lui fait désirer une augmentation de droit est qu'une fois le tarif différentiel en vigueur, les droits qu'il désire seront si élevés qu'il n'y aurait pas de place pour une bonne marge. D'un autre côté, le tarif différentiel ne peut se rapporter qu'à l'Angleterre, songez donc aux énormes cargaisons de mouton frais et d'agneau frais qui vont venir d'Angleterre au Canada ! Comme nous allons être inondés de ces produits venant d'Angleterre et comme il faut nous protéger au moyen d'un tarif élevé ! Il est bien vrai que l'Angleterre ne peut produire que ce qu'il faut pour nourrir sa population pendant six semaines, tout de même, d'après l'honorable député de Halton (M. Henderson), elle va nous envoyer d'innombrables cargaisons de ces produits et en conséquence force nous est de nous protéger contre l'Angleterre. Et même si la Belgique et l'Allemagne entraînent en lice, quelle différence cela ferait-il ?

Le cultivateur canadien avec une ferme de 100 acres de bonne terre en moyenne doit-il redouter la concurrence du cultivateur belge dont la ferme est en moyenne de deux à cinq acres ? Doit-il craindre cette concurrence alors que le cultivateur belge est tenu de payer le transport de ces produits sur une distance d'au delà de quatre mille milles, vendre sur notre marché, son mouton frais en aussi bon état que l'est le mouton frais du cultivateur canadien et y payer en sus un droit de 35 pour 100 pour le privilège de vendre à aussi bon marché que nous le pouvons faire ? Est-ce de la nature du cultivateur canadien que de redouter une concurrence juste ? Est-ce que les honorables messieurs de la gauche ne voient pas qu'ils mettent nos agriculteurs canadiens dans une position humiliante ? Avec cent acres d'un sol riche dans la province de l'Ontario, dont dix acres soumis à une culture laborieuse et intelligente feraient vivre une famille à l'aise, est-ce que le cultivateur canadien a peur de quelques montons que le cultivateur belge peut envoyer ici ? Et encore moins devons-nous craindre cette concurrence de l'Allemagne où le sol n'est pas aussi fertile qu'en Belgique. Je déclare aux messieurs de la gauche que les cultivateurs canadiens ne craignent pas, à des conditions égales, la concurrence avec tout autre pays. Et que dire des Etats-Unis ? Pensez-vous que dans l'Etat de New-York, le cultivateur, sous le poids de la loi Dingley, le cultivateur puisse élever des moutons, payer 35 pour 100 et les envoyer ici faire concurrence au cultivateur canadien ? Mais personne ne songe un moment que le tarif différentiel va s'appliquer aux Etats-Unis puisque nous avons un tarif protecteur

de 35 pour 100 contre le cultivateur de ce pays-là. Les cultivateurs de ma province où la terre n'est pas aussi bonne que dans l'Ontario et où il leur faut travailler dur pour réaliser un faible profit, ne craignent pas cette concurrence. Dire aux cultivateurs de ce pays-ci qu'ils ont besoin d'une protection de 35 et 40 pour 100 contre l'Angleterre et la Belgique et les Etats-Unis, c'est leur enseigner une fausse doctrine. Nos cultivateurs réussissaient autrefois lorsque cette protection n'existait pas. En thèse générale, je suis d'avis que ce tarif suit une bonne direction, mais moi qui suis peut-être plus radical que d'autres, je crois que le tarif ne va pas aussi loin qu'il le voudrais dans le sens des droits réduits. Je puis dire à l'honorable député de Halton (M. Henderson) que bien que 35 pour 100 soit à son avis un droit trop bas sur le mouton frais, la protection sur les industries du fer dans la Nouvelle-Ecosse a été réduite à 20 et 25 pour 100. Si les articles dont se sert le cultivateur dans son industrie n'ont que 20 ou 25 pour 100 de protection, m'est avis que les cultivateurs comprendront qu'un droit de 35 pour 100 sur leurs produits est suffisant. Le fer qui entre considérablement dans les choses nécessaires au cultivateur va beaucoup diminuer de prix, grâce au présent tarif, et je dois dire que le tarif présenté par le gouvernement actuel attaque sur toutes ses faces le commerce du fer dans la Nouvelle-Ecosse. Nous avons entendu chaque fabricant du Canada dire : "Maintenez la protection que j'ai eue, mais attaquez le commerce du fer ; donnez-moi du fer libre, mais conservez à mes produits la protection en son entier," devenus à ce point accapareurs, grâce à dix-huit ans de protection. Or c'est une chose que je regrette. Je crois qu'en fait de réduction de tarif, nous devrions le réduire autant que possible également sur chaque article, en tenant compte de ses rapports avec d'autres articles. Le fer est un article qui plus que tout autre article fabriqué entre dans le domaine de la consommation de la population ; de sorte que, je suppose, il nous faut subir ce que nous avons. En tant que j'y suis individuellement intéressé, ceci me frappe plus que la réduction sur le mouton et l'agneau ne frappe l'honorable député de Halton ; mais je ne suis pas pour larmoyer pour tout cela. Je comprends que le peuple a donné ce mandat au parti libéral et j'en accepte les conséquences.

Que doit-on penser des représentations d'un député qui prétend que 35 pour 100 n'est pas un droit suffisant sur le mouton ou l'agneau frais, alors qu'il achète son fer à moins de 25 pour 100, à un gain de 10 à 15 pour 100. Si le cultivateur ne peut se tirer d'affaire avec une marge de 10 à 15 pour 100, où allons-nous aller ? Sans vouloir faire part aux messieurs de la gauche de l'idée que j'ai du principe sur lequel ils devraient s'appuyer, je pense qu'ils ont fait de la question ou un exposé pas trop chargé ou un exposé qui ne l'est pas assez. Je prétends qu'après avoir soulevé leurs objections et qu'après avoir produit leurs plaidoyers cela pouvait suffire ; mais au lieu de cela, nous entendons redite sur redite de la même chose sans interruption. Est-ce parce qu'une déclaration pure et simple du fait ne suffisait pas, ou est-ce parce qu'ils croyaient qu'ils devaient faire entendre leurs longs discours à la brasse ? L'un ou l'autre doit être vrai. Je n'aimerais pas les classer dans la dernière catégorie, parce qu'il me faudrait alors les désigner d'un nom auquel ils n'ont pas droit. M'est avis cependant qu'ayant soulevé l'objection, ils devraient s'y tenir.

N'était-il pas amusant d'entendre le prompt et complaisant ex-ministre des Finances (M. Foster), dire dans son premier discours sur le tarif, que nous étions tous devenus protectionnistes et de l'entendre dire maintenant que nous détruisons toutes les industries manufacturières du Canada ? Ceci s'est-il opéré depuis que le tarif a été présenté ? La vérité est qu'on a découvert dans ce tarif plus de dynamite que les honorables messieurs de la gauche ne s'imaginaient en trouver tout d'abord ; c'est là l'explication. Cela ressemblait, au premier coup d'œil, à un tarif protectionniste, et ils s'écrièrent que nous étions devenus protectionnistes. Je ne nie pas que certaines industries vont considérablement ressentir l'effet de ce tarif, tout comme celui qui aurait un pardessus que lui aurait prêté un ami en sortant de chez lui et qu'il se trouve que l'ami ayant besoin de son habit le reprendrait, il n'y a pas de doute qu'il aurait un peu froid. Je ne dis pas qu'il en sera ainsi pour certaines industries. Mais par contre l'on ne doit pas oublier que le pays se ressent des effets de ce qu'elles ont reçu depuis dix-huit ans, et il n'est que juste que le consommateur et le producteur changent aujourd'hui de place. A mon avis, ils ne paraissent pas avec beaucoup d'avantages, et j'avoue vraiment que je me suis senti pris de compassion pour eux. Ce mouvement d'indécision entre deux théories indignait une chose à laquelle je ne m'attendais pas. Je me suis écrié avec Burns :

O Pope, had I thy satire's darts,
To gie the rascals their deserts,
I'd rip their rotten, hollow hearts,
An' tell aloud
Their jugglin' hocus-pocus arts
To cheat the crowd.

C'est ce que je leur dirais ; naturellement, ce ne serait pas juste. Pour ce qui est de cet article en particulier, je ne crois pas que l'on doive s'arrêter un moment à l'examen de l'objection qui a été soulevée. Si la proposition est mauvaise les honorables messieurs de la gauche en auront tout le bénéfice. Qu'ils inscrivent leurs objections, puis viendra la cour d'appel devant laquelle nous devons tous aller et si les faits maintiennent l'objection, ce tribunal agira en conséquence, comme il l'a déjà fait avant. Mais pourquoi jour après jour discuter continuellement sur les mêmes faits ? Les messieurs de la gauche diront peut-être que nous n'avons pas répondu à leurs objections. Quant à moi, j'ai compris et je crois bien que d'autres de la droite ont aussi compris que comme le temps est l'essence de notre existence, nous ne devons pas le dissiper à rien ; et bien que je désire entendre chacun de ces messieurs motiver le vote qu'il va donner, tout de même son vote est une meilleure preuve de son attitude que toute raison qu'il peut donner.

Je suis convaincu que ce tarif aura des conséquences plus importantes que ne le supposent les honorables députés et, avec tout le respect possible pour ce gouvernement, plus importantes que celles qu'il avait d'abord prévues ; et je vais dire pourquoi. C'est parce qu'il change complètement la position dans laquelle nous nous trouvons. Je n'agirai pas envers nos adversaires, comme ils agissent envers nous. Je crois qu'ils sont loyaux ; mais à l'exemple de cet Ecossais qui, pour prouver l'amour qu'il portait à un autre homme, le pressait dans ses bras jusqu'à lui faire perdre connaissance. M. FRASER (Guysborough).

M. FOSTER : Etes-vous bien certain que c'était un homme ?

M. FRASER (Guysborough) : L'honorable député est meilleur juge que moi en la matière. Et l'homme en reprenant ses sens disait : " Vous pouvez être animé d'excellentes intentions à mon égard, mais vous avez une étrange manière de me le prouver."

Je trouve aussi que les honorables députés de la gauche, ont une étrange manière de prouver leur loyauté envers l'Angleterre. Pendant des années et des années que j'ai siégé ici, je les ai entendus parler de leur loyauté. Je ne sens pas le besoin de parler de la mienne, mais je répète que nous ne pourrions mieux prouver notre loyauté qu'en imitant le tarif et en suivant l'exemple de la seule nation de la terre dont l'exemple mérite d'être suivie. Les honorables députés peuvent s'imaginer qu'un pays devient grand par l'industrie, l'élevage des moutons. Je me rappelle qu'étant à Washington, il y a une couple de mois, j'ai entendu quelqu'un se lever et dire : " Une nation n'a jamais été grande qui ne faisait pas ses propres vêtements." On pourrait dire la même chose sous beaucoup d'autres rapports. Un pays dont les habitants ne se lavent pas la figure, n'a jamais été grand. Un pays n'a jamais été grand, dont les habitants ne font pas cuire leurs aliments, ne croient pas leurs chaussures et négligent des centaines d'autres choses nécessaires.

Le seul grand pays est celui où le travail rapporte le plus, celui où la marge est plus grande entre le coût de production et ce qui reste dans la poche du producteur, sous forme de profits. Il y a de l'autre côté de la chambre comme sur celui-ci, des honorables députés qui sont prêts à mourir pour leur pays, et j'en ai entendu un à qui l'on demandait jusqu'où il serait disposé à aller dans ces concessions à l'Angleterre et qui répondit qu'il croyait bien qu'il pourrait aller jusqu'à 5 pour 100.

Pour ma part, je ne voudrais pas d'un arrangement par lequel l'Angleterre aurait sur nous un avantage d'un cent. Si je considérais que nous sacrifions 1, 5 ou 10 pour 100, à l'Angleterre, je voterais contre ces résolutions. Je suis pour le Canada, d'abord, ensuite et toujours ; mais je suis en faveur de ce tarif, parce que je sais que nous en retirerons des avantages, de même que l'Angleterre, car deux pays ne peuvent pas trafiquer ensemble, sans en profiter tous deux.

Nous célébrons par des chants et des éloges le 60ème anniversaire du règne de Sa Majesté. Un seul fait nous fera voir ce qu'a fait l'Angleterre. En 1837, elle taxait 1,200 articles et l'ensemble de son commerce s'élevait à \$700,000,000. En 1897, elle taxe 12 articles et l'ensemble de son commerce est de \$3,500,000,000. Bien avant d'avoir vu leurs cheveux blanchir, plus d'un député de l'opposition aura eu l'occasion de constater que ce tarif a donné une telle impulsion aux affaires que le Canada sera sous tous les rapports beaucoup en avant de ce qu'il est aujourd'hui.

On ne peut pas faire un grand pays en ne s'occupant que de quelques articles ; ce n'est que par l'ensemble de ses intérêts qu'un pays devient grand. J'ai confiance que l'honorable député de Halton (M. Henderson), qui est une des meilleures natures de la députation, comprendra que l'industrie du fer n'est pas trop protégée, au détriment des cultivateurs. Dans la Nouvelle-Ecosse nous sommes sous l'impression que cette industrie n'a pas reçu autant d'avantages que les autres ; mais je défie qui que

ce soit de prendre le tarif et d'arrêter les droits de manière à ce qu'ils soient également répartis. Toute habileté humaine n'y suffirait pas. Comment veut-on qu'un homme—à moins qu'il n'ait vécu avant Sam et Japhet, lorsque la durée de la vie était de près de 1,000 ans—fasse un tarif équitable et également réparti, lorsqu'il y a 480 articles taxés? Je connais un homme qui a essayé ce travail. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) l'a essayé, il y a mis tout son talent, et sans doute d'honnêtes intentions, et le résultat de tous ses efforts a été que dans certains cas, il a fait tout le contraire de ce qu'il voulait faire. Un de ses amis personnels, intéressé dans l'industrie du fer, m'a déclaré qu'il avait porté à cette industrie le coup le plus fatal qui pouvait lui être porté.

Tout cela prouve que plus nous avancerons dans la nouvelle voie dans laquelle nous sommes engagés, le mieux ça sera; et en attendant, ce premier pas sera une utile leçon pour notre population. Cela lui fera comprendre que le commerce, débarrassé des entraves qui le gênent, va augmenter, et lorsque l'homme a une fois goûté à la liberté, que ce soit la liberté personnelle, ou la liberté commerciale, il ne veut plus s'en passer.

Je demande aux honorables députés de la gauche de bien prendre note de ceci. Si ce tarif fonctionne aussi bien que je l'espère, ils verront que s'ils persistent dans leurs idées routinières et vieilles sous le rapport du commerce, il se trouveront tellement distancés dans la marche du progrès, qu'ils n'entendront pas le son du cor et le bruit du canon qui résonneront dans les rangs avancés de ceux qui sont décidés à obtenir la liberté en fait de commerce, comme en tout autre chose.

Je passe pour être, peut-être, un peu radical sous ce rapport. Je puis ne pas connaître aussi bien que d'autres les conditions du commerce, mais j'en connais les principes généraux, et il est impossible d'avoir un commerce qui ne repose pas sur un principe général. Il est impossible de réunir un certain nombre de faits, quant au nombre d'industries existantes, le nombre des ouvriers employés, la quantité d'articles produits et tirer un principe de cette énumération. Cependant, c'est ce genre de raisonnement qu'on nous donne depuis des années.

Les conservateurs ont essayé à démontrer notre richesse en alignant des chiffres qui mentent aussi souvent qu'ils disent la vérité.

Mais quand on part d'un principe reconnu, on n'a pas à s'inquiéter des faits. Les faits auront bien soin d'eux-mêmes. Si vous avez raison en principe, les faits auront avec votre principe la relation qu'un fait doit toujours avoir avec la vérité.

En prenant la parole, je ne croyais pas parler aussi longtemps. Je voulais simplement dire que le tarif frappait mal à propos certains articles, mais que dans l'ensemble, je ne considère pas qu'il aille assez loin. Cependant il va beaucoup plus loin que les tarifs des honorables députés de la gauche et les changements sont faits dans une direction qui enseignera à notre population à penser d'abord, et ensuite, à agir lorsque l'expérience sera venue. Je salue et j'appelle de tous mes vœux cette large liberté qui crée le commerce d'une nation, pour que nous puissions marcher sur les traces de cette petite île qui, malgré son peu d'étendue, a plus de commerce et de richesse, que tout autre nation, et qui non seulement lutte avec le monde entier, mais

surpasse tous ses rivaux dans tout ce qui peut contribuer à la grandeur d'une nation.

M. MACLEAN: Je n'occuperai que quelques minutes le temps de la Chambre pour répondre à deux ou trois remarques de l'honorable député. Quant à ses allusions à ma personne et à mon élection dans York-est, je ne puis que dire que dans les parties du comté qui ont donné une majorité contre moi, cette majorité a été diminuée; mais un des townships qui était autrefois contre moi est aujourd'hui conservateur, et un autre est sur le point de le devenir et j'espère qu'à la prochaine élection nous réussirons à convertir le township de Markham. Si ce revirement d'opinion s'est produit dans le comté d'York, c'est parce que ce comté possède le plus beau marché local du Canada; c'est parce que la politique nationale a fait de Toronto une ville de 200,000 âmes qui fournit le marché le plus avantageux de toute la province. Ce marché détermine les prix non seulement pour le comté d'York, mais pour l'Ontario tout entier. Si le principe de la protection était appliqué comme il devrait l'être, il créerait d'un bout à l'autre du pays des villes qui seraient autant de marchés locaux pour les produits des cultivateurs.

L'honorable député prétend parler au nom des cultivateurs, mais qu'est-ce que nous enseigne l'histoire? Elle nous enseigne d'abord que le principe de la protection est reconnu en économie politique, comme le plus fécond. Les cultivateurs de l'Ontario sont protectionnistes; les cultivateurs des Etats-Unis sont protectionnistes, et c'est une classe de cultivateurs qui deviennent rapidement protectionnistes ce sont les cultivateurs de la libre-échangiste Angleterre. Cette tendance de la classe agricole dans un pays libre-échangiste est un fait significatif. Les cultivateurs de Russie et d'Allemagne deviennent aussi de plus en plus protectionnistes, et il va arriver que la classe agricole dans le monde entier va donner l'exemple, et que les cultivateurs seront les plus protectionnistes de tous les producteurs.

L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a déclaré l'autre soir que son intention et celle de son parti était de faire disparaître la doctrine erronée de la protection. Nous nous rappellerons ces paroles, et nous ferons les prochaines élections sur la protection.

Aujourd'hui l'occasion se présente pour les libéraux et ils travaillent à faire disparaître la protection, mais ils s'apercevront bientôt qu'ils ont commis en cela, la plus grande erreur de leur vie. Nous savons comment ils ont obtenu le pouvoir et ils n'ont certainement pas reçu du peuple le mandat de faire disparaître le principe de la protection. Je vois l'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) secouer la tête. J'espère qu'il va nous dire comment l'abolition du droit sur le maïs va affecter son comté.

M. MCGREGOR: Je n'ai besoin de personne pour prendre soin de moi.

M. MACLEAN: Quoi qu'en dise les honorables députés de la droite, le principe de la protection est aujourd'hui reconnu par les économistes comme le principe du progrès par excellence. Il y a déjà des années, Cobden avait prophétisé que la protection disparaîtrait de la face de la terre. Non seulement cette prédiction ne s'est pas réalisée, mais le monde devient de jour en jour plus protectionniste. Le principe de la protection repose sur des données

scientifiques, et c'est le seul qui puisse faire d'un pays une grande nation.

Les protectionnistes prétendent qu'il est possible de faire un tarif qui garde les marchandises indigènes pour l'écoulement de nos propres produits et notre main-d'œuvre pour nos propres ouvriers.

La vérité de ce principe a été démontrée par l'expérience; le peuple y croit; et les honorables députés de la droite qui l'attaquent et cherchent à le détruire signent leur arrêt de mort. Pour raisonner au moyen d'un exemple, supposons que le Canada soit une ferme. Le parti conservateur a construit de solides clôtures tout autour de cette ferme. Les libéraux ont entrepris de démolir cette clôture pour laisser entrer les animaux des voisins. Bien plus, ils ont même lancé leurs chiens à la poursuite des troupeaux de la ferme, sous la forme de cette résolution concernant les coalitions; ils espèrent, par ce moyen, chasser les moutons de la ferme, c'est-à-dire les industries nationales.

Mais lorsqu'ils retourneront devant le peuple, et quand ce dernier aura compris ce qui se passe, quand le cultivateur de l'Ontario saura que l'intention bien arrêtée des libéraux est d'ouvrir le marché canadien au maïs et au blé des Etats-Unis, et au mouton d'Australie, quand il apprendra que les ministres déclarent que ce n'est que le commencement, ce jour-là les libéraux s'apercevront que leurs plus grands adversaires, ceux qui les condamneront le plus sévèrement, seront les cultivateurs qui ont foi dans la protection.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Je ne me lève que pour rectifier une fausse impression provenant d'une erreur commise par un honorable député en citant l'ancien tarif protecteur de la Nouvelle-Galles du Sud. C'est un fait bien connu que la Nouvelle-Galles du Sud était une colonie libre-échangiste, mais elle est retombée dans les serres de la protection. Mais elle n'y est pas restée longtemps et le tarif protecteur qu'on avait imposé à la population a été bientôt mis de côté. On nous a parlé, il y a un instant, des droits sur différents articles. Le bois brut ou de construction de toute sorte et description, en planches, en madrier, en grume, blanchi ou non est admis en franchise.

Le MINISTRE DES FINANCES: D'autres articles que mon honorable ami (M. Davin) prétend lourdement taxés sont aussi admis en franchise.

M. FOSTER: Les honorables ministres paraissent s'être renseignés pendant l'heure du dîner, car personne d'entre eux ne savait cela avant la suspension de la séance.

Le MINISTRE DES FINANCES: C'est encore une bonne chose de le savoir après dîner.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Nous n'avions pas les documents dans le temps et nous avons préféré les avoir.

M. FOSTER: Je demande au contrôleur des Douanes ou au ministre des Finances s'ils peuvent donner quelques renseignements à la Chambre. Nous aurons une forte concurrence de l'Australie, surtout de la Nouvelle-Galles du Sud sur le mouton, vu qu'il a été pour ainsi dire décidé que cette dernière colonie est admise à profiter de la clause 16. Dans ce cas, je crois que le contrôleur des
M. MACLEAN.

Douanes ou le ministre des Finances devraient nous donner quelques renseignements. L'honorable député de Guysborough (M. Fraser), nous a parlé longuement de la concurrence dans les produits agricoles, que nous pouvions attendre de l'Angleterre. Mais, pour l'Australie, la chose est bien différente. D'après le raisonnement de l'honorable député l'Angleterre peut ou ne peut pas nous faire concurrence pour les produits agricoles. Il était inutile de parler de cela ici. Mais une chose certaine, absolument certaine, c'est que dans les produits agricoles qui sont si importants pour nous, nous aurons dans la Nouvelle-Galles du Sud, et dans toutes les colonies australiennes par l'entremise de la Nouvelle-Galles du Sud, de formidables concurrents.

Or, l'honorable premier ministre (M. Laurier) nous a dit qu'avant de déposer sa résolution n° 16, le gouvernement avait étudié toute la question, avec un si grand soin qu'il était prêt à en accepter toutes les conséquences, non pas aveuglement, mais en parfaite connaissance de cause. Dans ce cas, je désirerais savoir de mon honorable ami, à quelle somme de concurrence et sur quels articles, nous pouvons nous attendre de la part de la Nouvelle-Galles du Sud. C'est maintenant qu'on devrait nous donner ces renseignements. En proposant une réduction d'un huitième sur les marchandises venant d'Angleterre, les honorables ministres n'ont pas été lents à élever les droits sur d'autres articles, évidemment parce qu'ils n'étaient pas prêts à faire cesser "le fléau de la protection" dont l'honorable ministre du Commerce parle si pitoyablement. Il ne craint pas de se lever ce soir et de nous parler du bel exemple donné par la Nouvelle-Galles du Sud en se délivrant du fléau de la protection pour entrer sur le solide et ferme terrain du libre-échange. Mais lui et ses collègues étaient tellement entichés de ce "fléau de la protection" qu'avant de permettre à l'Angleterre de venir faire concurrence à nos produits manufacturés, ils ont pour ainsi dire donné une nouvelle couche de ce fléau, avant de nous exposer à cette faible réduction d'un huitième. En parlant du fléau de la protection l'honorable ministre joue-t-il sur les mots, tout simplement? L'honorable député de Guysborough a dit que les mots ne sont rien, et qu'il faut juger un homme par ses actes. Si cet argument est bon, il faut admettre que les paroles de l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) ne valent rien dire, car pour le coton et plusieurs autres articles, ils ont augmenté la protection avant de la diminuer un peu sur les marchandises anglaises.

A présent qu'il s'agit des produits agricoles, et que vous vous trouvez en présence d'une concurrence sur ces produits, ne devriez-vous pas vous demander s'il ne serait pas utile d'augmenter un peu la protection sur ces produits, avant d'appliquer la réduction d'un huitième d'abord et d'un quart ensuite?

On prend un produit et avant de l'exposer à la concurrence on prend ce soin d'améliorer sa position, tandis que pour un autre produit qu'on expose aussi à la concurrence on ne fait rien pour lui permettre de lutter avec plus d'avantage. En vertu de quel principe agit-on ainsi?

Puisque nous en sommes à parler de produits agricoles, nous aimerions savoir à quelle concurrence nous pouvons nous attendre de la part de la Nouvelle-Galles du Sud, vu que c'est de cet endroit que partent nos steamers pour venir au Canada.

Il a été demandé, avec beaucoup d'à propos, s'il n'a pas été donné de réponse—comment on ferait la différence entre le mouton venant de la Nouvelle-Galles du Sud et le mouton venant de toute autre colonie australasienne, mis à bord d'un steamer à Sydney ?

Par cette réduction, vous ouvrez le marché du cultivateur, surtout dans les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise à la concurrence, pour presque tous les produits agricoles. Vous accordez une réduction, mais vous n'augmentez pas la protection avant d'accorder cette réduction. Pourquoi agissez-vous ainsi, dans le cas actuel ? Vu que le contrôleur des Douanes a étudié toute la question, et a décidé que la Nouvelle-Galles du Sud avait droit à la réduction, je lui demande de nous dire à quelle concurrence nous pouvons nous attendre, de la part de cette colonie, par rapport aux produits agricoles sur notre frontière de l'ouest.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député a l'air de croire que la pire chose qui puisse arriver à un pays c'est d'avoir de beaux produits à bon marché. La meilleure manière de venir en aide aux cultivateurs c'est de diminuer les frais de production et d'abaisser le tarif de manière à ce qu'ils produisent à bon marché.

M. FOSTER : Et mon honorable ami a pris si bien garde de faire cela qu'il a posé ce qu'il appelle un droit protecteur élevé sur les articles dont se sert le cultivateur dans tout l'est et le centre de l'Ontario, et n'a pas du tout diminué la protection, excepté sur le maïs et le blé. Pourquoi chercher à éluder la question par des phrases creuses comme celle-là ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le contrôleur des Douanes était engagé dans une conversation avec un député et n'a pas saisi la question de l'ex-ministre des Finances, de sorte que je vais y répondre. Il n'est pas exact de dire que le contrôleur des Douanes a décidé que les produits de la Nouvelle-Galles du Sud avaient droit au tarif de réciprocité. Cette après-midi, en réponse à une question de l'honorable député, j'ai dit que le gouvernement n'avait encore rien de fait pour dire que cette colonie a droit au privilège. Mais j'ai cru devoir ajouter que dans mon opinion le tarif de cette colonie lui donnerait probablement le droit de jouir du tarif différentiel et que je n'avais pas d'objection à voir la discussion s'engager dans ce sens. Mais en réalité, il n'y a rien de fait. J'ai été surpris d'entendre l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Davin) prétendre que la Nouvelle Galles du Sud n'est pas un pays libre-échangiste, et citer un ouvrage qu'on aurait pu prendre comme une preuve à l'encontre de ma prétention. J'ai été tellement surpris que j'ai cru qu'il valait mieux revoir ce tarif et me rafraîchir la mémoire. Après avoir fait cette opération, j'ai constaté que mon honorable ami a fait erreur et ne s'est pas procuré le dernier tarif de cette colonie.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre a pu voir l'ouvrage en question, qui a été publié en 1897, et contient le tarif tel que l'honorable député l'a cité. Mais une loi subséquente à ce tarif, et qui est aussi dans cet ouvrage que j'ai demandé au ministre du Commerce, de déposer sur le bureau de

la Chambre, dit qu'après un certain délai, ces droits seront abolis. C'est en réalité, ce qui a eu lieu.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai fait cette déclaration sans préparation, en ajoutant que le gouvernement n'avait encore pris aucune décision.

M. SPROULE : Vous avez prétendu avoir étudié les tarifs de tous les pays, d'un pôle à l'autre.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que la Nouvelle-Galles du Sud était un pays libre-échangiste et j'ai été surpris de m'entendre contredire. Cependant, j'espère que l'honorable député admettra à présent que le dernier tarif établit que cette colonie est virtuellement libre-échangiste, non pas que tout y soit admis en franchise, mais ma prétention est en substance exacte.

Maintenant l'ex-ministre des Finances voudrait savoir comment nous pourrions faire la distinction entre le mouton de la Nouvelle-Galles du Sud et le mouton des autres colonies australiennes. Je suppose qu'il nous faudra faire, comme nous aurions été obligés de faire si nos honorables adversaires avaient pu mettre en vigueur leur propre tarif différentiel, d'après leurs propres idées de ce que doit être un tarif.

Le chef de l'opposition prétend que nous aurions pu obtenir certaines concessions en échange de celles que nous offrons et qu'alors nous aurions pu leur accorder ce privilège. Il doit pourtant voir que toutes les difficultés qu'il pourrait signaler, provenant du danger d'une confusion entre les produits de la Nouvelle-Galles du Sud et ceux d'aucun autre pays, existeraient également en vertu de tout autre arrangement différentiel qui pourrait être fait, et si cela est une objection à notre mode d'action, ce serait également une objection au mode d'action qu'il propose.

C'est la même question, sous une autre forme, que celle soulevée par l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), au sujet des marchandises anglaises et allemandes. Ces difficultés peuvent se présenter, mais cela ne doit pas nous faire renoncer à une politique que nous croyons bonne.

Sir CHARLES TUPPER : La difficulté est rendue beaucoup plus grande dans le cas actuel, par le fait que Sydney, dans la Nouvelle-Galles du Sud, est actuellement le port d'où sont expédiées toutes nos exportations d'Australie ; c'est de là que partent les steamers pour le Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme Londres et Liverpool sont les deux principaux points de départ pour nos steamers de la Grande-Bretagne et du continent, le même principe s'applique. J'admets qu'il y a une difficulté qu'il nous faudra combattre de notre mieux.

L'ex-ministre des Finances demande quelle est la concurrence probable ? Ainsi que je l'ai déjà dit, je n'ai pas étudié la question dans les détails ; mais si mon honorable ami veut consulter la statistique, il pourra voir que le danger, si vous l'appellez danger—à notre avis ce n'est pas un grand danger—le principal danger, dis-je, viendra de la concurrence des animaux et de leurs produits. Mon honorable ami constatera que la principale exportation possible de la Nouvelle-Galles du Sud au Canada consiste dans les animaux et leurs produits.

Si nous consultons la statistique, cependant, nous verrons que le mouton et l'agneau frais ne sont pas des produits très importants, en matière d'articles fabriqués—s'il est quelque chose que l'on puisse appeler matière première, c'est cela—they reçoivent, toutefois, leur bonne part de la protection du tarif. Le taux du droit est de 35 pour 100, le taux le plus élevé imposé sur les cotonnades. Si vous déduisez $\frac{2}{3}$ de ce taux, vous avez encore 26 $\frac{1}{2}$ pour 100, un taux assez élevé. Je crois donc que l'on se trompe en disant que le cultivateur n'a pas sa bonne part de protection.

Si vous envisagez la chose au point de vue de la protection, je dois dire que si les cultivateurs de la Nouvelle-Galles du Sud peuvent exporter leur mouton au Canada en payant le droit de 26 $\frac{1}{2}$ ou 26 $\frac{1}{2}$ pour 100, ce n'est pas, à mon avis, une concurrence illégitime, et je ne crois pas que nos cultivateurs puissent s'alarmer de la chose.

M. FOSTER: L'honorable ministre peut-il nous dire quelles sont les exportations de la Nouvelle-Galles du Sud, en matière de produits agricoles, qui, selon lui, nous feraient concurrence?

Le MINISTRE DES FINANCES: J'avais les données cette après-midi, mais je les ai renvoyées. On peut les trouver à la bibliothèque.

M. FOSTER: Ces exportations doivent être immenses, et la difficulté est rendue plus grande encore par le fait que ces choses sont produites à si bon marché que le prix est simplement nominal, et ainsi le droit *ad valorem* devient presque inappréciable comme protection.

Le contrôleur des Douanes, qui a étudié la question, pourrait-il nous dire quel serait le prix moyen probable d'exportation du mouton de la Nouvelle-Galles du Sud? Nous pourrions alors savoir ce que nous donnera la protection de 35 pour 100.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Cela ne forme pas un item séparé dans nos rapports du commerce. Je crois que les tableaux du commerce et de la navigation donnent en-dessous de 3 cents la livre. Ce sera le prix, je crois, au port d'expédition.

Je crois que nos tableaux ici ne donnent pas séparément les importations de l'Australasie, pour consommation; elles se trouvent sous la rubrique: autres marchandises; et le total des autres pays n'est que de \$413,000. Un article important d'importation de l'Australasie, c'est la laine, que nous maintenons en franchise comme sous le tarif de l'honorable député, et ce sera peut-être le plus important article de nos importations. Je crois, cependant, que l'honorable député ne dit rien d'improbable, qu'il y aura des importations de l'article en question, et peut-être d'autres articles qui font concurrence à nos cultivateurs; mais je répéterai ce qu'a dit le ministre des Finances, qu'autant qu'il s'agit de cet article, même avec la réduction de $\frac{2}{3}$ ou de $\frac{1}{2}$, le cultivateur se trouvera dans une aussi bonne position que le fabricant qui, à son avis, et il a raison, reçoit le plus haut degré de protection accordé à tout autre article. 35 pour 100, c'est à peu près le plus haut taux que nous accordions, sauf sur un ou deux articles fabriqués spécifiques, et l'honorable député observera que cet item est 35 pour 100, sujet, naturellement, à la réduction qui est aussi applicable aux cotonnades et autres articles.

M. FIELDING.

M. FOSTER: L'honorable ministre ne comprend pas bien la question. C'est très bien de dire que 35 pour 100 est une bonne protection au point de vue général; mais dans le cas actuel, tout dépend du bon marché de la production de l'article dans les pays qui nous font la concurrence. L'honorable ministre ne niera pas, j'en suis sûr, que le coût de l'éleveur du mouton dans la Nouvelle-Galles du Sud est très différent de ce que cela coûte au Canada, avec nos longs hivers; il est bien reconnu que nous ne pouvons pas élever le mouton ici à aussi bon marché qu'on l'éleve dans la Nouvelle-Galles du Sud.

L'honorable ministre serait-il surpris d'apprendre que le mouton peut être vendu au port d'expédition, dans la Nouvelle-Galles du Sud ou en Australie, pour un peu plus d'un cent la livre? Que vaut un droit de 35 pour 100 contre ce bon marché?

Le CONTROLEUR DES DOUANES: L'honorable député ne puise pas ces chiffres dans nos rapports du commerce.

M. FOSTER: Non, mais des rapports du commerce de mouton en Australie. Deux cents la livre au port d'expédition est un bon prix.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: L'honorable député veut-il dire sur quelle autorité repose cet énoncé?

M. FOSTER: Je cite ces chiffres, parce que j'ai étudié la question. La question a été étudiée dans ses détails lors de la conférence australienne ici. Nous avons longuement discuté la chose. Je sais qu'à certaines saisons, surtout pour les fins d'exportation, cet article se vend très bon marché. Les honorables messieurs de la droite diront qu'un droit de 35 pour 100 est une protection raisonnable. Il en serait ainsi dans des circonstances ordinaires, si l'éleveur du mouton, dans la Nouvelle-Galles du Sud se faisait dans les mêmes conditions, climatiques et autres, qu'au Canada; mais les circonstances sont si différentes qu'un droit de 35 pour 100 équivaut à une très faible protection. Je crains que l'impulsion que va donner au commerce cette réduction de $\frac{1}{2}$ d'abord, puis de $\frac{2}{3}$ ne nuise aux cultivateurs de la Colombie Anglaise et du Nord-Ouest qui comptaient approvisionner le marché de la Colombie Anglaise. Je crains que cette concurrence ne vienne détruire leur espoir d'approvisionner le marché des mineurs de cette province. L'on ne ferait pas mal, je crois, d'élever la protection sur cet article, avant de mettre en vigueur la réduction de $\frac{1}{2}$ ou $\frac{2}{3}$.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je vais donner quelques renseignements à l'honorable député au sujet du commerce. J'ai ici un tableau des importations de l'Australasie durant les trois dernières années. Ce tableau comprend le beurre, le fromage et les viandes. En 1894, nous avons importé de l'Australasie, les cinq colonies comprises, des produits pour la valeur de \$43,000; en 1895, \$22,906; en 1896, \$10,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations de l'ex-ministre des Finances sur ce sujet. Il se montre terriblement soucieux des intérêts des cul-

tivateurs de l'ouest, et il signale la dangereuse concurrence qui existera si nous accordons un tarif différentiel aux colonies australasiennes. L'honorable député me semble avoir fait une terrible volte-face depuis 1894, lorsqu'il assistait avec d'autres membres du gouvernement d'alors à la conférence intercoloniale à Ottawa. En souhaitant la bienvenue aux représentants de l'Australie, l'honorable député traita cette question de leur donner ce tarif différentiel, et il présenta lui-même alors à la conférence une résolution dans laquelle il proposait l'adoption d'un commerce privilégié avec les diverses colonies de l'Empire. L'honorable député terminait cette résolution par la clause suivante :

Que, avec le consentement de la mère-patrie à un tel arrangement dans lequel elle serait comprise, il convient que les colonies anglaises, ou celles qui partageront ces vues, prennent sans retard les mesures nécessaires pour s'appliquer entre elles un tarif plus avantageux que celui affectant les produits des pays étrangers.

Dans la discussion qui suivit, les représentants des colonies australasiennes lui signalèrent le fait que l'élève des moutons, dans ces colonies, coûtait remarquablement bon marché. Je crois, en réalité, que l'honorable député a déjà cité ces choses.

M. FOSTER : Je le crois.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Un des représentants déclara que le prix du mouton sur le marché de Sidney était de 2 cents la livre. L'honorable député présenta une résolution en conséquence, proposant d'accorder un traitement privilégié aux colonies australasiennes sur notre marché, et le droit imposé alors sur le mouton venant d'Australie fut de 35 pour 100, le même droit que renferme aujourd'hui notre tarif. L'honorable député proposait, comme nous le faisons, d'accorder un traitement privilégié à ces colonies ; mais nous voulons, nous, qu'elles admettent nos produits aux mêmes conditions que nous admettons les leurs.

L'honorable député prend une attitude tout à fait différente de celle qu'il prenait alors, en critiquant ce tarif et disant que nous exposons nos cultivateurs de l'ouest à la plus dangereuse concurrence.

M. FOSTER : Le changement d'attitude est dû à l'état mental tout particulier de l'honorable ministre. Il n'a pas saisi la différence qu'il y a entre nous. Il a raison en disant que j'ai présenté la résolution et parlé en faveur d'arrangements différentiels entre le Canada et les colonies australasiennes. Que veut dire l'expression "arrangements différentiels" ? Mon honorable ami va comprendre qu'il se trompe en disant que le gouvernement ne fait qu'appliquer ma proposition d'alors. Avons-nous un arrangement différentiel ? mais les produits de tout autre pays de l'univers ont accès sur le marché de la Nouvelle-Galles du Sud, aux mêmes conditions que le Canada.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela ne fait pas de différence.

M. FOSTER : Non, vraiment ? Si mon honorable ami et moi avions de nombreux produits et que nous fassions un arrangement mutuel, nous accordant certaines concessions, ou que je lui ferais certaines concessions dont lui seul jouirait, à condition qu'il me ferait des concessions dont pourrait

jouir toute autre personne ayant des produits semblables, cela ne ferait pas de différence ? Il suffit de dire la chose pour en comprendre la différence.

Ce que vous donnez, c'est une réduction de $\frac{1}{2}$ et de $\frac{1}{4}$, sans préférence aucune au marché de la Nouvelle-Galles du Sud, car tout autre pays de l'univers a accès sur ce marché aux mêmes conditions que le Canada. Ce que j'avais en vue, c'était un arrangement entre le Canada et les autres colonies d'après lequel nous aurions des conditions différentielles sur leurs marchés en leur accordant les mêmes conditions sur le nôtre. C'est-à-dire que nos produits seraient admis sur le marché de ces colonies à des conditions plus avantageuses que les produits de tout autre pays, et de même, les produits de ces colonies sur notre marché. Je ne mérite pas l'accusation d'inconséquence, car je suis aujourd'hui, comme toujours, de cette opinion.

Mais ce n'est pas là l'attitude que prend le gouvernement ce soir. Vous accordez à la Nouvelle-Galles du Sud des conditions différentielles sur notre marché, tandis que nos produits sont reçus sur les marchés de ce pays aux mêmes conditions que les produits des États-Unis. Mon honorable ami peut considérer sa proposition comme étant la meilleure, mais nous ne sommes ni l'un ni l'autre inconséquents à ce sujet.

Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) dit que nos importations de la Nouvelle-Galles du Sud sont de peu d'importance. C'était là un très bon argument dans la bouche de mon honorable ami, le représentant des patrons (M. Rogers).

Il l'a invoqué aujourd'hui, mais le chef de son choix (sir Richard Cartwright) a détruit la force de cet argument. Il n'est pas juste de supposer que sous un tarif protecteur, depuis trois ans, en accordant un avantage de 25 pour 100, vous allez obtenir un commerce très développé. Il faut aussi se rappeler que jusque là, la population de la Colombie Anglaise était comparativement petite. C'était le Canada, c'est-à-dire le Canada est, que l'on regardait comme le marché possible du mouton australien ; mais du moment que l'on a une immense population minière sur les côtes de l'ouest, cela change les conditions et rend plus important le marché offert à la Nouvelle-Galles du Sud.

Dans ces circonstances, et avec le droit de 25 pour 100, on a raison de supposer que le commerce sera beaucoup plus considérable.

Sur la viande valent 2 cents, ou moins, la livre, le droit de 35 pour 100 est une très faible protection et j'aimerais beaucoup à le voir plus élevé.

M. CAMPBELL : Que devrait être ce droit, à votre avis ?

M. FOSTER : Eh bien ! vu que nous aimons tous les cultivateurs si vivement maintenant, je crois que vous devriez leur accorder une protection au moins aussi élevée que celle que vous accordez aux fabricants de coton.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Foster) oublie que les frais d'entrepôt frigorifique sur ce mouton s'élèveront probablement au coût de l'article même, ainsi que j'en ai été informé par des gens du commerce qui en savent quelque chose. Quand nous tenons compte de la protection, la longue distance, que nous donne la nature, plus 35 pour 100, ou au moins 26 $\frac{1}{2}$ pour

100, d'après le tarif différentiel, nous voyons que cela constitue une très bonne protection, que nos cultivateurs trouveraient suffisante, je pense.

Mais nous discutons tout spécialement la question de la concurrence, dans le commerce du mouton, entre l'Australie et le Canada, et sur ce point mon honorable ami (M. Foster) mérite d'être accusé d'inconscience, car il est évident qu'il était d'opinion, lors de la conférence intercoloniale que nous devons admettre dans le pays le mouton d'Australie. Dans ce cas, la concurrence aurait été aussi forte pour nos cultivateurs qu'elle le sera sous le tarif actuel. Le cultivateur ne sera pas plus mal qu'il ne l'eût été sous le tarif que voulait présenter mon honorable ami (M. Foster).

M. FOSTER : Sans ceci, cependant, que mon honorable ami a oublié, que c'est une question d'échange, et si le cultivateur eut été exposé à la concurrence sous un tarif différentiel, il aurait eu un tarif différentiel en sa faveur pour les produits qu'il aurait exportés, ce qui lui aurait donné une compensation. Vous n'offrez pas cet avantage aujourd'hui ; c'est là la différence.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami voulait alors admettre le mouton de la Nouvelle-Galles du Sud, si ce pays nous faisait des concessions. Eh bien ! depuis, la Nouvelle-Galles du Sud a aboli ses barrières douanières et nous offre tout ce que désirait l'honorable député, sauf le tarif différentiel.

M. FOSTER : C'est cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : La Nouvelle-Galles du Sud nous a depuis donné libre accès à ses marchés, et, en retour, nous lui donnons un droit de 26½ pour 100.

M. FOSTER : La Nouvelle-Galles du Sud a aussi accordé la même faveur aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DES FINANCES : A mon avis nos cultivateurs ne craignent pas la concurrence des Etats-Unis sur les marchés de l'Australie.

M. OLIVER : Représentant un comté où l'on élève beaucoup de moutons, et pour lequel cette question est importante, j'aimerais signaler quelques faits à ce sujet. On observera que la protection de 35 pour 100 sur le mouton n'est en réalité que le droit *ad valorem*, sur la liste des produits agricoles de cette classe. Tandis que le mouton est à 35 pour 100 *ad valorem*, les œufs sont à 3 cents la douzaine, le beurre 4 cents la livre, le fromage 6 cents la livre, les pommes de terre 15 cents le boisseau, le foin \$2 la tonne, et ainsi de suite. Ainsi beaucoup de ces droits sont des droits spécifiques. Je suppose que l'on avait de bonnes raisons pour en faire des droits spécifiques, et les cultivateurs qui en profitent ont droit, je suppose, à cet avantage, si avantage il y a.

Lorsque l'ancien gouvernement imposa sur le mouton un droit *ad valorem* de 35 pour 100, l'idée parmi les cultivateurs de mon comté était que ce gouvernement avait agi ainsi dans le but d'encourager ce commerce avec l'Australie. On désapprouva la chose alors, et j'ai raison de croire qu'on la désapprouve encore.

Je ne veux pas employer le temps du comité à discuter ces questions, mais lorsqu'il s'agit de l'opinion de M. FIELDING.

portant d'imposer un droit spécifique sur un certain article qui intéresse une grande proportion de mes commettants, je crois devoir dire que ces électeurs ont autant droit de profiter de la chose que le reste de mes électeurs ou les électeurs de tout autre membre de cette Chambre méritent de profiter de tout autre droit.

A mon avis, et dans l'opinion de ceux que je représente, qui sont intéressés dans l'élevage du mouton, plus peut-être que les commettants de tout autre membre de cette Chambre, ce droit devrait être un droit spécifique, pour la raison donnée par l'ex-ministre des Finances (M. Foster), savoir que vu le bas prix du mouton en Australie, un droit *ad valorem* sur cet article n'est pas du tout une protection. Je ne défends pas ici la protection, mais comme représentant un comté agricole je dirai que tant que nous aurons un tarif protecteur, nos cultivateurs ont droit à une part de tout bénéfice accessoire découlant de ce tarif, et ils l'auront, autant que cela dépendra de moi.

M. BOSTOCK : On a beaucoup parlé, sur cette question, de la Colombie Anglaise. Mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances (M. Foster) a fortement appuyé sur le fait que cette importation de l'Australie nuirait à la vente des moutons de nos cultivateurs de la Colombie Anglaise. Je sais que mon honorable ami est allé visiter la Colombie Anglaise, mais je ne pense pas qu'il soit allé dans la région des ranches, car il comprendrait que les éleveurs ne sont que trop désireux de se débarrasser de leurs moutons. Bien peu de cultivateurs s'occupent de l'élevage du mouton, et ceux qui s'occupent de la chose, un ou deux, sont en lutte constante, car les éleveurs de bétail voudraient se débarrasser complètement du mouton. Aujourd'hui l'importation du bétail vient surtout de l'Etat de Washington ou de l'Oregon.

L'élevage du mouton est à présent un grand ennui pour les éleveurs, car les moutons viennent par troupeaux, et étant mis en pâturage, ils mangent beaucoup d'herbe qui autrement servirait au bétail.

Comme mon honorable ami le sait probablement, vous ne pouvez mettre le bétail dans une prairie ou le mouton a passé.

Ainsi, cette réduction du droit sur le mouton sera réellement d'un grand avantage pour les cultivateurs et les éleveurs de la Colombie Anglaise, s'il a pour effet de remplacer cette importation des Etats-Unis par l'importation des colonies australiennes.

Parlant des règlements de la quarantaine, avant six heures, mon honorable ami dit qu'il y aurait probablement une exportation considérable de bétail des Etats-Unis à la Colombie Anglaise.

Etant moi-même intéressé dans l'élevage du bétail, j'ai porté beaucoup d'intérêt à la question, je dois dire que j'ai éprouvé des craintes pour les cultivateurs de la Colombie Anglaise, lorsque le ministre de l'Agriculture proposa d'abolir la quarantaine. Je pris la peine de me rendre dans l'Etat de Washington, pour m'enquérir du nombre de bestiaux que l'on se proposait d'exporter sur le marché de la Colombie-Anglaise, et je fus agréablement surpris de constater que le bétail avait considérablement diminué dans Washington depuis quelques années, qu'il était devenu très rare, et que les cultivateurs et éleveurs de la Colombie Anglaise ne devaient pas craindre cette concurrence. J'ai vu depuis, dans les journaux de cette

partie du pays, que les éleveurs qui sont allés dans l'Etat de Washington ont constaté la même chose. Ces éleveurs sont allés là dans l'espoir d'y acheter du bétail, et ils constatèrent qu'ils ne pouvaient l'acheter comme il y a quelques années passées.

D'après les rapports reçus des éleveurs de la Colombie Anglaise, je vois que l'abolition de la quarantaine n'a pas été préjudiciable à la vente de leur bétail, et grâce à l'augmentation de la population dans cette partie du pays, ils obtiennent aujourd'hui de meilleurs prix.

Je ne veux pas retenir plus longtemps le comité, mais j'ai cru qu'il était à propos de faire ces observations, car ce qui a été dit à ce sujet pouvait être de nature à faire croire aux membres du comité que l'importation du bétail d'Australie serait préjudiciable aux éleveurs de la partie de la Colombie Anglaise que j'habite.

M. HENDERSON : Je veux simplement expliquer pourquoi j'ai présenté cette motion. Ce n'est que parce que j'ai compris que la clause différentielle du tarif s'appliquerait à la Nouvelle-Galles du Sud. Sans cela, il est probable que je n'aurais pas fait cette motion, bien que je sois d'avis qu'un droit de 35 pour 100 est trop élevé pour le mouton et l'agneau. Je suis protectionniste par principe. Je l'ai toujours été. Le comité que je représente m'a élu pour appuyer le principe de la protection en faveur des manufacturiers, des cultivateurs et des ouvriers. Je désire que la protection soit distribuée également, et que nulle industrie ne souffre aux dépens d'une autre.

L'honorable député de Guysborough (M. Fraser), qui a parlé si longtemps, a prétendu qu'Ontario demandait le fer en franchise. Je peux assurer à l'honorable député que les partisans de la protection dans l'Ontario n'ont jamais demandé l'entrée du fer en franchise. Ils ont toujours été raisonnables.

Ils ont prétendu que la protection était une politique de réciprocité, et que si nous voulions que nos produits agricoles fussent protégés, nous devons protéger l'industrie du fer, de la houille et toutes les autres industries des provinces maritimes, où nous écoulons nos produits agricoles. L'honorable député a dit que l'industrie du fer n'était pas protégée à l'excès. Si cette industrie n'est pas protégée aujourd'hui, les membres de ce côté-ci de la Chambre n'en sont pas responsables, mais c'est lui et ses amis qui le sont. Il prétend que nous enseignons aux cultivateurs une fausseté en principe en disant qu'un droit de 35 pour 100 n'est pas une protection suffisante pour le mouton et l'agneau ; et cependant, quelques minutes avant de faire ce discours, il votait en faveur d'un droit protecteur de 50 ou 60 pour 100, sur le bœuf et le lard, ce qui fait voir le peu de logique qu'il y a dans son argumentation.

On évalue généralement la valeur des produits agricoles du pays à \$400,000,000. Sur cette somme, nous exportons pour une valeur de \$50,000,000, de sorte que notre marché indigène représente \$350,000,000. En d'autres termes, notre marché indigène consomme les $\frac{3}{4}$ de nos produits agricoles, et il nous faut chercher un débouché que pour $\frac{1}{4}$. Je prétends que le marché indigène est le plus avantageux que nous ayons. Nous ne pouvons pas obtenir les mêmes prix pour nos produits en les exportant à l'étranger que si nous les vendons dans le pays ; et tant qu'il en sera ainsi, nous devons protéger ces produits, et permettre par là aux culti-

vateurs de réaliser le plus possible par la vente de leurs produits. C'est pour cela que j'ai présenté cette motion.

Je suis parfaitement sincère, et j'espère que la Chambre jugera qu'il est nécessaire que nos cultivateurs soient suffisamment protégés sur le marché de la Colombie Anglaise, particulièrement les cultivateurs de l'ouest, qui élèvent un si grand nombre de moutons.

L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) a dit qu'il n'était pas ici pour préconiser le principe de la protection, mais il a été assez franc pour déclarer que si quelqu'un voulait le faire valoir, il était prêt à en profiter. Il y a plusieurs députés qui sont de cette opinion. Il me semble que si un député croit qu'une chose est bonne, il doit la vanter, même si elle est opposée aux principes de son parti.

M. MAXWELL : Je n'ai que quelques mots à dire au sujet des consommateurs de la Colombie Anglaise. Plusieurs des députés qui ont parlé ce soir ont exprimé leur sollicitude pour les intérêts de cette province. Je peux vous affirmer, M. le président, que je suis profondément reconnaissant à ces honorables députés des sentiments qu'ils ont exprimés, mais il me semble que ceux qui désirent tant protéger les intérêts de la Colombie-Anglaise n'en connaissent pas grand-chose.

Ce qu'il nous faut à présent dans cette province ce sont les produits alimentaires. La province ne produit presque rien maintenant, nos principales industries sont le bois de service, les mines et la pêche, et peu n'importe à qui vous pourrez parler qui aura des intérêts dans ces industries, vous recevrez la même réponse de tous sans exception, que ce qu'ils veulent ce sont les produits alimentaires à bon marché. Chacune de ces industries est maintenant gênée d'une façon sérieuse à cause des charges qui pèsent sur la province et qui proviennent des taux de transport excessifs et des droits exorbitants.

Nous savons que les consommateurs de cette province paient beaucoup plus pour les choses nécessaires à la vie que les consommateurs d'une province quelconque du pays, et en raison de cette taxe supplémentaire imposée sur chacun de nous, nous sommes plus pauvres d'autant. Je suis certainement disposé à encourager le gouvernement à laisser entrer les produits de la Nouvelle-Galles du Sud en vertu de la clause différentielle. A quoi bon, en ce qui concerne la province, protéger le mouton, quand nous n'en produisons presque pas ? Nous importons notre mouton de l'Alberta. Les importateurs sont obligés de payer des taux de transport exorbitants, de sorte que quand le mouton est sur notre marché nous devons le payer un prix excessif. Ce n'est certainement pas dans l'intérêt de la Colombie-Anglaise.

La raison qui m'engage à demander l'application de cette clause à la Nouvelle-Galles du Sud provient de ce que les honorables chefs de la gauche l'ont fait dans le passé. Vous avez subventionné très généreusement une ligne de steamers qui font le service entre Vancouver et Sydney. Je félicite les honorables chefs de la gauche d'avoir eu la bonne pensée d'établir cette ligne. Elle est avantageuse non seulement pour la ville de Vancouver, mais, pour une large partie du peuple du Canada. Allez sur le quai de Vancouver et vous serez étonné de voir la grande quantité de produits canadiens sur ces navires, mais à quoi bon pour nous de subven-

tionner ces steamers pour faire le service entre Vancouver et Sydney, s'il n'y a pas de concessions mutuelles, si ces pays ne tentent rien pour encourager le commerce entre les uns et les autres. Il me semble que c'est le comble de la folie de demander au peuple du Canada de payer pour établir une ligne de steamers, et ensuite de laisser ces steamers faire le voyage d'aller avec des cargaisons considérables et de s'en revenir sur lest. Je crois qu'il est important non seulement pour la Colombie Anglaise, mais pour tout le Canada, que ces steamers reviennent avec les produits de la Nouvelle-Galles du Sud.

Nous ne pouvons prospérer que d'après ce que nous donnons aux autres nations et ce que les autres nations nous donnent, et j'accueillerai avec plaisir la nouvelle que le gouvernement, dans sa sagesse, a jugé à propos d'appliquer cette clause à la Nouvelle-Galles du Sud.

Je ne peux pas dire que j'éprouve beaucoup de sympathie pour l'idée différentielle exprimée par l'ex-ministre des Finances. J'ai foi dans le commerce privilégié, mes à yeux l'idée exprimée par le chef de l'opposition portant que nous devons donner la préférence à ceux qui nous la donne, est l'incarnation de l'égoïsme. Et je ne crois pas que la race humaine soit complètement dominée par les principes dangereux qui peuvent éclore dans le cœur de l'homme. Si la Nouvelle-Galles du Sud ouvre ses ports aux produits du Canada, si elle nous fournit une chance raisonnable et pas de faveurs, le canadien qui croira qu'elle ne nous accorde pas de conditions assez avantageuses, n'est pas un homme qui marche avec son siècle. D'après ce que je connais du Canadien, personne dans tout l'univers n'est plus apte à se tirer d'affaires dans cette grande concurrence universelle, et personne dans l'univers n'est plus capable de soutenir la concurrence que les cultivateurs du Canada.

Tout ce qu'il faut au Canada c'est l'occasion d'exercer son esprit d'entreprise librement et sans faveurs, et je suis certain qu'il arrivera au premier rang avant longtemps. A mon avis, si la Nouvelle-Galles du Sud nous ouvre ses ports, c'est un privilège suffisant. Nous ne lui rendons pas justice en lui imposant ces droits, et j'espère que bientôt nous laisserons entrer ses produits aussi librement qu'elle reçoit les nôtres. Je prétends que c'est au moyen de relations libres et intimes avec des pays aussi bien disposés, que l'est la Nouvelle-Galles du Sud à notre égard, que nous pourrions devenir la grande nation que j'entrevois dans l'avenir. En conséquence, j'appuie de tout cœur cette clause du tarif parce que je crois aux intérêts de la Colombie Anglaise.

M. FOSTER : La raison me paraît égoïste.

M. CLANCY : Il me semble que mon honorable ami (M. Maxwell) n'a pas suivi le fil de son argumentation. Il prétend que c'est l'incarnation de l'égoïsme d'adopter le commerce privilégié que le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) a recommandé. Mais l'honorable député ne s'est-il pas montré égoïste quand il a parlé du tarif dans son application à la Colombie Anglaise? Est-ce l'égoïsme incarné qui a induit l'honorable député à dire que ce que sa province voulait c'était les produits alimentaires en franchise et à bon marché pour sa population? Il a lui-même répondu et il est inutile de discuter plus longuement les raisons qu'il a invoquées.

M. MAXWELL.

Les honorables députés de la droite n'ont pas fait de grands efforts de mémoire au sujet des assertions qu'ils ont faites dans le passé. L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) nous a dit, en ce qui a trait aux droits sur le fer, que les manufacturiers du pays avaient protesté contre les droits sur le fer, et que ces droits avaient été attaqués de tous côtés, que les manufacturiers étaient guidés par des instincts d'extorsion engendrés par dix-huit années de protection, et que c'était eux qui demandaient la réduction des droits sur le fer. Je me demande si cela visait l'honorable député de Kent (M. Campbell), ou l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Frost), ou l'honorable contrôleur des douanes (M. Paterson), qui sont tous manufacturiers.

Possèdent-ils ces instincts d'extorsion, et cette assertion était-elle une allusion ironique à ces messieurs qui siègent de chaque côté de mon honorable ami (M. Fraser)? La question des droits sur le fer a été le programme de la campagne électorale des honorables députés de la droite, et pas un discours n'était complet sans la condamnation de ces droits. J'ai même entendu le premier ministre citer le droit de 80 pour 100 sur le fer. Si cette industrie a été affectée gravement dans la province de l'honorable député de Guysborough, il peut en remercier ses propres amis et son chef.

L'honorable député a été plus loim. Il a dit que c'était un acte de loyauté de la part du Canada, d'adopter le tarif de l'Angleterre. Je ne peux pas en dire autant que l'honorable député, parce que à mon avis, ce n'est pas du patriotisme. Le Canadien qui ne considère pas avant autre chose son pays et ses intérêts n'est pas digne de vivre au Canada; s'il est loyal à un autre pays il ne l'est pas au sien. Jusqu'à quel point les honorables chefs de la droite ont-ils été loyaux en établissant ce tarif à l'égard de la Grande-Bretagne? Nous voyons que les droits ont été augmentés sur les marchandises dont nous avons importé l'année dernière une quantité évaluée à \$10,867,000, tandis que nous en avons importé des Etats-Unis pour une valeur de \$2,215,000, soit un cinquième. Quant aux marchandises dont les droits ont été réduits, nous en avons importé d'Angleterre pour une valeur de \$1,900,000, et des Etats-Unis, \$4,421,000, soit près de quatre fois autant. Je ne continuerai pas cette argumentation, car il me semble que ces messieurs ont été si inconséquents que vouloir examiner leur conduite serait le comble de l'absurdité. Ils semblent croire que nous devons être loyaux à l'Angleterre aux dépens du Canada. Je répudie ces idées. Elles sont contraires au bon sens et à nos intérêts et indignes d'être discutées plus longuement.

Puisqu'il s'agit des produits agricoles, je désire faire quelques observations au sujet de l'item relatif au maïs. Autant vaut discuter cet item maintenant que plus tard. Je suis heureux de voir l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) à son siège. Il me semble qu'il ne s'est pas procuré des cultivateurs les renseignements qu'il aurait dû avoir pour conseiller ses collègues à propos du droit sur le maïs. Je suis convaincu que si l'honorable ministre avait connu cette question à fond, il n'aurait jamais voulu consentir, bien que ne résidant pas dans l'Ontario, à l'abolition de ce droit. L'entrée du maïs en franchise est une chose grave pour la province de l'Ontario, et pour d'autres provinces, y compris celle de l'honorable ministre, car ses effets se feront sentir non seulement sur le maïs, mais sur

d'autres céréales. Or, quels sont ceux qui vont profiter de ce changement? Les seules personnes qui peuvent en profiter sont quelques minotiers et quelques engraisseurs. Mon honorable ami (M. Fisher) sourit. J'espère lui prouver que j'ai raison bien que mon assertion soit quelque peu hardie.

Je répète donc que ceux qui profiteront de ce changement sont les minotiers et les engraisseurs. Il n'y a à peu près que vingt-quatre minoteries au Canada, la Nouvelle-Ecosse en a la moitié, le Nouveau-Brunswick vient en second lieu et ensuite la province de Québec, et, d'après les informations que j'ai obtenues, les fabricants de farine de maïs, s'il y en a, n'ont pas importé un seul boisseau de maïs dans cette province, l'année dernière, pour des fins d'alimentation. Ensuite, dans la province de l'Ontario, je crois qu'il y a de ces minoteries à Ottawa, une à Chatham, et une autre à Toronto. Il y en a 24 qui ont importé du maïs l'année dernière pour le moudre et l'employer pour des fins d'alimentation. Assurément, cela ne peut pas servir de motif. Le ministre de l'Agriculture a dû avoir d'autres raisons pour l'engager à laisser entrer le maïs en franchise.

Un mot maintenant de ceux qui engraisent les bêtes à cornes. Je dirai qu'il n'y a pas un cultivateur sur cinq cents dans le pays qui importe le maïs pour des fins d'engraissement. Il y en a quelques-uns, entre autres l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan), qui importent du maïs pour ces fins. Mais je veux faire observer que bien que ce soit une branche d'agriculture fort avantageuse, ce n'en est pas une dont les masses de cultivateurs de l'Ontario peuvent profiter. Ces cultivateurs n'ont pas les moyens suffisants, ils n'ont pas les bâtiments nécessaires, et ils ne sont pas en mesure de se livrer à l'exploitation de cette industrie. Quelques députés peuvent bien nous demander pourquoi les cultivateurs du Canada ne se livrent pas à l'engraissement du bétail. Je viens de donner la réponse. Les cultivateurs sont dans une position telle qu'il est inutile de leur signaler la possibilité de profiter de ces avantages. Je dis donc que vous avez entièrement oublié la grande masse des cultivateurs du Canada lorsque vous vous êtes occupés des deux classes que je viens de mentionner.

L'honorable député de Huron-sud a déjà déclaré dans le cours de la présente session qu'il avait réalisé des bénéfices en engraisant des bêtes à cornes. Personne n'en doute. Mais je dis à l'honorable député, et à ceux qui exploitent la même industrie, que n'importe qui peut se livrer à cette industrie. Il n'est pas nécessaire qu'il soit cultivateur pour cela. Il doit pouvoir acheter les bêtes à cornes à meilleur marché qu'il peut en produire, il achète la nourriture et il les engraisse. Mais qu'arrive-t-il? Mais, pour favoriser ce petit nombre de personnes qui exploitent une des industries agricoles, il est proposé de laisser entrer le maïs en franchise pour des fins d'engraissement. Cette proposition est inadmissible. S'il y a d'autres raisons pour justifier l'entrée du maïs en franchise, je me demande ce qu'elles sont, à moins qu'on ne dise que les provinces maritimes et la province de Québec, où l'on cultive peu ou pas de maïs, doivent avoir cette céréale à bon marché. Je demande pour quels motifs la population d'une province quelconque recevrait le maïs à meilleur marché, que le lard, que la farine, pourquoi en permettre l'entrée en franchise de préférence à tout autre article? Dira-t-on que c'est parce que le maïs est

produit dans la province de l'Ontario seule qu'il faut le laisser entrer en franchise? Permettez-moi de dire que dans la province d'Ontario, et dans chaque comté, d'après le statistique du Bureau de l'Industries préparée par le ministère de l'Agriculture de cette province, le maïs peut être cultivé avec succès.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT: Je ferai observer à l'honorable député que nous discutons maintenant l'item relatif au mouton et à l'agneau. Il sera temps de discuter la question du maïs quand nous serons arrivés à cet item.

M. CLANCY: Je me soumettrai à votre décision, mais je désire attirer votre attention sur le fait que des députés de la droite ont traité tous les sujets. Si vous voulez que je m'assoie, je m'assoierai par respect pour votre décision. Mais êtes-vous pour suivre une règle à mon égard et une règle différente au sujet des honorables députés de la droite? Dans ce cas, je me trouve dans une position bien malheureuse, et je ne crois pas que cela soit juste.

M. L'ORATEUR SUPPLÉANT: Assurément, je n'appliquerai pas une règle à l'honorable député et une règle différente aux autres membres de la Chambre. Mais je ne me suis pas aperçu que la question du maïs en franchise a été discutée par quelques-uns des honorables députés de la droite, bien que j'aie pu ne pas le remarquer. Mais je crois que l'honorable député n'est pas dans l'ordre en discutant maintenant la question du maïs en franchise, comme il le fait depuis plusieurs minutes.

M. KENDRY: Je propose que le comité lève sa séance.

M. FOSTER: Je ne peux pas objecter, M. le président, à la justice de votre décision, mais je crois que vous étiez au fauteuil quand le député de Guysborough (M. Fraser) a parlé. L'honorable député de Guysborough a parlé de tout et sur tout, discutant non seulement la question de la protection, mais les principes généraux de la morale et toute sorte de sujets, il a parcouru le monde entier et vous ne l'avez pas rappelé au règlement. Si vous voulez suivre une règle stricte, la même règle doit s'appliquer aux deux côtés de la Chambre. Votre décision est juste, mais c'est une distinction odieuse à faire entre le député de Guysborough, qui siège du côté de la droite, et le député de Bothwell (M. Clancy) qui siège de ce côté-ci.

Le MINISTRE DU COMMERCE: L'honorable député, je crois, aurait pu citer un meilleur exemple, car lui-même s'est écarté énormément de l'item en discussion.

M. FOSTER: Je l'avoue.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT: Je dois prier les honorables membres du comité de restreindre leurs observations autant que possible à l'item en discussion. Ma décision n'est peut-être pas aussi stricte qu'elle devrait l'être, mais je demande maintenant aux membres du comité de restreindre leurs observations autant que possible à l'item qu'ils discutent.

M. FOSTER : Vous ne serez pas assez cruel pour arrêter l'honorable député au milieu d'un argumentation, mais quand il aura fini nul doute que votre décision sera justifiable.

M. CLANCY : Je remercie le président de sa conduite généreuse. Je ne veux pas enfreindre les règles, mais quand j'ai vu que d'autres députés avaient de la latitude, je me suis hasardé à ouvrir la discussion dans laquelle je suis maintenant engagé.

Quand on a fait observer que je m'écartais du sujet, j'étais à dire que la province de l'Ontario pouvait produire assez de maïs pour approvisionner tout le pays. En 1885 il y avait 167,831 acres de terre consacrées à la culture du maïs, donnant un rendement de 10,741,000 boisseaux ; en 1890, 223,836 acres, rendement, 14,011,000 boisseaux ; en 1895, 302,927 acres, rendement, 24,819,000 boisseaux. C'est une augmentation extraordinaire, et elle démontre jusqu'à quel point la province peut cultiver le maïs. Nul doute que cette quantité peut être triplée, et si nous étions encouragés comme nous le méritons, nous pourrions produire sans difficulté tout le maïs dont on a besoin dans le pays.

L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) nous a dit que la seule valeur que la protection pouvait avoir pour les cultivateurs le seul marché indigène qu'ils pouvaient avoir était quand la production n'excédait pas les besoins du pays. Voici ses paroles : le marché indigène n'existe que quand vous récoltez assez pour l'approvisionnement. Certes, je ne peux pas trouver un meilleur argument que celui fourni par l'honorable député lui-même.

En premier lieu, nous cultivons assez de maïs dans l'Ontario pour tout le pays ; en second lieu, nous disons que le marché indigène est inappréciable parce que, en excluant cette céréale, ce marché est pour nous-mêmes. S'il existe un cas dans lequel le marché indigène est à nous, c'est au sujet de la production du maïs, si le raisonnement de l'honorable député de Guysborough est juste.

Permettez-moi de faire observer qu'on fait une distinction odieuse entre le maïs et les autres céréales. Je ne comprends pas pourquoi le maïs entretrait en franchise de préférence à l'avoine, l'orge, les pois ou le fer, ou autres produits. Peu importe que ce soit pour des fins agricoles et manufacturières, mais on peut croire dans certaines provinces que le maïs ne peut être produit que dans une seule province, et que c'est pour cette seule raison que son entrée est en franchise.

Pourquoi laisser entrer le maïs en franchise et imposer un droit sur la houille ? Je demande au ministre de la Marine et des Pêcheries, qui vient de la province à l'extrême est du Canada, s'il croit qu'un droit doit être imposé sur la houille quand il ne vient pas de houille de la Nouvelle-Ecosse à l'ouest de Montréal, et comparativement très peu quand il n'en vient pas une livre dans l'Ontario, et cependant le maïs, qui est produit par nos cultivateurs, entre en franchise, et la houille a été frappée d'un droit de 60 cents par tonne.

On dira peut-être que nos cultivateurs ne consomment pas de houille. Je dis qu'ils en consomment. Le bois disparaît si rapidement que nous aurons très prochainement à faire usage de la houille comme combustible. Cependant, je crois que nous devons protéger l'industrie de la houille, et je suis fortement en faveur de l'imposition d'un droit sur le charbon. La Nouvelle-Ecosse a le

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT.

droit de faire protéger sa houille, mais j'objecte à ce qu'on choisisse le maïs et qu'on le déclare franc de droits pour la Nouvelle-Ecosse ou d'autres provinces. Cela à l'effet de réduire le prix du blé, et je désire appeler l'attention de l'honorable député de Kent (M. Campbell) qui est minotier, et qui comprendra mon raisonnement, sur la manière dont son industrie est affectée.

Le maïs, dépeillé de ses pellicules, fait concurrence aux espèces inférieures de nos grosses céréales je sais que tous les autres minotiers, à l'exception de ceux qui s'occupent de la mouture du maïs sont opposés à l'admission en franchise du maïs. Ce maïs importé, fait naturellement concurrence à notre avoine et à toutes les espèces de grains que nous produisons comme nourriture. Je ne saurais trouver de meilleur argument que celui que l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) a employé lorsqu'il a dit, en discutant la question de l'importation du mouton de l'Australie au Canada, que ces importations déplaceraient une quantité égale de mouton canadien à celle qui serait importée et consommée. J'applique ce raisonnement au maïs et je dis que le maïs américain, admis en franchise, déplacera juste autant de maïs canadien, et que nos cultivateurs perdront les avantages de leurs marchés en raison directe de cette importation. Chatham est située au centre de la région du maïs et nulle partie des Etats-Unis ne produit une qualité supérieure et ne donne de meilleur rendement de maïs que ceux des comtés de Kent et d'Essex. Permettez-moi de vous communiquer les quantités de maïs importées à Chatham par M. N.-H. Stevens.

En 1892 il en a importé 107,611 boisseaux ; en 1893, 107,603 boisseaux ; en 1894-95, 122,771 boisseaux ; c'est-à-dire que, en trois ans, l'on a importé au centre de cette région du maïs, et aux portes des cultivateurs qui le produisent, 327,985 boisseaux de maïs.

M. CAMPBELL : Combien ce gentleman a-t-il payé de droits sur ces 300,000 boisseaux ?

M. CLANCY : Je vais communiquer à l'honorable député le montant des droits payés et il pourra calculer lui-même la réfaction. Les droits payés ont été comme suit : \$8,070, \$8,070 et \$9,207. Il a bénéficié de la réfaction de 90 pour 100 ce qui équivalait, à tout prendre, à trois quarts de centin le boisseau. L'honorable député n'est pas dans l'ignorance en ce qui concerne les droits et je suis surpris que l'honorable député, qui est minotier, me demande quel a été le montant des droits payés. Voudrait-il faire entendre au comité que le montant complet a été versé au trésor. Il sait très bien que 90 pour 100 de la somme a été remis comme réfaction de droits à M. N. H. Stevens. Quant au maïs américain importé qui fait concurrence au nôtre, le premier coup subi par nos producteurs de maïs étranger a été porté, à mon avis, lorsque ce maïs étranger a été admis ici aux conditions de cette réfaction pour l'engrais des animaux. Je dois dire aux honorables membres de la gauche de la Chambre que telles qu'aient été leurs intentions, en ce qui concerne l'effet possible de cet expédient, il en est résulté que le maïs a été virtuellement admis en franchise depuis 1891.

On pourrait demander comment de si grandes quantités de maïs ont pu être importées dans le pays malgré le droit de 7½ centins le boisseau, mais j'ai démontré en réponse à cela, que les règlements

de 1891 faisaient virtuellement entrer le maïs en franchise ce qui a été cause de ce que les cultivateurs des régions productrices du maïs n'ont pu vendre leur grain ni aux minotiers ni à d'autres, et qu'ils l'ont accumulé dans leurs granges. Cette politique de l'admission du maïs en franchise est injuste envers les cultivateurs qui le récoltent dans la province de l'Ontario. Elle est de nature à détruire l'une des industries les plus importantes de cette région. Le fait de dire que le maïs est à aussi bon marché au Canada qu'aux Etats-Unis ne fait rien à la chose, parce que les cultivateurs du Canada ont, les premiers, droit à leur propre marché; ils ont aussi le droit de demander que leurs grains n'y soient pas remplacés par les produits d'un pays étranger. Si la protection doit être appliquée à quelque chose—et de ce côté-ci de la Chambre nous croyons que cela est absolument nécessaire—alors cette protection doit être appliquée au maïs comme au blé, à l'avoine et aux autres grains. Il ne n'est guère possible de croire qu'il y ait en cette Chambre un seul honorable député qui veuille affirmer qu'une distinction de ce genre doit être faite.

J'ose croire que l'honorable député de Huron (M. McMillan) ne portera pas l'égoïsme jusqu'à vouloir affirmer que l'entrée en franchise du maïs puisse être en général de l'intérêt des cultivateurs de l'Ontario. Lui-même, ainsi que les autres personnes qui se livrent à l'élevage des bestiaux n'a pas un seul intérêt de commun en ce qui concerne ce genre particulier d'industrie avec ceux des cultivateurs de ce pays qui n'élevaient pas de bétail. Je serais charmé de pouvoir constater que ces éleveurs d'animaux se servent de préférence des produits de leur propre pays surtout; mais il n'ont nullement le droit de se faire payer redevance par une classe de cultivateurs moins heureuse qu'eux et qui ne peut se livrer à l'élevage des bestiaux.

M. CAMPBELL: Comment se fait-il que depuis que le maïs est admis en franchise, il se vende à plus haut prix dans le comté de Kent que lorsqu'on devait payer sur ce grain un droit de 7½ centins le boisseau?

M. CLANCY: J'ai bien peur que l'honorable député ne connaisse pas grand chose sur le prix du maïs. Je puis lui dire que j'en ai livré 700 boisseaux écalés, dans un wagon de chemin de fer et que j'en ai accepté avec joie 19 centins du boisseau, livré au wagon.

M. COWAN: Quand cela?

M. CLANCY: Vers le premier janvier 1897.

M. CAMPBELL: Avant que le droit ait été aboli.

M. CLANCY: L'un de ces honorables députés est un minotier (M. Campbell) et l'autre est un avocat (M. Cowan), et je suppose qu'ils ont tous deux la même somme de renseignements en ce qui concerne la culture du maïs.

M. COWAN: Nous sommes tous dans le même cas.

M. CLANCY: En effet et l'honorable député (M. Cowan) aura l'occasion de se justifier, car je l'avertis que je vais demander à la Chambre son assentiment sur une proposition à l'effet qu'il n'est

pas de l'intérêt du Canada d'admettre le maïs en franchise. On nous dit que le marché local ne vaut rien et l'on nous a répété maintes et maintes fois de l'autre côté de la Chambre, que la protection n'est aucunement avantageuse aux cultivateurs. Dans la ville de Chatham, où l'honorable député (M. Campbell) a demeuré si longtemps, l'on a importé, entre le premier juillet 1894 et le premier juillet 1895, 47,500 boisseaux de blé pour lequel on a payé \$7,125 de droits. Or, cela était dû à ce que le blé était à meilleur marché dans la ville de Détroit qu'à Chatham, et en conséquence, les minotiers ont payé le transport à partir de Détroit et de plus 15 centins par boisseau de droits, et ont moulu le blé américain pour la consommation canadienne.

M. CAMPBELL: Quels sont les prix relatifs maintenant?

M. CLANCY: J'ai cité à l'honorable député, un exemple qui suffit pour faire saisir mes remarques.

M. CAMPBELL: Le blé se vend maintenant dix centins de plus par boisseau à Détroit qu'à Chatham.

M. CLANCY: Cela peut être vrai, mais je puis me rappeler le temps où le maïs était plus cher que le blé à Chicago. Est-ce que cela prouverait quelque chose? Je crois que les cultivateurs ont le droit de jouir d'un tarif qui les protège contre les produits des autres pays, et je dis que nous devrions imposer un droit sur le maïs comme sur les autres grains. Je désire maintenant appeler l'attention du ministre des Finances sur mes remarques. Il a aboli le droit sur le maïs et il a réduit le droit sur la farine de maïs, de 15 centins par baril, ce qui laisse encore un droit de 25 centins par baril. Ceux qui font la culture du maïs seront enchantés de savoir quel principe l'a porté à cette action. Son but était-il de protéger les minotiers canadiens et de ne pas protéger les cultivateurs de maïs du Canada? Je ne suis pas opposé à ce que le droit sur la farine de maïs soit maintenu; je crois que la protection des cultivateurs s'étend plus loin qu'à celle du grain, et si le droit sur la farine de maïs était aboli, et que celui sur le maïs fût maintenu, cela serait désavantageux au cultivateur comme au minotier. Mais le minotier est encore protégé par le droit sur la farine de maïs tandis que le cultivateur ne l'est plus. La seule explication possible de cela, c'est que les minotiers avaient l'oreille du gouvernement à l'exclusion des cultivateurs. Il n'y a ni raison, ni bon sens, ni logique dans le fait d'abolir le droit sur le maïs tout en maintenant un droit de 25 centins le baril sur la farine de maïs.

Prenez maintenant les farines. Je ne voudrais pas accuser le contrôleur de la Douane d'égoïsme mais il n'en est pas moins avéré que l'on a réduit le droit sur le blé de 15 à 12 cents le boisseau, et celui sur la farine à 60 cents le baril. Cela a produit beaucoup de mécontentement et certains minotiers ont dénoncé dans les journaux l'injustice d'avoir abaissé à 60 cents par baril le droit sur la farine, tandis que l'on maintenait un droit de 12 cents le boisseau pour le blé. Je ne veux pas discuter ce point maintenant, mais je désirerais, en m'adressant au contrôleur des Douanes, lui répéter que je ne l'accuse pas d'égoïsme mais qu'il a pourvu soigneusement au genre d'affaires dans lequel il est intéressé. Nous allons prendre comme exemple le

genre d'affaires dans lequel il est engagé. La farine a été mise à meilleur marché pour lui, ainsi que pour tous ceux qui consomment de la farine. Je ne veux pas affirmer que c'était là son but, mais j'affirme que l'honorable contrôleur a profité de cette mesure. Je crois qu'à tout prendre, sous le tarif de 75 cents par baril pour la farine et sous celui de 15 cents le boisseau pour le blé, le minotier comme le cultivateur était à même de prospérer et que le consommateur ne s'en trouvait pas plus mal. Mais je vais citer un autre genre d'affaires dans lequel l'honorable contrôleur a aussi des intérêts. Je constate que le droit sur le sucre candi a été maintenu. Le droit était de $\frac{1}{2}$ cent la livre spécifique, et 35 pour 100 *ad valorem*. Le droit spécifique a été aboli, mais l'honorable contrôleur l'a rétabli. Je ne sais s'il a été circonvenu par d'autres, ou s'il s'est convaincu lui-même en cette affaire. Voilà quelques-unes des raisons qui me portent à croire qu'il est injuste d'appliquer un principe à l'agriculture particulièrement dans une partie du Canada et d'en appliquer un autre dans une autre région. On nous avait dit que le fardeau du cultivateur serait allégé.

Qu'on me permette pour quelques instants de considérer quels sont ces fardeaux dont on a débarrassé le cultivateur. Le montant des droits enlevés sur les importations de l'an dernier, en fait de farine, maïs, maïs concassé et blé a été de \$169,000, ce qui est une perte pour eux, et ce qui est aggravé par les taxes qu'ils doivent payer sur le pétrole, et l'huile à machines au montant de \$78,000 et celle sur le fer, d'environ \$200,000; ce qui donne \$447,000. Le total des droits qui ont été réduits se monte en chiffres ronds, à \$610,000; sur ces trois articles les cultivateurs devront payer une grande partie du revenu comme compensation et la somme totale qui reste, après avoir déduit ces trois articles, ne s'élève qu'à \$163,000. Il est vrai que les honorables ministres disent qu'ils ont aboli le droit sur le pétrole; mais s'ils ont déduit \$68,000 sur le pétrole, ils ont aussi enlevé \$69,000 sur le riz. Ils ont enlevé \$3,000 sur le fil de fer barbelé, mais ils ont favorisé un autre article pour une somme beaucoup plus forte: ils ont aboli les droits sur les instruments de dentisterie et de chirurgie, s'élevant à \$7,000. Après avoir fait le compte de tout cela, nous constatons que les cultivateurs n'ont reçu absolument aucun avantage appréciable sous le tarif actuel. Personne ne prétendra que les intérêts agricoles soient si insignifiants et de si peu de conséquence dans le Canada qu'il suffise de réduire les droits d'un centin du gallon sur le pétrole ou d'abolir le droit sur le fil de fer barbelé ou bien encore celui qui pèse sur le fil d'engerbage—qui était vendu à un prix si minime que cela ne tire pas à conséquence—personne ne prétendra, dis-je, ne fût-ce qu'un moment, que ces changements ont allégé le fardeau supporté par le cultivateur, encore moins qu'ils l'aient enlevé.

Je désire maintenant déclarer que je proteste contre l'abolition des droits sur le maïs; je dis que cela serait manifestement injuste, ce serait faire payer à une seule région d'une seule des provinces, un tribut à d'autres intérêts et aux autres provinces. J'espère que les honorables ministres jugeront à propos de rétablir le droit de $7\frac{1}{2}$ centins le boisseau sur le maïs. J'espère que l'esprit de justice des membres de cette Chambre les empêchera de persister dans une conduite si visiblement injuste envers la grande industrie agricole de l'Ontario et

M. CLANCY.

qu'ils renonceraient à la résolution tendant à faire admettre le maïs en franchise.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Je désirerais faire une proposition à mon honorable ami, le chef de l'opposition. Je ne désire pas abrégier inutilement la discussion, mais il est maintenant environ onze heures moins un quart, et je propose que nous abandonnions ce sujet, afin de nous occuper de ce que j'appelle les articles sans opposition.

Sir CHARLES TUPPER: Je crois que nous sommes disposés à laisser adopter cet article, ou plutôt à protester contre son adoption et à le laisser adopter.

M. McMILLAN: Je désire dire quelques mots sur cette question importante. Je ne croyais pas parler ce soir, et je ne l'aurais pas fait si l'on n'avait pas amené ce sujet du maïs; mais c'est là un sujet d'une si grande importance pour la province de l'Ontario et pour le Canada, qu'il mérite qu'on le discute soigneusement.

M. FOSTER: M. le président, je demande votre décision sur le fait de savoir si les remarques de l'honorable député sont conformes au règlement.

M. McMILLAN: Je demanderai à l'honorable député s'il croit être conséquent. Il a demandé que l'on permette à son ami de parler du maïs et maintenant il demande de m'empêcher de lui répondre.

M. FOSTER: Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je vais lui faire voir comment je suis conséquent. Le président a décidé que mon honorable ami n'avait pas le droit en vertu du règlement de discuter sur le maïs à cette phase du débat. Mon honorable ami lui a fait remarquer que des membres de la droite avaient eu l'occasion de dire tout ce qu'ils ont voulu, et j'ai demandé que l'on permette à mon honorable ami de terminer son discours avec l'entente qu'après cela il rappellerait tous les récalcitrants à l'ordre.

M. McMILLAN: L'honorable député ne veut pas de réponse au sujet de cette affaire.

Sir CHARLES TUPPER: Nous ne voulons pas empêcher la discussion à ce sujet; mais quand le président a fait remarquer qu'il n'était pas conforme au règlement de discuter sur le maïs à propos de mouton, il a été décidé, comme le débat avait pris des proportions gigantesques, de ne pas empêcher mon honorable ami de finir son discours, mais d'appliquer la règle aussitôt après et de restreindre les deux côtés de la Chambre à la discussion de la question qui nous est soumise, je crois que nous sommes tous disposés à appuyer le président; et quand la question de l'entrée en franchise du maïs sera soumise, mon honorable ami aura une bonne occasion de discuter le sujet à son goût.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): Alors, je propose que l'honorable député nous permette de considérer brièvement les clauses du tarif jusqu'à ce que nous en arrivions à celle du maïs.

M. REID : Je ne me lève que pour répondre à l'honorable député de Frontenac (M. Rogers). Cet après-midi, cet honorable député, et aussi l'honorable député d'Assiniboia-est (M. Douglas), ont dit que les cultivateurs pouvaient se tirer eux-mêmes d'affaire et qu'ils n'avaient pas besoin de protection. Je représente une division presque exclusivement agricole, et lorsque l'honorable député de Frontenac dit que les cultivateurs n'ont pas besoin de protection, il fait une déclaration que les cultivateurs de ma division n'approuvent pas.

M. ROGERS : Je n'ai pas dit que les cultivateurs n'ont pas besoin de protection.

M. REID : J'ai cru comprendre que l'honorable député a dit que les cultivateurs ne tenaient pas à la protection. L'honorable député a-t-il examiné le rapport de l'année 1896 sur le commerce et la navigation ? Dans cette brochure il pourra lire que pendant l'année dernière nous avons importé pour \$11,746,649 valant de produits agricoles, des Etats-Unis en ce pays. En voici le détail :

Importations agricoles des Etats-Unis, 1896 :

Animaux vivants, pores, chevaux, moutons et autres, etc	\$ 757,606
Grains, maïs, avoine, seigle, blé et tous les autres grains.....	5,474,556
Farine de blé, son, farine de maïs et tous les autres produits des grains.....	648,724
Fruits, pommes, oranges et tous les autres fruits verts.....	1,072,934
Peaux.....	1,771,641
Houblon.....	37,733
Graines de semences.....	584,317
Légumes.....	171,097
Comestibles, savoir: beurre, fromage, œufs, bœuf, porc, volaille, etc.....	1,228,041
Total.....	\$11,746,649

On voit par ces chiffres que des produits agricoles pour une valeur de \$11,000,000 ont été importées en ce pays des Etats-Unis. J'affirme que la protection accordée ci-devant aux cultivateurs n'était pas trop forte et que la réduction à laquelle cette clause différentielle pourvoit n'est d'aucune utilité. L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) a fait des commentaires sur le fait que l'honorable contrôleur des Douanes (M. Paterson) avait rétabli le droit sur l'article spécial qu'il emploie comme matière première dans son genre d'industrie. Eh bien ! je ne serais pas fâché si l'honorable contrôleur des Douanes rétablissait les droits sur chaque produit industriel ou agricole. Ma politique est celle de la protection,—protection pour les cultivateurs, pour les fabricants, pour les artisans et pour les ouvriers, et je crois que la plus grande faute commise par le parti conservateur a été la réduction des droits qu'ils ont faite en 1894. Je crois que c'est là l'une des causes qui leur a enlevé le pouvoir ; je crois fermement que, si le parti conservateur se présente au bureau de votation, aux prochaines élections générales avec le tarif soumis en 1878, par notre ancien chef vénéré, feu sir John Macdonald, il remportera la victoire d'un bout à l'autre du pays.

L'honorable député de Leeds-nord (M. Frost) a dit que le parti libéral était maintenant le parti de la loyauté. L'honorable député se rappelle-t-il l'avant dernière élection, alors qu'il prêchait la réciprocité absolue ?

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député ne doit pas faire mention d'un débat antérieur.

M. REID : Je fais allusion à une déclaration de l'honorable député de Leeds-nord, lors d'une élection précédente, à l'effet que si sa politique de réciprocité absolue était mise en vigueur, nous aurions le libre-échange avec les Etats-Unis, pour le mouton.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député de Leeds et Grenville a parlé l'autre soir à propos de la clause différentielle que nous avons adoptée, et, conséquemment, la discussion de cette clause est un débat antérieur dont la mention est irrégulière.

Sir CHARLES TUPPER : Je crains que nous ne puissions pas approuver cette opinion. Au sujet de cette clause du tarif nous ne pouvons considérer comme débat antérieur quoi que ce soit qui ait trait à ce même sujet, à quelque phase ou résolution qu'on en soit arrivé. D'ailleurs, il a été formellement entendu que nous aurions toute latitude pour la discussion de cette question quand nous serions formés en comité des voies et moyens.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : J'ai cru comprendre en même temps qu'il était convenu que la discussion générale aurait lieu à propos de la clause différentielle, mais qu'après l'adoption de cette clause la discussion serait bornée à la clause particulière soumise à la Chambre. La clause différentielle ayant été adoptée, la discussion générale qui a eu lieu sur cette clause est maintenant un débat antérieur.

M. REID : Je désirais seulement démontrer que cette clause différentielle réduisait la protection, non seulement sur le mouton mais encore sur tous les produits agricoles, et que les cultivateurs de la division que je représente protestent contre toute réduction de droit sur les produits agricoles.

M. MARTIN : Au sujet de cet article, bien que, de la manière dont la résolution fut d'abord présentée, elle pouvait être considérée comme acceptable, le droit y étant porté à 35 centins, la réduction qui sera causée par la clause différentielle enlèvera dans de grandes proportions la protection jadis accordée aux cultivateurs, et à laquelle ils ont droit. C'est un coup porté aux produits agricoles auxquels le pays entier est très intéressé. Je vois ici une distinction importante faite dans le tarif. Les viandes fraîches sont taxées à 3 centins la livre, tandis que le mouton et l'agneau frais ne sont protégés que d'un droit de 35 pour 100 ; or, la différence entre ces chiffres est très considérable. Trente-cinq pour 100 sur le mouton n'équivalait pas à beaucoup plus d'un centin la livre, tandis que le droit sur la viande est de 3 centins la livre. Je ne vois pas la nécessité de cette différence. L'honorable contrôleur des Douanes nous a dit que les droits sur certains autres articles étaient de 35 pour 100. Il aurait pu nous dire que le droit sur le pétrole est de 5 centins par gallon, ce qui fait près de 100 pour 100. Je crois que cet article devrait être mis sur le même pied que l'article 14, ce qui porterait le droit à 3 centins la livre. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement s'opposerait à cela, puisqu'il prétend protéger les intérêts des cultivateurs. Je ne vois pas comment les patrons de cette Chambre peuvent approuver sa conduite à cet égard. Avant qu'il ait donné à l'Angleterre ce tarif différentiel,

il a augmenté le droit sur les cotonnades, afin que cette industrie ne soit pas écrasée ; pourquoi ne porterait-il pas le même intérêt aux cultivateurs ? Les honorables membres de la droite ont dit qu'ils étaient les antagonistes des fabricants de cotonnades, mais il me semble qu'ils sont les antagonistes des cultivateurs. On ne peut nier comme l'honorable préopinait l'a démontré, que de grandes quantités de produits agricoles aient été importées du pays voisin, et je crois que les cultivateurs devraient être protégés. Je donnerai avec joie mon appui à la résolution présentée par l'honorable député de Halton (M. Henderson) à l'effet de faire porter le droit sur cet article au même taux que ceux des autres viandes.

Œufs, trois centins la douzaine.

M. FOSTER : L'honorable ministre des Finances peut-il nous dire quel est le droit imposé sur les œufs dans le bill Dingley ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il est de 5 centins la douzaine, mais je n'en suis pas sûr.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Fielding) ne croit-il pas qu'il serait convenable d'inscrire ici un droit équivalent, ou de solliciter l'autorisation de le faire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'attitude que nous avons prise à l'exception de ce qui concerne quelques articles pour des raisons spéciales—consiste à ne pas changer cette liste. Si le principe soumis par mon honorable ami (M. Foster) était accepté, il serait applicable à un grand nombre d'autres cas au même titre. Nous voyons qu'il est préférable de laisser la question dans son état actuel.

M. FOSTER : C'était très sage de ne pas changer cette liste, et, naturellement, le ministère n'a pas voulu prendre sur lui de s'arroger un pouvoir aussi extraordinaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement, nous avons été très discrets sur ce point.

Lait concentré (le poids du colis à être inclus dans le poids imposable), trois centins et un quart par livre.

M. FOSTER : Quel était l'ancien droit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de changement.

M. FOSTER : L'honorable ministre en est-il bien sûr ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Mon honorable ami a peut-être devant lui le tarif de 1894. Il y a eu un changement par la suite, mais nous avons laissé le droit comme nous l'avons trouvé.

Maïs pour fins de distillation, sujet aux règlements qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sept centins et demi par boisseau.

M. FOSTER : J'aimerais savoir comment le contrôleur entend régulariser cela afin d'éviter que la distillation se fasse avec du maïs importé en franchise.

M. MARTIN.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je suppose que mon honorable ami voit comme moi que c'est une affaire difficile. Les règlements ne sont pas encore préparés et il ne s'est pas encore soulevé de cas de cette nature. Naturellement le contrôleur des Douanes s'efforcera de s'acquitter le mieux possible de son devoir. En réfléchissant à la chose il m'a semblé que cette clause pourrait être appliquée conjointement avec le département du Revenu de l'intérieur dont les officiers sont installés dans chaque distillerie du pays. Les dispositions que nous prendrons seront beaucoup facilitées par cet état de choses. Je ne dirai pas qu'elles pourront s'appliquer avec certitude absolue mais avec satisfaction. Je donne ici à l'honorable député un aperçu de mes idées à cet égard. Je reconnais, comme lui, sûrement, les difficultés de la question.

M. FOSTER : Je ne crois pas que ceci soit satisfaisant. Mon honorable ami dit qu'il n'y a pas encore de règlements de faits et qu'il songe à la question. Mais la loi est en vigueur depuis le 23 avril. La distillation a-t-elle cessé pendant ce temps-là ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Non.

M. FOSTER : Les distilleries n'ont-elles pas acheté de maïs depuis le 23 avril ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Sans doute, elles en ont acheté. Les officiers du département ont en mains cette loi, l'appliquent et veillent à ce que le maïs paie des droits.

M. FOSTER : Mais mon honorable ami ne peut pas laisser une question de ce genre aller au gré ou au caprice des individus. Il sait que cette clause l'oblige, lui, chef de département, à agir. Il me semble que pendant ce mois qui s'est passé sans règlement et où le contrôleur des Douanes n'avait rien réglé, les distillateurs ont pu facilement acheter du maïs de qui ils ont voulu. Un homme fait entrer du maïs, pas pour la distillerie, mais quand il est dans le pays, il le vend à qui il veut et peut fort bien le vendre aux distillateurs. Mon honorable ami n'a pas donné d'instructions spéciales pour que ses officiers puissent examiner les importations de maïs entrant dans les ports canadiens et qui servent à la distillerie. Mais le distillateur n'importe pas, c'est John Jones qui importe et dont le maïs passe en franchise à la douane. Il le reçoit et l'emmagasine. Qui va empêcher les distillateurs pendant tout ce temps d'acheter de John Jones le maïs qu'il a rentré et mis en magasin ?

M. WALLACE : De plus, comme il n'y a pas de droits pour tout autre emploi, le maïs est exactement au même prix des deux côtés de la frontière, il est au même prix à la distillerie de Windsor que de l'autre côté de la rivière. Supposons que le maïs américain vaille aujourd'hui 25 centins le boisseau, et que le maïs canadien soit le même article au même prix. Pourquoi le distillateur importerait-il alors du maïs américain ? Il peut prendre du maïs canadien il n'a pas de droit à payer. Le contrôleur dit que le gouverneur en conseil donnera des instructions, mais depuis six semaines il n'en a pas donné et chaque officier fait ce qu'il lui plaît dans chaque port. Il n'a rien pour le guider, tout ce qu'il sait, c'est qu'il existe un droit de 7½ centins le boisseau. Cette clause est par suite lettre morte

pendant les six semaines que le gouverneur en conseil cherche à faire quelque chose. A mon avis, il ne peut rien faire.

LE CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député dit que nous ne pouvons rien y faire ; alors évidemment la clause sera lettre morte.

M. WALLACE : Vous n'avez encore rien fait.

LE CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député sait, je crois, que nous avons un recours. Si l'un de ces messieurs a introduit illégalement du maïs, nous avons recours contre lui. L'honorable député en administrant ce département a dû voir bien des cas où les droits ne sont pas payés au moment prescrit et il avait alors le recours prévu par la loi. Nous avons ce recours et tout ce que je puis dire c'est que si cet article passe, nous ferons des règlements et nous marcherons. Certainement toute entrée faite est sujette à des amendements. Tout le maïs introduit est sujet aux droits. Si l'importateur n'a pas payé les droits il peut être en tout temps appelé à les payer. Nous avons cette garantie comme nous en avons d'autres. Je ne crois pas que l'honorable député ait proposé une issue quelconque. Il peut concevoir la difficulté, je la conçois moi-même, mais je ne vois pas qu'aucun inconvénient ni aucune perte de revenu puisse survenir. Pour appliquer cette clause je me propose d'employer concurremment avec le ministre du Revenu de l'Industrie le service de ses employés pour s'assurer avec toute la vigilance possible si le maïs est imposable. Je ne nie pas qu'il y ait des difficultés. Mais je désire savoir si ces messieurs veulent faire rayer complètement l'article ou s'il doit être maintenu et si le droit doit être perçu.

M. WALLACE : A quoi sert de dire si nous désirons que l'article soit rayé ? Nous voulons faire rayer une foule d'articles mais jamais le gouvernement ne veut accéder à notre demande.

LE CONTROLEUR DES DOUANES : Voulez-vous qu'on le raje ?

M. WALLACE : C'est à l'honorable contrôleur de prouver que sa clause n'est pas un leurre. Il dit qu'il se présente des difficultés. Peut-il nous dire depuis six semaines que la clause fonctionne si l'on a retiré un revenu quelconque de cette clause ? Il dit que si les distillateurs violent la loi, il y a recours et ils peuvent être punis. Je ne suppose pas qu'ils soient assez fous pour violer la loi. Ils n'ont pas besoin de la violer. Ils peuvent acheter le maïs canadien, et s'ils achètent du maïs canadien et l'emploient dans leur distillerie, personne ne peut leur réclamer les 7½ centins par boisseau.

LE CONTROLEUR DES DOUANES : Certainement non.

M. WALLACE : Je présume que c'est ce qu'ils ont fait.

M. CAMPBELL : Nous voulons qu'ils achètent notre maïs.

M. WALLACE : Alors pourquoi permettez-vous au maïs yankee d'entrer en franchise ? Vous invitez les Canadiens à acheter du maïs américain avec un droit de 7½ cents qui est placé là pour donner

aux Canadiens l'occasion d'acheter du maïs canadien. Mais voici qu'on enlève le droit et on suppose en conséquence que le distillateur continuera à payer le droit, tandis que je prétends que ce n'est pas un droit additionnel pour le distillateur. En fait le revenu indiquerait parfaitement que pas un sou de droit n'a été perçu. Je demande au contrôleur des Douanes si des droits ont été perçus sur cet article du tarif depuis les 40 ou 45 jours que la clause est en vigueur. Je pense qu'il devrait au moins nous fournir ces informations pour le mois de mai ; il n'y a que peu de distilleries dans ce pays, le maïs emporté pour ces distilleries vient à certains ports déterminés, dont les rapports sont envoyés jour par jour et je crois qu'il devrait nous fournir les informations qu'il possède pour nous guider dans la décision à prendre à l'égard de cette clause.

LE CONTROLEUR DES DOUANES : Je ne puis pas dire en ce moment à l'honorable député quel revenu a été perçu sur certains articles en particulier pour le mois passé. Je puis rechercher, mais je ne puis pas répondre ce soir. Ces messieurs nous ont beaucoup reproché d'avoir placé le maïs sur la liste de franchise. Mais lorsque nous proposons de taxer le maïs dont une si grande quantité est employée pour les distilleries, ces messieurs nous demandent de rayer la clause.

Quelques VOIX : Non.

LE CONTROLEUR DES DOUANES : C'est la seule conclusion à tirer de ce qu'a dit l'honorable député. Un honorable député a dit que cette résolution est un leurre. Une résolution fallacieuse n'aurait pas de place dans nos statuts. Nous ne considérons pas la chose de cette façon mais tous les arguments de ces messieurs tendent à faire placer le maïs sur la liste de franchise en toute circonstance.

M. FOSTER : Je dois protester contre cette assertion et je proteste immédiatement. Je ne crois pas que le contrôleur des Douanes prenne une attitude équitable pour lui ou pour le comité. Je n'ai jamais vu un spectacle pareil pour un simple article. Je ne discute pas cela au point de vue du parti ou de la tempérance. Je vous parle franchement. Le contrôleur des Douanes se tient aux portes du pays pour percevoir les droits. Lorsque la Chambre déclare que certains droits doivent être imposés, il a la clef en ses mains et doit les percevoir ; il a la responsabilité la plus absolue de veiller à ce que le revenu rentre jusqu'au dernier sou et qu'il n'y ait pas un dollar de dépensé ou de perdu. Le 23 avril, il prépare une loi. Le ministre des Finances la lit et elle entre en vigueur immédiatement. Un mois et plus s'écoule et pourtant lorsque l'honorable contrôleur est interrogé sur cette clause, où les occasions de fraude sont nombreuses et peuvent causer des pertes graves de revenu, il vient dire très sérieusement au comité et nous demande de l'écouter sérieusement lorsqu'il nous dit qu'il n'a fait aucun règlement, qu'il n'a pas même la moindre idée des règlements qu'il va faire dans le but de faire observer la loi. Est-ce là la position qu'un membre du gouvernement devrait prendre à l'égard du revenu et je crois que le comité ne supportera pas une explication de ce genre ? Son devoir était aussitôt que la clause devenait loi de donner des

instructions à ses officiers de façon que pas une once de grain ne puisse entrer pour la distillation sans payer de droit. L'honorable contrôleur ne l'a pas fait et il ne sait même pas ce qu'il a l'intention de faire. Lorsqu'on lui pose la question, il répond : Je vous prie, dites-moi ce que je dois faire puisque vous n'êtes pas content. Mais c'est le gouvernement lui-même qui a créé la difficulté.

Il a changé les droits sur le maïs en le mettant libre d'un côté et impossible de l'autre. Va-t-il demander à l'opposition de l'aider à sortir de difficulté, quand depuis plus d'un mois ils ont négligé de réparer des instructions pour percevoir les droits sur le maïs introduit en vue de distillation ? Pourquoi ? Le contrôleur dit qu'il n'a pas été importé ni introduit de maïs pour la distillation. Pourquoi y en aurait-il ? Il n'y a pas d'officiers pour y veiller. Comment cela se passe-t-il ? John Jones se présente à un port d'entrée et dit : j'apporte 50,000 boisseaux de maïs. Pour quel usage importez-vous ce maïs ? Je suis cultivateur ou marchand. Le maïs est admis en franchise ; il passe une entrée pour 50,000 boisseaux et le maïs est mis en entrepôt. Ces messieurs croient-ils qu'ils pourront revenir contre cette entrée ? Tout le monde peut venir et acheter ce maïs. Tom Smith vient et achète 20,000 boisseaux qu'il vend à un distillateur. Il n'y a pas de demande d'entrée faite aux fins de distillation ; tout le maïs est entré en franchise. Le contrôleur semble croire qu'il suffit d'avoir des officiers sans leur dicter des instructions et sans les faire respecter. Les officiers sont virtuellement impuissants à moins d'avoir reçu des instructions et comme ils n'en ont pas reçu, les droits ne se perçoivent pas. Mais la distillation marche. L'honorable contrôleur ayant manqué grossièrement de remplir ses devoirs, aussitôt que nous le prenons en faute, se sert contre nous d'arguments qu'il sait déloyaux. L'honorable député a cité mon nom et a dit que je demandais l'admission du maïs en franchise, pour la distillation.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : J'ai dit que votre argument tendait à cela.

M. FOSTER : D'homme à homme, je demande à l'honorable député s'il a cru un instant que je demandais l'entrée en franchise du maïs destiné aux distillateurs. Tout le monde sait que cela n'est pas et personne ne le sait mieux que le contrôleur des Douanes. C'était une chose déloyale de faire cette assertion. Quant à moi cela ne me dérange pas et ça n'a pas grand poids devant le pays, mais c'était déloyal. Ce que nous demandons de ce côté-ci, c'est un droit sur le maïs, sur toute la ligne ; mais si vous l'enlevez sur le maïs pour certaines destinations, ce serait un outrage de l'enlever pour la distillerie. Le distillateur doit payer le droit.

M. MCGREGOR : Il le paie maintenant.

M. FOSTER : Où ?

M. MCGREGOR : A Windsor.

M. FOSTER : Il devrait le payer, mais il n'y a pas maintenant de règlement et les officiers n'ont pas d'instructions. L'honorable député ne sait-il pas combien la porte est largement ouverte pour éluder le paiement des droits ? La porte était fermée

M. FOSTER.

d'abord et le revenu était assuré ; mais lorsque le ministre a fait sa déclaration le 23 avril au sujet de ces droits, ils auraient dû être perçus immédiatement. Le contrôleur a indiqué que les règlements n'étaient pas prêts et que les officiers n'avaient pas d'instructions mais que les arrangements nécessaires seraient faits après que l'article aurait été adopté ce soir.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Le droit ne sera-t-il pas perçu ? L'acte n'y pourvoit-il pas ?

M. FOSTER : L'honorable député se figure-t-il que le contrôleur des Douanes n'a qu'à présenter un article dans un acte et à s'asseoir ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Quand un officier rencontre un article impossible pour un certain objet, il exige le droit. S'il y a des difficultés au sujet des règlements il s'enquiert avant de passer les entrées. Il n'y a pas eu de demandes faites et à l'égard du maïs importé, on peut être sûr que les officiers ont fait leur devoir comme pour tout le reste.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre administre toutes les lois de douane de cette façon, il va perdre la moitié du revenu.

M. MCGREGOR : Le distillateur doit rendre compte de chaque boisseau de maïs qui entre dans sa distillerie. Les distillateurs ont payé jusqu'à présent 7½ cents et ils paient le même taux en faisant leurs entrées. La loi est faite de façon qu'une entrée faite aujourd'hui tombe sous le coup de la loi de douane, le pays n'a pas perdu un sou de revenu pour le maïs.

M. FOSTER : C'est bien aimable de la part de l'honorable député de venir au secours du contrôleur des Douanes quand il est dans l'embarras. La seule arme que l'honorable député paraît avoir trouver est une flèche qu'il a empoisonnée pour essayer de l'enfoncer dans le flanc de quelqu'un de ce côté-ci de la Chambre et, cela, sans motif. J'ai appelé l'attention de l'honorable député sur ce fait que si une personne arrive dans un port du Canada, Windsor ou un autre, avec une cargaison de maïs il ne paie pas l'entrée pour la distillation, il la paie comme cultivateur ou commerçant sans indiquer si c'est pour l'engrais ou pour autre chose. L'officier de douane prend son entrée et le maïs entre en franchise. S'il arrive et dit : c'est pour distiller, l'officier de douane lui fait payer 7½ cents le boisseau, mais à moins que cette question ne se soulève il ne paie pas de droits. Tout le monde ne sait-il pas que la tendance générale est de payer le moins de droits possible et ne voit-on pas combien il est facile de faire entrer du maïs pour les usages ordinaires et pour le distillateur de l'acheter ensuite dans les magasins où on le conserve ? A moins que l'officier n'ait instruction d'exiger pour chaque entrée de maïs qui se fait devant lui, une déclaration assermentée indiquant si le maïs est destiné à la distillation, le droit ne peut pas être perçu sur le maïs de distillation.

M. MCGREGOR : Le maïs se vend du côté américain 25 ou 26 cents le boisseau et l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) dit qu'il se vend de ce côté-ci de 19 à 23 cents. On n'achète pas en ce moment de maïs aux Etats-Unis parce que nous

avons de ce côté-ci plus de maïs qu'il n'en faut dans le district de Pouest. Si un homme traverse la frontière avec un chargement de maïs, l'officier de douane lui fera payer 7½ cents le boisseau s'il en a reçu l'ordre du département.

M. FOSTER : L'officier de douane n'attend pas l'ordre du département pour percevoir le droit. Il a en mains le tarif et il voit que le maïs entre en franchise et à moins qu'il ne sorte de l'importation que c'est pour la distillation, il n'imposera pas de droit.

M. McMULLEN : Je vois que l'année dernière 253,631 boisseaux de maïs sont entrés pour ensilage. Ce maïs entrait en franchise, d'après le tarif de l'honorable député, et comment sait-il que tout le maïs importé a servi pour le silo ? Il est bien sûr qu'une partie a dû être distillée. La position actuelle existait sous l'ancien tarif.

M. WALLACE : Je puis informer l'honorable député que le gouverneur en conseil avait fait des règlements pour l'importation du maïs d'ensilage et que, de plus, comme il doit le savoir, le maïs d'ensilage est facile à distinguer de l'autre maïs.

Quelques VOIX : Pas du tout.

M. WALLACE : Le maïs d'ensilage est un article absolument différent du maïs de distillation, et je puis le montrer tout de suite à ces messieurs.

M. MCGREGOR : Comment pouvez-vous le montrer ?

M. WALLACE : Bien plus, le maïs d'ensilage coûte généralement 5 à 6 cents de plus par boisseau que le maïs de distillation.

M. TALBOT : L'honorable député peut-il me dire combien de sortes de maïs d'ensilage on importe pour l'engrais ?

M. WALLACE : Si l'honorable député veut me montrer différentes espèces de maïs, je les lui indiquerai toutes à première vue. Supposez qu'il me montre des échantillons de blé d'été ou d'automne ou de "Wild goose", je les distinguerai, mais je ne puis pas dire comment. C'est facile pour quelqu'un qui s'y connaît. Pour un autre, c'est certainement difficile.

Supposez maintenant qu'un marchand de maïs achète du maïs canadien et du maïs américain et les mette dans le même magasin. Un distillateur arrive et lui en achète 10,000 boisseaux. Comment va-t-on distinguer et imposer un droit au distillateur sur le maïs américain ? Le maïs qui pousse d'un côté de la rivière Détroit est identique à celui qui pousse de l'autre et l'honorable député d'Essex m'informe que son comté produit de grandes quantités du meilleur maïs.

M. MCGREGOR : C'est le meilleur qui pousse au Canada mais il ne vaut pas celui des États-Unis.

M. WALLACE : Si le maïs est importé par un marchand, franc de droits dans les circonstances actuelles, ce marchand peut le revendre à un distillateur ou à n'importe qui et peut en faire ce qu'il veut. Il faut des règlements pour percevoir le droit de ces distillateurs et si le tarif fonctionne depuis quarante jours, nous demandons au contrôleur des

Douanes quel sont les règlements et s'il a reçu \$1 de revenu de cette source. L'honorable député d'Essex-nord prétend qu'il en a reçu, mais le contrôleur des Douanes n'en sait rien. Il n'a pas le droit d'examiner les entrées faites par n'importe quelle personne. Le contrôleur des Douanes doit s'enquérir de tout cela et donner les informations que nous demandons quand nous discutons cet article. L'honorable député d'Essex-nord n'a pas le droit de connaître cela.

M. MCGREGOR : J'ai passé quelque temps dans Essex.

M. WALLACE : L'honorable député n'a pas le droit de pénétrer à la douane de Windsor pour savoir qui a fait les entrées et si les droits ont été payés ou non.

M. MCGREGOR : Je ne suis pas allé à la douane.

M. WALLACE : L'officier de douane qui permettrait cela ne remplirait pas son devoir.

Je suis convaincu que l'honorable député n'avait pas cette information, mais le contrôleur des Douanes l'avait ; il l'a reçu tous les jours de ces ports, et nous lui demandons de dire si le droit a été perçu, ou non, sur cet item durant ces quarante jours.

M. TAYLOR : En discutant aujourd'hui la question du maïs, j'ai dit que le maïs entrait en franchise pour toutes fins quelconques, sauf celles de la distillation, et que je croyais que la plus grande partie destinée à cette fin serait aussi reçue en franchise. Etant dans le commerce de grain depuis vingt-cinq ou trente ans, j'en connais quelque chose. Je sais que le maïs a été importé pour des fins d'ensilage, et celui qui l'importait devait donner un affidavit dans ce sens quand il en faisait la déclaration. Mon honorable ami de Kingston sait que la maison Richardson et Fils a un immense élévateur dans cette ville. Ces messieurs ont importé une ou deux cargaisons de maïs des États-Unis et ils en ont fait venir en même temps d'Essex, et ils l'ont tout mis ensemble dans l'élévateur et les percepteurs ont reçu l'ordre de recevoir le maïs importé en franchise. Supposons qu'un agent de M. Wiser aille trouver Richardson et Fils, et fasse un marché pour acheter 100,000 boisseaux de maïs. Le maïs est envoyé à la distillerie, et pas un officier du département n'intervient ni ne peut intervenir dans la transaction, et il n'est pas perçu de droits sur le maïs. Je sais que cela se pratique et les règlements ne peuvent pas l'empêcher.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande que cet item reste en suspens jusqu'à ce que le contrôleur des Douanes ait l'occasion de communiquer avec son département et qu'il soit ensuite en mesure de fournir à la Chambre les informations nécessaires. Cette information manquant nous perdons notre temps.

M. McMULLEN : Il y a une autre raison pour que l'item reste en suspens. Il n'y a pas de disposition relative au maïs importé pour les fabricants d'amidon. Ces fabricants avaient un droit protecteur de 1½ cent par livre quand ils payaient un droit sur le maïs, et, aujourd'hui, ils vont avoir le maïs en franchise et la protection reste. Il faut

draît faire quelque chose pour que ces fabricants soient dans la même position qu'auparavant.

L'item est suspendu.

Sir CHARLES TUPPER : Je ferai observer à mon honorable ami (sir Richard Cartwright) qui dirige la Chambre qu'il serait bon d'arrêter ici, attendu que nous avons pas mal fait avancer les affaires.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Bien entendu, nous n'insisterons pas pour prolonger la séance ; mais je ferai observer que la liste intitulée "Poissons et produits des pêcheries" est absolument identique à celle de l'ancien tarif. Nous laisserons l'honorable député (sir Charles Tupper) en décider.

Sir CHARLES TUPPER : Nous ferions aussi bien d'en disposer s'il n'y a pas de changements.

Saumon frais, n.s.a., un demi-centin par livre.

M. FOSTER : N'est-ce pas là un changement de droit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet article était impossible, mais fut plus tard déclaré franc de droits par arrêté ministériel.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Quand importé pour des fins spéciales.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée et la séance est levée à minuit 5 minutes (vendredi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 4 juin 1897.

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

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 122) modifiant les actes relatifs à la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim (du Sénat).—(M. Davin.)

FRONTIÈRE DE L'ALASKA—COLOMBIE-ANGLAISE.

Sir CHARLES TUPPER : Avant d'aborder l'ordre du jour, j'appellerai l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) sur une question qui peut prendre une importance considérable. L'honorable ministre a eu la bonté de déposer sur le bureau de la Chambre, il y a quelques jours, un rapport du conseil des ministres adoptant le mémoire relatif à la convention tenue au sujet de la frontière de l'Alaska. J'ose présumer que M. McMULLEN,

mer que l'honorable ministre a été informé qu'un amendement a été présenté au Sénat des États-Unis auquel cette question a été renvoyée.

Attendu que ces questions sont d'une importance immense et que nous avons eu dans le passé de bonnes raisons pour nous enseigner que nous devons tenir à avoir la plus complète information sur un sujet de cette nature, j'ai soumis les conditions de cette convention et le rapport du Conseil privé au major général Cameron et je l'ai prié de me faire sur ce sujet les observations qu'il jugerait utiles.

C'est ce qu'il a fait. Je mentionnerai le fait que le major général Cameron, à la demande de lord Rosebery, a été, il y a quelque temps, envoyé par le ministre de la Guerre, lorsque cette question de la frontière d'Alaska a été soulevée, et chargé de faire un mémoire sur le sujet pour l'information du gouvernement de Sa Majesté, et ce mémoire doit se trouver, sans doute, au ministère de l'Intérieur ou au bureau du Conseil privé. Il m'a communiqué ses vues sur cette question qu'il connaissait déjà ; et comme c'est une question importante et qu'il est probable, à cause de l'amendement qui a été présenté, qu'elle sera de nouveau soumise à l'attention du gouvernement, j'ai l'intention, pour sauver le temps de la Chambre, de remettre ces observations au ministre de l'Intérieur, et je lui demanderai de faire imprimer les papiers déjà déposés sur le bureau, en même temps que ces observations, et les autres informations qui pourront être utiles.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Je remercie l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) d'avoir appelé mon attention sur le mémoire qui a été préparé, je désire, ainsi qu'il le fait observer, non seulement me procurer toutes les informations possibles sur ce sujet, mais de les fournir aux membres de la Chambre pour les mettre à même d'étudier, cette importante question. L'honorable député n'estime pas trop haut l'importance de la question. La différence entre la frontière réclamée par les autorités britanniques, et la frontière que les autorités américaines réclament est très considérable, et la valeur du territoire qu'on peut dire être réellement en dispute, en raison des découvertes minières qui y ont été faites, est très grande. Nous pouvons juger de l'importance que peut avoir une petite lisière de territoire par le fait que la partie la plus précieuse des claims du placer Yukon est un peu de ce côté-ci de la frontière. Une très légère différence aurait placé les mines les plus importantes du côté des États-Unis au lieu du côté du Canada, où elles se trouvent aujourd'hui. En conséquence j'acquiesce avec plaisir à la demande de l'honorable député portant que les papiers soient imprimés.

DEMANDES DE PRODUCTION DE RAPPORTS.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Avant l'appel de l'ordre du jour—je ne vois pas l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux à son siège, et très souvent l'honorable ministre est incapable d'assister aux séances—je serais très reconnaissant à l'un des honorables ministres s'il voulait avoir la bonté d'appeler son attention sur trois ou quatre rapports que la Chambre a ordonné de déposer, il y a quelques semaines, et qui seraient d'une grande utilité si nous les avions avant d'examiner les crédits destinés aux chemins de fer.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Quels sont ces rapports ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je vais en faire un mémoire et vous l'envoyer. Si nous les avions ils nous permettraient d'éviter une discussion qui sans cela pourrait avoir lieu.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'honorable député veut m'envoyer une note je la ferai parvenir au ministre des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS.

M. McDOUGALL : Avant d'aborder l'ordre du jour je désire signaler à l'attention du gouvernement quelque chose que je crois être une question importante. C'est une dépêche datée le 31 mai, et adressée de Moncton, N.-B., au *Morning Chronicle* de Halifax :

James-E. Magee, J.-J. McKenzie, H.-H. Melançon et A. McNaughton, des bureaux du chemin de fer Intercolonial, sont partis samedi soir pour Campbellton où ils vont vérifier les comptes du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. On se souvient que l'automne dernier l'exploitation de ce chemin de fer a été confiée pour la durée de l'hiver au chemin de fer Intercolonial, mais n'a pas donné de grands bénéfices. Le défaut de trafic, les dommages causés par l'inondation de la Métapédia à la chaussée qui, sur une distance de plusieurs milles a été réellement emportée, ont eu pour résultat une perte de \$20,000 à peu près pour l'Intercolonial. Demain, les autorités de la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs vont en reprendre l'exploitation sous la direction d'un M. Armstrong, de Montréal.

Je demande au gouvernement si cette dépêche est conforme aux faits, et quelle information il a communiqué à la Chambre au sujet des pertes éprouvées par suite du défaut de trafic et aussi par ces dommages à la chaussée pendant que le chemin était en la possession du gouvernement. Je m'aperçois que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas à son siège.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je pense que la question pourra être soulevée lors de l'examen du budget supplémentaire, mais si mon honorable ami désire s'en occuper plus tôt, je le prie de la laisser en suspens jusqu'à ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux soit à son siège.

M. FOSTER : En passant, puis-je demander quand le budget supplémentaire sera présenté ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'espère qu'il le sera dans une couple de jours.

VOIES ET MOYENS—TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

46. Farine de maïs, y compris le droit sur le baril, 25c. par baril.

M. McMILLAN : Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat, mais le maïs ayant fait le sujet d'une discussion devant le comité, je crois à propos de dire quelques mots. Mais avant de parler du maïs, permettez-moi de dire que plusieurs

autres sujets ont été mentionnés, entre autres, la question de l'importation des bêtes à cornes soumise aux règlements quarantainaires. Je dirai que ces règlements ont été d'un grand avantage pour les cultivateurs.

M. FOSTER : Si mon honorable ami veut bien me permettre, non pas d'intervenir dans son discours, mais pour exécuter ce qu'il a été convenu hier soir.

Le président a décidé hier soir de nous maintenir dans l'ordre. La question du maïs était discutée, et le président a eu la bonté de lui donner un peu de latitude, et après cela nous devons rester dans la question. Or, il s'agit dans le moment du maïs pour fins de distillation, et je demande au président de décider si nous devons nous restreindre à la discussion de l'item du maïs pour fins de distillation ?

M. McMILLAN : Ne pouvons-nous pas discuter la question du maïs en franchise ?

M. PORATEUR-SUPPLÉANT : L'entente à laquelle en est venu le comité hier soir m'a paru être que la discussion de cet item 46 devait inclure la discussion du maïs en franchise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Dayies) : Elle l'implique de toute nécessité.

M. PORATEUR-SUPPLÉANT : Cet item ne se rattache peut-être pas entièrement à la question que l'honorable député de Huron (M. McMillan) a soulevée.

M. FOSTER : C'est bien. Alors je vais faire une proposition, et l'honorable député l'acceptera ou non, à son gré. La question du maïs reviendra quand nous arriverons à la question du maïs en franchise. Un nombre assez considérable de députés de ce côté-ci de la Chambre sont absents, et sont partis avec l'idée que la discussion aurait lieu alors, et j'ai cru qu'il en serait ainsi, et je leur ai donné à entendre que la discussion n'aurait lieu qu'alors. Je dois dire que si nous nous en occupons il y aura certainement une répétition de la discussion quand nous serons à l'item relatif au maïs en franchise ; et je demande s'il n'est pas préférable de remettre toute la discussion au jour où nous examinerons la question du maïs en franchise.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce à quoi le président a objecté, et avec raison, est que la discussion ne doit pas rouler sur tous les sujets en discutant le tarif. Le maïs en franchise est si intimement lié à la présente question que nous pouvons sans crainte les laisser ensemble.

M. FOSTER : C'est le moyen d'avoir deux discussions sur ce sujet.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous en courrons le risque.

M. McMILLAN : Je veux bien remettre à plus tard mes observations avec l'entente que quand nous en serons à l'item du maïs en franchise nous pourrions répliquer aux observations déjà faites sur la question du maïs en franchise.

M. FOSTER : J'ai demandé, et mon honorable ami l'ex-contrôleur des Douanes (M. Wallace) a

aussi demandé, certaines informations relativement aux droits qui ont été perçus sur le maïs depuis le 23 avril de cette année.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : L'honorable député d'York (M. Wallace) m'a demandé si nous pouvions trouver les relevés mensuels. D'après les arrangements préparés par lui-même, les comptes de toutes sortes sont réunis ensemble, et nous ne pourrions arriver à ceux-là qu'à la fin de juin. Mais j'ai télégraphié aux différents ports demandant des renseignements.

M. FOSTER : Mon honorable ami a-t-il télégraphié des instructions à ses officiers aux fins d'interdire à ces ports l'entrée en franchise du maïs qui pourra plus tard être utilisé pour des fins de distillation ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je n'ai rien télégraphié. S'il arrive du maïs pour des fins de distillation, je n'ai pas de doute que les officiers feront leur devoir et percevront les droits.

M. FOSTER : Est-il possible que l'honorable contrôleur ne comprenne pas ce dont il s'agit ? S'il ne le comprend pas le pays le comprendra. Mon honorable ami a ici un item relatif au maïs. L'entrée en est en franchise : c'est la règle suprême du tarif. Il n'y a qu'une exception. Quand le maïs est importé pour fin de distillation et qu'il est déclaré pour cette fin, un droit de 7½ cents sera perçu. Mais l'honorable contrôleur ne sait-il pas que sur la frontière le maïs arrive pour des fins de distillation sans être déclaré comme tel, car en ne faisant par cette déclaration l'importateur évite le paiement du droit de 7½ cents. Ne sait-il pas que du maïs arrive dans tous les ports, qu'il est entreposé, mêlé avec du maïs canadien, et qu'une fois là il est hors de la juridiction des officiers de douane. L'honorable contrôleur des Douanes croit-il qu'il remplit son devoir à l'égard du revenu public quand il reste inactif pendant un mois ou deux et qu'il laisse exister un pareil état de choses ?

Supposons qu'il s'agisse du sucre. Supposons qu'il est stipulé que le sucre brut entrera en franchise pour toutes fins, sauf celles de raffinage, et supposons qu'il y a quarante jours la Chambre ait déclaré que le sucre pour toutes fins, sauf celles de raffinage, entrera en franchise, et que le sucre pour fins de raffinage paiera un droit d'un demi-cent ou trois quarts de cent, le contrôleur des Douanes ferait-il son devoir à l'égard du revenu en laissant entrer en franchise du sucre brut qui pourrait plus tard être expédié aux raffineurs et être raffiné ? Cela implique une perte énorme de revenu, et dans chaque cas il y a manque de vigilance à l'égard du revenu.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : L'idée de mon honorable ami que le contrôleur des Douanes était obligé de faire des règlements relatifs au tarif, immédiatement après la production de ces résolutions devant la Chambre, est une prétention un peu outrée. Le contrôleur a plusieurs choses à faire et il n'est pas extraordinaire que quelques-uns des règlements ne soient pas faits immédiatement, mais retardés. Que le revenu n'a pas subi de pertes, est un fait prouvé par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), qui a déclaré qu'il n'était pas importé de maïs pour des fins de

M. FOSTER.

distillation, conséquemment il n'y avait aucune perte de revenus.

De plus, il y a le fait que tout le maïs employé pour des fins de distillation passe par des établissements qui sont soumis à des règlements d'accise, et où on peut constater si le droit n'a pas été payé, et cela ne s'applique certainement pas aux raffineurs de sucre. Si du maïs est importé pour des fins de distillation et que le droit n'est pas payé, il est facile de le constater, et on peut espérer pouvoir percevoir le droit. Il est possible d'importer un article pour une fin et l'appliquer à une autre, et je crois que cela est arrivé autrefois en ce qui concerne le maïs. Nul doute que du maïs a été importé pour une fin et utilisé pour une autre fin en vertu de l'ancien tarif. L'ex-ministre des Finances, qui branle la tête, n'est pas de cet avis. Toutefois je ne prétends pas qu'il ne doit pas y avoir de règlements, mais le contrôleur des Douanes doit avoir un délai raisonnable pour les préparer, et s'il arrive que du maïs soit importé en franchise et employé plus tard pour des fins de distillation, il sera plus facile de constater l'omission dans le cas des distilleries que dans toutes autres branches d'affaires.

M. FOSTER : Les observations que vient de faire l'honorable ministre des Finances rendent la conduite du contrôleur encore plus étrange, car l'excuse donnée pour justifier l'honorable contrôleur de ne pas remplir son devoir à l'égard du revenu public est qu'il a été très occupé. Ce n'est pas une excuse pour négliger le revenu public. Mon honorable ami, s'il n'a pas le temps de faire cet ouvrage et d'enjoindre à ses officiers de le faire, n'est pas l'homme qui doit occuper cette position. C'est le département le plus important qu'il y a dans le pays en ce qui concerne les finances, parce qu'il perçoit la plus grande partie des recettes, et l'excuse de mon honorable ami est que le contrôleur n'est pas encore arrivé à cette partie de ses fonctions, et qu'il n'a pas eu le temps de s'en occuper. Tout ce que l'honorable contrôleur avait à faire était de faire connaître sa volonté à ses officiers, qui sont des hommes du métier et qui savent comment procurer la protection nécessaire. Jamais encore la Chambre n'a eu sous les yeux un exemple comme celui-là. Il était du devoir du contrôleur de faire préparer ces règlements avant que le tarif fût présenté. Il aurait dû prévoir l'état de choses qui se présenterait. Peut-il y avoir une excuse quand un homme qui a un département rempli d'officiers attend quarante jours pour donner certaines instructions ? Quant à la prétention du ministre des Finances, que, dans les distilleries, il y a des officiers du Revenu de l'intérieur et qu'ils peuvent percevoir les droits, je dis qu'ils n'ont pas reçu d'instruction à cet effet, ils n'ont pas de droits à exercer dans le présent cas. Le droit est perçu ou ne l'est pas quand l'article arrive et quand la déclaration est faite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le droit peut être perçu en tout temps.

M. FOSTER : Sans excepter le cas où il a été importé en contrebande ou en vertu d'une déclaration modifiée. Les articles en franchise n'entrent pas avec des déclarations modifiées, et il n'entre pas en contrebande, car l'importateur porte sa facture à la douane et dit qu'il a importé une cargai-

son de maïs, et ensuite ce maïs entre en franchise. Le contrôleur des Douanes n'a aucune excuse quelconque à faire valoir. Il a prouvé son incapacité ou sa négligence, et il a démontré que, si c'est le principe d'après lequel il agit, il n'est pas l'homme qui doit voir à la perception des droits de douane

Sir CHARLES TUPPER : J'avoue que j'ai été frappé par les assertions faites, hier soir, par l'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) au sujet de cette question, et il me semble qu'elles mettent à néant la prétention du ministre des Finances que les officiers qui sont dans les distilleries pourraient empêcher toute perte de revenu dans ce cas. Qu'a dit l'honorable député? Il a déclaré qu'il y avait en une quantité énorme de maïs cultivé dans cette partie du pays cette année et que le prix en est moins élevé que celui du maïs américain; et l'honorable député a ajouté qu'en raison de l'abondante récolte de maïs dans cette partie du pays, il n'est pas nécessaire d'en importer pour des fins de distillation. Que s'ensuit-il? Il s'ensuit que ces distilleries sont parfaitement dans leurs droits, en vertu de la loi achetant leur provision de maïs des cultivateurs canadiens, et dans ce cas, je ne puis voir comment un préposé du Revenu de l'intérieur peut constater s'il est trompé, ou non, par un distillateur qui lui dit avoir acheté, par exemple, 10,000 boisseaux de maïs des cultivateurs canadiens. Le fait seul que ce maïs est acheté d'un cultivateur canadien empêche immédiatement le préposé du revenu de percevoir les droits sur cet article employé à des fins de distillation; car cet achat est parfaitement légal et empêche ainsi toute intervention de la part des préposés du Revenu de l'intérieur, et, en réalité, ces derniers n'ont aucun droit d'intervenir dans de telles ventes. Le maïs canadien ayant été acheté par le distillateur et, subséquemment, le maïs américain ayant été acheté par le cultivateur ou le marchand pour tenir lieu de celui qui a été vendu au distillateur, un préposé du Revenu de l'intérieur n'a pas le droit d'intervenir dans ces ventes. Je voudrais connaître le moyen d'empêcher celui qui a cultivé du maïs et l'a vendu au distillateur, d'importer exempt de droit du maïs américain pour remplacer celui qu'il a vendu. Le maïs récolté au Canada est vendu au distillateur, exempt de tout droit; et il n'y a rien dans la loi pour empêcher un cultivateur ou un marchand canadien d'importer en franchise autant de maïs qu'il lui plaît. Cette question me paraît hérissée de difficultés et demande la plus grande attention de la part des membres du gouvernement qui doivent voir à l'application de cette loi.

LE CONTRÔLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Il est impossible d'empêcher les tentatives de fraude, mais il est possible de faire des règlements qui en faciliteront la découverte. Ce matin je me suis donné quelque peine, afin de constater, dans quelle mesure, les préposés de l'accise peuvent aider les préposés de la douane, pour empêcher que l'on importe, au détriment du revenu, le maïs, exempt de droit pour des fins de distillation. Les règlements de l'accise sont les suivants : tous grains apportés dans une distillerie seront pesés, et la quantité en sera inscrite immédiatement dans le magasinier du distillateur, avec indication du nom et de la résidence de la personne qui a vendu ces grains, le mode de transport au moyen duquel ces

grains ont été apportés à la distillerie, soit par chemin de fer, par bateau ou autrement. Tous ces grains seront pesés lors de leur livraison par le préposé du Revenu de l'intérieur, et le distillateur est obligé de mentionner dans ses livres si ce maïs est de provenance étrangère ou canadienne. On peut dire cependant que nonobstant toutes ces précautions que mon honorable ami, le député de Brockville, connaît très bien, la fraude peut continuer encore. Néanmoins, je crois que la peine est tellement sévère, je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de distillateurs qui voudraient en courir le risque. L'inscription dans le magasinier du nom du vendeur du maïs, et les autres précautions particulières, nous aideraient à découvrir la fraude, au moindre soupçon. Quoi qu'il en soit, si ces règlements sont strictement observés, il est impossible au département de l'accise de prendre plus de précautions qu'il n'en a pris. La peine imposée à tout distillateur coupable de fraude est extrêmement sévère et l'article 92 de l'Acte du revenu de l'intérieur statue ce qui suit :

Toute personne poursuivant des opérations sujettes à l'accise, qui manquera ou négligera, ou permettra à quelqu'un agissant pour elle ou à son emploi, de tenir un magasinier et tous autres livres prescrits par le présent acte, ou par tous règlements faits sous son autorité, d'y inscrire exactement et fidèlement tous les détails que le présent acte ou les dits règlements prescrivent d'entrer dans ces livres, encourra, pour une première infraction, une amende n'excedant pas \$300, mais pas moins de \$50 et, pour chaque récidive, une amende de \$500, ainsi qu'une autre amende égale à deux fois la somme des droits payables en vertu du présent acte.

Tous articles ou denrées au sujet desquels il aura été fait quelque écriture, énonciation ou rapports frauduleux ou inexacts, seront confisqués au profit de la Couronne et saisis par tout préposé du Revenu de l'intérieur et il en sera disposé en conséquence.

Avec une loi comme celle-là, et avec tous les règlements faits sous son autorité, ce serait, pour un distillateur, un terrible risque à encourir que de faire dans ses livres une énonciation fautive et inexacte sur la provenance du maïs qu'il emploie. Je considère que cette loi est une garantie et une sauvegarde pour le revenu.

M. TAYLOR : J'aimerais entendre le contrôleur du Revenu de l'intérieur me donner des explications sur un cas que je vais lui soumettre. J'ai un entrepôt et j'achète des grains chez moi à Gananogue, sur le fleuve Saint-Laurent. L'agriculteur américain qui, à trois milles de distance, de l'autre côté du fleuve, cultive le maïs, le met en sacs, le charge sur un bateau, l'expédie à Gananogue, et le fait entrer en franchise sur le territoire canadien. J'achète de lui 100 boisseaux et je les emmagasine dans mon entrepôt. Le cultivateur canadien vient immédiatement après, j'achète de lui 500 boisseaux, et je les mets ensemble. Et je continue ces opérations jusqu'à ce que j'ai accumulé, disons 20,000 boisseaux.

M. McMULLEN : L'honorable député (M. Taylor) prétend-il dire au comité que le cultivateur américain peut expédier son maïs en Canada sans payer de droits?

M. TAYLOR : Mais certainement.

M. McMULLEN : Je ne crois pas qu'il puisse le faire en vertu de la loi.

M. TAYLOR : Oh ! mon ami n'a pas lu l'acte que ses amis ont placé sur son pupitre.

A maintes reprises, lorsque l'orge était admise en franchise, j'en ai acheté des cultivateurs américains et je l'ai emmagasinée dans mon entrepôt. Les cultivateurs canadiens et les cultivateurs américains vendent leurs produits que je mets ensemble. Or ce maïs que j'achète n'a pas été importé du tout pour des fins de distillation. Ce maïs est entré en franchise et est vendu au marchand de grains par le cultivateur américain, de la même façon que le cultivateur canadien vend le sien. J'ai accumulé 10,000 ou 20,000 boisseaux et l'agent d'une distillerie vient chez moi et achète de moi ce maïs et, selon que la chose est plus commode, je le charge sur un wagon de chemin de fer ou sur un bateau.

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Mon honorable ami (M. Taylor) pense-t-il que je le croirais capable, dans ce cas-là, de frauder le revenu, en aidant la distillerie à frauder les lois du revenu, et en vendant à cette distillerie du maïs américain dont on n'aurait pas payé le droit ? Je suis convaincu que c'est là une chose que mon honorable ami ne ferait pas.

M. TAYLOR : Je suis bien certain que mon honorable ami ne croirait pas cela, mais il n'a pas saisi du tout ma pensée. Je suis surpris de voir mon honorable ami (sir Henry Joly de Lotbinière) qui a été premier ministre d'une province, se présenter devant ce parlement et soumettre à notre considération un projet de loi qui encourage les gens à frauder le revenu.

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Mon honorable ami (M. Taylor), en parlant de fraude, se donne comme exemple, et je dis que je ne le crois pas capable d'un acte frauduleux.

M. TAYLOR : Mon honorable ami n'a pas le droit d'imputer à qui que ce soit au Canada, l'intention de commettre une fraude. Je parle d'un certain article de commerce, le maïs, qui, en vertu de la loi, est admis en franchise. Je peux le vendre à un meunier qui le moudra pour en faire des aliments, ou je peux le vendre à n'importe qui. L'agent d'un distillateur peut venir me faire une offre pour mon maïs. Je le lui vends, il le charge sur un navire ou sur un wagon de chemin de fer, et il l'envoie à la distillerie. Je demande à mon honorable ami comment il va s'y prendre pour percevoir les droits sur ce maïs.

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Je poursuivrai mon honorable ami pour avoir aidé le distillateur à frauder le revenu.

M. WOOD (Brockville) : L'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) a exposé la question sous son vrai jour, et le cas qu'il a mentionné se présentera inévitablement, à moins que cet article du projet de loi ne soit amendé de quelque façon, ou à moins que le contrôleur des Douanes ne trouve les moyens de le mettre à exécution. Dans le cas mentionné par l'honorable député de Leeds-sud, le propriétaire d'un entrepôt qui achète du maïs, tant des cultivateurs canadiens que des cultivateurs américains, aurait parfaitement le droit de vendre une partie quelconque de ce maïs à un distillateur et l'organisation du département des Douanes jointe à celle du Revenu de l'intérieur, et la procé-

M. TAYLOR.

sure de tous les tribunaux du Canada ne pourraient l'atteindre.

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Tout homme qui respecte les lois et veut les faire respecter, n'a pas le droit de vendre à un distillateur du maïs américain dont le droit n'a pas été acquitté. C'est là un acte illégal.

M. TAYLOR : Je supposerai un autre cas et je demanderai à mon honorable ami comment il va s'en tirer. L'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor), nous a déclaré, hier soir, que le maïs récolté au Canada, était suffisant pour l'approvisionnement des distillateurs canadiens. Or, lorsqu'arrive la récolte du maïs, les distillateurs disent : " Nous allons nous soustraire à ce droit de 7½ cents par boisseau, nous allons envoyer nos agents à Essex acheter tout le maïs dont nous avons besoin pour des fins de distillation." Les distillateurs achètent la récolte du maïs canadien et y substituent, pour les fins alimentaires ou autres que des fins de distillation, le maïs américain qui est importé exempt de droits.

On a employé le maïs canadien pour faire du whisky, et les cultivateurs importeraient sans payer de droits, le maïs américain pour nourrir leurs animaux. Comment mon honorable ami va-t-il se tirer de là ?

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Il n'y a pas de mal à faire du whisky avec du maïs canadien, mais ce serait un acte répréhensible que de faire ce que mon honorable ami vient de mentionner, savoir : se procurer du maïs américain que l'on sait ne pas avoir acquitté les droits et le vendre à un distillateur. C'est là un acte illégal et lorsque mon honorable ami s'est donné comme exemple, en disant qu'il avait un entrepôt et achetait du maïs canadien et américain, et les mêlait ensemble, et lorsque l'agent d'un distillateur se présentait, mon honorable ami lui vendait ce maïs sans distinction de provenance, je suis convaincu qu'il ne ferait rien de tel, parce qu'en vendrant à un distillateur du maïs américain dont le droit n'est pas payé, il se rendrait coupable d'un acte illégal.

M. FOSTER : Malgré le respect que nous avons pour mon honorable ami, malgré le profond respect que nous avons pour sa personne, nous ne pouvons, je le crains, avoir beaucoup de respect pour la loi dont il est l'auteur. La question peut être, je crois, exposée de cette manière. Je suis fâché que le ministre de la Justice ne soit pas un des membres de cette Chambre, mais il y a certainement quelques avocats dans le ministère, et je leur demande si cette proposition est soutenable ou non. Votre loi n'impose aucune peine à la personne qui achète du maïs américain ou qui le vend pour des fins de distillation.

M. MCGREGOR : Cette personne l'achète pour l'employer à des fins de distillation.

M. FOSTER : Mon honorable ami va trop vite. Il tombe cependant d'accord avec moi pour dire qu'il n'y a aucune loi qui punisse une personne achetant ou vendant du maïs américain pour des fins de distillation.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTERIEUR : Elle ne peut l'acheter qu'en se conformant à certaines conditions.

M. FOSTER : La loi ne frappe d'aucune peine une personne qui vend ou qui achète du maïs américain pour des fins de distillation. Tout ce qu'il y a, c'est un item du tarif qui dit que, quand le maïs américain pour des fins de distillation, entre dans un port canadien, il sera frappé d'un droit de 7 1/2 cents par boisseau. Un homme qui fait le commerce du maïs a un vaste entrepôt à Kingston, et il annonce qu'il achètera tout le maïs américain qu'il pourra trouver à un prix déterminé. On lui expédie des Etats-Unis un million de boisseaux ; ce maïs entre ici pour des fins générales et est transporté à l'entrepôt de cet homme, où il est emmagasiné. Ce maïs a traversé la ligne des douanes, il se trouve donc au Canada conformément à la loi, et il est emmagasiné dans l'entrepôt d'un citoyen canadien. Il vend ce maïs à M. Jones, à M. Smith, ou à n'importe quelle autre personne. Aucune loi n'oblige le vendeur à faire une enquête pour savoir à quelles fins on se propose d'employer ce maïs, ou qui l'oblige à vendre ce maïs pour certaines fins seulement. Par la vente qu'on en fait, ce maïs peut passer par une dizaine de mains différentes avant d'arriver à une distillerie. Le distillateur a son magasinier, mais que prouve ce livre ? Ce livre établit seulement de quelle personne ce maïs a été acheté, et si on informe le distillateur de ce sujet, ce livre indique si le maïs est indigène, mais le distillateur n'en peut savoir davantage. Ainsi la première énonciation est donc que le maïs a été acheté de John Jones, et ensuite le distillateur inscrit dans son livre, qu'au meilleur de sa connaissance, c'est du maïs indigène, et enfin que ce maïs lui a été expédié dans un wagon attelé d'une paire de chevaux. Voilà les conditions que la loi impose, et l'on s'est conformé à chacune d'elles, dans le cas que je viens de mentionner. Tout est parfaitement légal, et l'honorable ministre qui dirige le département du Revenu de l'interieur, et ses proposés ne peuvent exiger d'autres énonciations. La loi n'impose aucune peine à la personne qui vend le maïs, et il me semble que si le gouvernement veut retirer quelque revenu du maïs américain, qui soit immédiatement soit médiatement, en déplaçant une égale quantité de maïs canadien, arrive virtuellement aux distillateurs, il me semble, dis-je, qu'il n'obtient rien par cet article. On devrait rédiger un autre article, ou édicter des règlements efficaces afin d'assurer la perception du revenu, car si une personne voulait violer les lois, combien il lui serait facile de faire ce que mon honorable ami a mentionné. Si un distillateur achète 50,000 boisseaux de maïs canadien, et qu'ensuite le vendeur fasse simplement venir des Etats-Unis, du maïs afin de remplacer celui qu'il a vendu, qu'est-ce que le gouvernement pourra faire. Je ne discute pas en ce moment la question de savoir s'il est mieux d'avoir du maïs canadien ou du maïs américain, mais si, sous l'empire de ce tarif, vous allez percevoir un seul cent de droit sur le maïs importé pour des fins de distillation. Je présume que le but du gouvernement est de frapper d'un droit le maïs étranger employé à des fins de distillation. Le gouvernement s'attend-il de retirer un revenu quelconque de cette somme là ? S'il en est ainsi, le gouvernement devra rédiger un autre article ou entourer cet article de règlements propres à assurer

la perception des droits sur le maïs américain ou sur le le maïs canadien qui le remplace.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTERIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Mon honorable ami a cité le cas d'un M. Jones qui importe directement du maïs américain et qui ne déclare pas qu'il l'a importé dans le but de le vendre aux distilleries, et le vend ensuite aux distilleries. Bien, si M. Jones agit de cette façon, il aura de mes nouvelles, et je ferai tout mon possible pour le punir d'aider le distillateur à frauder le revenu.

M. FOSTER : Votre intention peut être excellente, mais vous n'en aurez pas le pouvoir.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : La grande objection de mon honorable ami (M. Foster) est que l'on n'a pas fait de règlements. C'est l'impérieux devoir du contrôleur des Douanes, dit-il, de promulguer ses règlements le jour même où les résolutions sont déposées sur le bureau, et il déclare qu'un contrôleur qui n'agit pas ainsi, ne connaît pas son affaire. Je puis dire à l'honorable député que si j'avais besoin de leçons sur les affaires, je ne l'accepterais certainement pas comme professeur. Examinons si le chef du département des Douanes a toujours fait ce que, d'après l'honorable député, j'aurais dû faire. J'ose dire que la pratique du département n'a jamais été de faire ce qui, selon l'honorable député, aurait dû être fait.

Laissez-moi vous dire ce qu'a fait sir Mackenzie Bowell quand il était chef de ce département. Il est bien vrai que mon honorable ami a exprimé par écrit son manque de confiance en sir Mackenzie Bowell, mais je n'en ai pas moins une plus grande confiance en ce dernier, comme homme d'affaires, qu'en l'honorable député d'York ; et je crois que mon opinion est partagée par le public ; car il a administré le département des Douanes avec beaucoup d'énergie. Sous l'administration de sir Mackenzie Bowell, le maïs, pour des fins d'ensilage, était admis en franchise en vertu de règlements à être faits par l'exécutif, tout comme maintenant. D'après l'honorable député (M. Foster) sir Mackenzie Bowell, s'il n'a pas, le jour même où il a déposé ses résolutions sur le bureau, promulgué des règlements, n'était pas capable d'administrer son département.

Quels sont les faits ? Sir Mackenzie Bowell a déposé sa résolution sur le bureau de la Chambre, le 28 mars, et ce n'est que le 31 mai qu'il a présenté ses règlements au Conseil, et le Conseil privé ne les a pris en considération qu'à la fin de juin. Je ne dirai rien de la manière dont les devoirs incombant aux chefs du département ont été remplis, lorsque l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) était contrôleur des Douanes, avant d'avoir entendu ses objections.

Il y a des difficultés, je le sais, et il peut valoir la peine de considérer si l'on ne pourrait pas rendre cet article un peu plus clair. J'ai simplement considéré si c'était l'impérieux devoir du contrôleur, au moment où ces résolutions ont été déposées sur le bureau, de promulguer des règlements, et cela avant le vote de ces résolutions par cette Chambre. Il ne serait pas sage, je crois, de faire des règlements quand ces résolutions sont soumises à cette

Chambre et sujettes à amendement, et avant de savoir quel est l'avis du comité et de la Chambre sur ces résolutions ; et pas un homme d'affaires ne prétendra le contraire.

Relativement à la clause 16 qui traite des droits différentiels, comme le sait l'honorable député, des instructions générales ont été données, aux employés du département, de se convaincre que les marchandises étaient de provenance anglaise ; mais en même temps jusqu'à ce que le tarif devienne loi, jusqu'à ce que nous ayons connu en dernière analyse, l'opinion de la Chambre et sa décision définitive, je ne crois pas sage de faire les règlements qui peuvent être nécessaires pour sauvegarder les intérêts du revenu.

Je ne fais que me conformer à ce qui s'est pratiqué invariablement, autant que j'ai pu m'en assurer, depuis la création du département des Douanes ; et, si l'honorable député peut me citer un cas où le chef de ce département a déposé ses résolutions sur le bureau et a simultanément promulgué ses règlements par un arrêté ministériel, j'aimerais qu'il me l'indiquât maintenant.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis très heureux d'entendre la déclaration de l'honorable contrôleur des Douanes, déclaration que je crois très sage et très judicieuse. L'honorable contrôleur des Douanes croit, vu les grandes difficultés que présente l'application de cette loi, devoir étudier cet article de nouveau, afin de constater si l'on ne pourrait pas l'amender de manière à faciliter la perception du revenu. Peut-être, par conséquent, serait-il préférable de remettre à plus tard la considération de cet item, afin de permettre au gouvernement d'étudier attentivement cette question ; et je ne suis pas sans espérer que le gouvernement constatant d'aussi grandes difficultés, et voyant que l'opinion publique est beaucoup divisée sur ce sujet, arrivera à la conclusion de ne pas admettre le maïs en franchise, mais laissera le droit sur le maïs importé pour n'importe quelles fins. Ce serait là, je crois, le moyen le plus simple et le plus efficace de sauvegarder le revenu public et d'éviter les nombreuses difficultés qui se présenteront, j'en suis certain, lorsqu'on essaiera d'appliquer cet article.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député d'York (M. Foster), a demandé si un membre du gouvernement, appartenant à la profession d'avocat, donnerait sa manière de voir sur cette question. Je prétends humblement, bien que l'esprit de l'honorable député soit très analytique et bien que lui et ses amis soient très habiles pour découvrir des difficultés, et tout en admettant que l'importation du maïs, de cette manière, présente des difficultés, je prétends, dis-je, que ces difficultés ne sont pas insurmontables ni aussi grandes que l'imagine l'honorable député. Qu'est-ce que la Chambre essaie de faire ? Elle essaie de déclarer que tout le maïs américain importé pour certaines fins, sera imposable. Les honorables députés qui ont participé à ce débat hier soir et qui ont de nouveau pris la parole aujourd'hui, me disent qu'il n'y a aucune difficulté à faire la distinction entre le maïs américain et le maïs canadien. On me dit, en second lieu, qu'il y a, dans chaque distillerie, un préposé du Revenu de l'intérieur, qui surveille les opérations de cette distillerie. On me dit, en troisième lieu, que les

distillateurs sont obligés de faire un rapport sous serment déclarant la quantité de maïs qu'ils emploient. Très bien ; si cette Chambre déclare que tout maïs employé à des fins de distillation...

M. FOSTER : Mais la Chambre ne déclare pas cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Attendez un moment ; je dis "si." Si cette Chambre déclare que tout maïs employé à des fins de distillation doit être frappé d'un droit, cela réduit la difficulté à très peu de chose. Alors, si le distillateur, au lieu d'importer directement le maïs et en payer les droits, veut courir le risque de l'acheter d'un importateur quelconque, le distillateur est encore obligé de payer le droit.

M. FOSTER : En supposant qu'il soit découvert.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui. Les agents du département du Revenu de l'intérieur auraient quelque connaissance de cela, car le distillateur est obligé de faire un rapport indiquant qu'une certaine quantité de maïs a été employée à des fins de distillation. Le distillateur serait obligé de payer le droit et il n'y aurait aucune difficulté quant au revenu. La seule chose que l'on déclare, c'est que ce mythe, John Jones, peut avoir importé du maïs et que ce maïs peut avoir passé par dix ou douze mains, mais en l'achetant, le distillateur saura qu'il est légalement obligé de payer le droit.

M. FOSTER : En vertu de cet article ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si le mot "employé" s'y trouve. Les règlements sont faits de manière à empêcher la fraude, mais naturellement, il y aura fraude, jusqu'à un certain point, nous le savons tous ; c'est là quelque chose que nous ne pouvons pas empêcher. Mais il n'y a pas de doute, à mon avis, que si le parlement déclarait imposable tout le maïs employé à des fins de distillation, le revenu n'en souffrirait pas. Le distillateur peut aussi bien importer le maïs directement et payer le droit, car s'il essaie de l'acheter de John Jones, de Brown ou de Robinson, il devra payer ce droit dans tous les cas.

M. FOSTER : L'honorable ministre (M. Davies), ne suggérerait pas cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pourquoi pas ?

M. FOSTER : L'honorable ministre ne suggérerait pas d'imposer un droit d'entrée sur un article produit en ce pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le maïs américain.

M. FOSTER : Vous avez dit "tout le maïs."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Tout le maïs étranger, naturellement. J'ai commencé par dire que le maïs américain était aisément distingué du maïs canadien.

Il y a dans chaque distillerie des officiers qui constatent en la manière convenable la quantité de maïs américain qui sert à la distillation. Ainsi,

la quantité de maïs américain importée se trouvant absolument et exactement connu, il n'y a pas de doute possible que nous soyons capables de percevoir le droit dont il est frappé. Quel en sera donc la conséquence? Le distillateur dira: "Je ferais aussi bien d'importer le maïs directement et de payer le droit dont il est frappé, car si je l'achète d'autres, lors même qu'il aurait passé par cinquante mains, je devrai payer ce droit lorsqu'il sera employé aux fins de la distillation."

M. FOSTER: Pouvez-vous insérer un article semblable dans une loi concernant le tarif?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Ce maïs étranger employé aux fins de la distillation doit payer un droit, n'est-ce pas?

M. FOSTER: Oui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je n'aurais nulle hésitation à le faire. Il n'y a pas de difficulté ni injustice là dedans.

M. FOSTER: Ça ferait face à la difficulté, si vous pouviez faire distinction.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre (M. Davies) a suggéré une amélioration, il n'y a pas de doute. Mais il n'a pas touché un seul point sur lequel je ne doive attirer de nouveau son attention. L'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) déclare qu'on récolte maintenant assez de maïs au Canada pour alimenter toutes les distilleries.

M. MCGREGOR: J'ai voulu dire toutes les distilleries du Canada. La distillerie de Walkerville est la seule qui achète le maïs qu'on lui transporte, et on lui fournit assez de maïs pour l'alimenter. Lorsqu'elle fonctionne elle requiert 3,000 boisseaux de maïs par jour, mais elle ne fonctionne pas depuis huit ou neuf mois, de sorte qu'il importerait fort peu que le maïs américain vint à Windsor.

Sir CHARLES TUPPER: Voilà ce que je veux établir, et la chose est importante. Je veux savoir comment le ministre entend agir dans ce cas-ci. Il n'y a rien qui empêche le distillateur canadien d'acheter du maïs du producteur canadien. Qui-conque cultive du maïs au Canada a autant le droit de le vendre au distillateur qu'à tout autre, et le distillateur a autant le droit d'acheter du maïs canadien que d'acheter du maïs importé. Conséquemment, le distillateur achètera du maïs produit au Canada. Il n'y a rien dans la proposition de mon honorable ami (M. Davies) qui empêche les producteurs canadiens de vendre leur maïs aux distillateurs ou aux marchands, qui se chargeront d'alimenter la distillerie, tout en important du maïs qui devra servir à d'autres fins que celles de la distillation. Ce serait là un moyen d'é luder efficacement la loi, même malgré l'amélioration suggérée par mon honorable ami.

M. TAYLOR: Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) a déclaré que le maïs américain pourra être distingué facilement du maïs canadien....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Mon honorable ami (M. Taylor) comprendra sans doute que j'ai dit cela en m'ap-

puyant sur l'autorité de mes honorables amis. Je ne prétends pas connaître moi-même quelque chose à ce sujet.

M. TAYLOR: J'allais dire que l'honorable ministre, sans aucun doute, avait déclaré cela en s'appuyant sur l'autorité de ses honorables amis qui siègent derrière lui. J'ai fait dans les grains nombre d'années, et je déclare ici que j'apporterai trois échantillons de maïs ici lundi, et qu'on ne pourra trouver personne à la droite qui dise que ce maïs est du maïs canadien ou américain.

M. CLANCY: Écoutez! écoutez!

M. TAYLOR: Mon honorable ami (M. Clancy) est d'Essex, et il sait que ce que je dis est exact. Si le gouvernement veut donner de l'emploi à une bande de partisans affamés qui cherchent des positions, il peut placer des hommes dans les ports d'entrée des Etats-Unis pour marquer tout le grain à son arrivée. On pourrait de cette manière le suivre et l'identifier, mais non autrement.

Je désire soumettre une autre considération à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et le laisser se débrouiller ensuite s'il le peut. Il a admis que les distillateurs canadiens peuvent acheter du maïs canadien. L'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor) a dit qu'il y avait assez de maïs dans le pays pour alimenter toutes les distilleries canadiennes....

M. MCGREGOR: Non, j'ai dit que.....

M. TAYLOR: Je sais qu'il a modifié cette déclaration en disant qu'il parlait de la distillerie de Walkerville. Mais après qu'on aura acheté sa provision, il restera un surplus considérable qui devra servir à un autre usage. Si on laisse entrer en franchise le maïs destiné à d'autres fins, le maïs canadien ne pourra jamais venir en concurrence avec le maïs américain pour des fins de nourriture et de mennerie. Le distillateur canadien ira-t-il acheter du maïs américain, lorsqu'il doit payer un droit de 7½ cents sur ce maïs? Il dira aux marchands de graines: achetez le maïs canadien pour moi, et vous pouvez importer du maïs américain pour d'autres fins.

M. SUTHERLAND: Ne serait-ce pas une bonne chose pour les cultivateurs canadiens?

M. TAYLOR: Non, et voici pourquoi: le cultivateur canadien n'obtiendra pas pour son maïs un prix plus élevé que celui du maïs américain, attendu que le maïs américain peut être importé en franchise pour toutes fins hors celles de la distillation. Je ne puis considérer la chose que d'une manière, savoir: que le gouvernement décrète l'admission en franchise du maïs pour autres fins que celles de la distillation, sachant que les distillateurs peuvent se procurer leur maïs sans payer de droit, et qu'on fait cela dans l'intérêt des distillateurs plus que dans celui des cultivateurs, puisque ça constitue un préjudice évident pour les derniers. Le distillateur, j'en suis convaincu, en recueillera le bénéfice.

L'honorable contrôleur du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière) a dit qu'il aimerait voir ce "John Jones"—parlant de moi—lorsque je vends du maïs de mon entrepôt de Gananoque. Je désire soumettre un cas. J'ai dix ou quinze mille

boisseaux de maïs, en partie canadien et en partie américain, celui-ci importé en franchise, c'est-à-dire acheté d'un cultivateur américain demeurant à quelques milles de l'entrepôt. Je dis à un maître de vaisseau : "J'ai dix ou quinze mille boisseaux de maïs, que me donnez-vous pour ce maïs ? Nous faisons un marché. Il a un vaisseau qui gagne Toronto. Il achète le maïs, le charge sur son vaisseau et le transporte à Toronto. Il va trouver Gooderham et Worts, et dit : "J'ai acheté dix ou quinze mille boisseaux de maïs que j'ai transportés par bateau de Gananoque, que me donnez-vous pour ce maïs ? Ils font un marché. Comment les officiers du revenu vont-ils percevoir un droit sur ces dix ou quinze mille boisseaux de maïs ? Mon honorable ami le député d'Essex-nord (M. McGregor) ne dira pas qu'il peut aller devant les tribunaux établir que ce maïs est du maïs canadien, ou que c'est du maïs américain, et aucun autre homme en cette Chambre ou dans le pays ne peut le faire. J'en sais autant sur le maïs que quiconque cultive ce produit dans Essex-nord et je déclare qu'on ne peut dire la différence entre le maïs américain et le maïs canadien.

M. TALBOT : L'honorable député déclare ne pouvoir dire la différence entre le maïs américain et le maïs canadien. N'est-ce pas un fait bien connu que l'espèce principale de maïs produite aux Etats-Unis est le maïs à dent de cheval ? Que les trois quarts de tout le maïs récolté aux Etats-Unis sont de cette variété, et qu'il n'en croît pas au Canada ? J'ai demeuré sur des plantations de maïs, et je sais ce dont je parle.

M. TAYLOR : Mon honorable ami peut savoir quelque chose au sujet de Québec, mais je puis lui dire que cette espèce de maïs croît avantageusement dans l'Ontario.

M. TALBOT : J'ai vécu quinze ans là où l'on cultive le maïs, et j'en sais quelque chose. Le maïs à dent de cheval ne peut parvenir à maturité dans la province de l'Ontario.

M. TAYLOR : Je voudrais savoir de l'honorable député d'Essex-nord si cette assertion est exacte.

M. WALLACE : L'honorable ministre des Finances nous a dit aujourd'hui que les règlements à ce sujet n'ont pas été faits par le contrôleur des Douanes, parce que celui-ci est fort occupé, et qu'il est impossible de faire faire tous ces règlements tout de suite. Eh bien ! j'aimerais qu'il nous dise si l'on a fait des règlements relativement à aucun de ces différents produits au sujet desquels la loi décerne que l'exécutif ou le contrôleur des Douanes fera des règlements.

A-t-on fait des règlements, et dans ce cas, quels règlements a-t-on fait durant les quarante jours que le tarif a été en vigueur ? Je n'entends pas de réponse, et je suppose que ce silence signifie qu'aucun règlement n'a été fait.

Le contrôleur des Douanes dit : "Oh ! si je suis pêcheur sous ce rapport, je me trouve en bonne compagnie. Lorsque sir Mackenzie Bowell était ministre des Douanes, le tarif contenant cet article devint loi le 28 mars. Or, il n'y a pas eu de règlements avant le 31 mai, puis le conseil ne les a adoptés que le 11 juin." Et l'honorable ministre m'a aussi menacé, déclarant que si j'osais parler, il

M. TAYLOR.

pouvait également mentionner quelque chose à son sujet. Fort bien, je l'invite cordialement à le faire. Je le défie de citer un seul cas où, si les règlements n'étaient pas faits alors que mes fonctions les mettaient à ma charge et m'imposaient le devoir de les soumettre au conseil, je n'ai pas adopté immédiatement, en attendant l'adoption de règlements par l'exécutif, les démarches voulues pour protéger le revenu et pour donner aux officiers en charge les instructions leur indiquant la manière de procéder. Mais dans ce cas-ci, le contrôleur des Douanes ne nous dit pas--de fait, il nous dit qu'il n'a pas donné d'instructions quelconques à aucun des officiers du pays relativement à la manière dont la loi actuelle doit être administrée pour la perception du revenu.

On a fait dans le dernier tarif des changements qui ont pu requérir la sanction de règlements par l'exécutif ou par le contrôleur des Douanes.

Nous considérerons un cas auquel je pense en ce moment. On devait laisser entrer au pays les articles destinés à la teinture à un taux de droits moins élevé. Il n'a pas été fait de règlements à ce sujet, vu qu'il n'y avait pas au Canada d'établissement prêt à fabriquer la teinture de ces articles. Tant qu'il n'y a pas eu d'établissement mis en opération et fonctionnant, il n'y avait pas nécessité de faire des règlements.

Je mentionnerai ensuite un autre cas, celui des articles en caoutchouc, auquel la même déclaration s'applique.

Il est encore un autre cas important. Les livres, d'après certaines conditions, devaient entrer en franchise en vertu de règlements faits par l'exécutif. Le droit sur les livres était changé de 20 centins qu'il était à 6 centins par livre, et l'on devait admettre absolument en franchise une classe considérable de livres antérieurement sujets à des droits, tels que, par exemple, les livres destinés à l'usage des instituts d'artisans, des bibliothèques gratuites, des universités, des collèges, des bibliothèques de droit ou des bibliothèques des associations légales organisées, consacrées à l'usage des membres de celles-ci. Avant de faire des règlements à cet égard, et de les soumettre au conseil, je considérais nécessaire de me mettre en rapports avec les importateurs du pays, car je ne voulais pas voir les institutions que j'ai mentionnées acquérir leurs livres par l'intermédiaire des marchands des pays étrangers plutôt que par les nôtres. Eh bien ! lorsque nous avons décrété l'admission de ces livres en franchise, il fallait, pour protéger nos marchands canadiens, que nous donnions à ceux-ci l'avantage d'acheter ces livres et de les fournir aux universités et aux autres institutions.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Ces livres n'étaient-ils pas déclarés francs de droits dans la résolution ?

M. WALLACE : Oui.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Alors, il était de votre devoir, d'après l'honorable ex-ministre des Finances, de publier immédiatement vos règlements.

M. WALLACE : J'essaie d'expliquer à ce sujet que les livres devinrent affranchis de tous droits le jour-même que la nouvelle loi entra en vigueur,

mais tout institut, toute association légale ou toute université pouvaient importer ces livres d'un pays étranger et les importer en franchise, ce que ces institutions faisaient. Je désirais pourtant que les marchands canadiens aient le privilège de fournir ces livres, au lieu des marchands de pays étrangers, et il me fallait pour cela faire des règlements par lesquels ce but pût être atteint, sans perte pour le revenu, et sans que ces livres fussent importés en franchise pour l'usage du public en général. Avant de faire ces règlements, j'eus des communications avec les marchands pour voir au moyen de quelles sauvegardes et de quels règlements ils pourraient importer ces livres-là en franchise. Et dans ce cas, il n'y eut pas un instant de retard dans la jouissance du privilège accordé aux universités ou aux associations légales d'importer directement des pays étrangers leurs livres en franchise. Je différais seulement de faire des règlements pour permettre à nos marchands canadiens d'être chargés de l'importation de ces livres, et j'ai atteint cet objet d'une façon fort satisfaisante, je crois. Dans ce cas-là, le seul qui me vienne à l'esprit, il y a eu délai—délai convenable,—mais il n'y a eu aucun délai quant à l'admission des livres en franchise en faveur de ceux à qui la loi accordait le privilège de les recevoir ainsi ; il n'y a pas eu une heure de délai sous ce rapport, et le revenu n'a subi aucune perte.

Mais, dans ce cas-ci, quels sont les faits ? Le contrôleur des Douanes lui-même nous dit qu'il existe de grandes difficultés, et il demande conseil à la gauche. Il se déclare assiégé de difficultés sur cette question, et le ministre des Finances répète la même déclaration. Le contrôleur des Douanes lui-même a dit : "J'ai besoin de l'avis de la gauche."

LE CONTROLEUR DES DOUANES : Non, je n'en avais pas besoin.

M. WALLACE : Vous n'en avez pas besoin aujourd'hui, mais vous en aviez besoin hier.

LE CONTROLEUR DES DOUANES : Non.

M. WALLACE : Eh bien ! je lui donnerai un avis gratis. Placez tout le maïs sur la liste des articles imposables.

LE CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député a-t-il quelque autre alternative ?

M. WALLACE : Oh ! je pensais que l'honorable ministre n'avait pas besoin d'avis !

LE CONTROLEUR DES DOUANES : Mais, puisque vous voulez bien l'offrir...

M. WALLACE : Je veux offrir mon avis.

LE MINISTRE DES FINANCES : Un avis gratis a ordinairement peu de valeur.

M. WALLACE : Un avis gratis est considéré comme tel, je l'admets. Mais je le donne seulement en réponse à l'invitation que l'honorable ministre nous a faite hier, et qu'il répudie aujourd'hui.

Je dis donc que, dans le cas qu'on peut citer, le revenu n'a subi aucune perte, mais que j'ai agi comme je l'ai fait dans l'intérêt de nos marchands canadiens, afin qu'ils pussent importer les livres de nos institutions canadiennes, au lieu que celles-ci

fussent obligées de s'adresser aux pays étrangers pour se les procurer. Il n'y a pas eu une heure de délai dans la jouissance du privilège accordé aux universités de s'adresser en Angleterre ou aux Etats-Unis pour l'importation de ces livres, de sorte que celles-ci pouvaient les faire venir immédiatement, francs de tout droit.

Ce cas-ci ne peut être comparé à celui-là. On aurait dû faire des règlements tout de suite. Et bien que le ministre des Finances ait exactement déclaré que le contrôleur des Douanes avait beaucoup d'autres affaires sur le métier—je sais que ce ministre a constamment beaucoup d'affaires importantes qui l'attendent—sa principale affaire est la protection du revenu et le soin qu'il doit prendre d'empêcher que les lois du parlement ne soient négligées, et de voir à ce qu'elles soient mises à effet sans délai.

Je crois tout à fait évident, d'après la déclaration de l'honorable député d'Essex-nord (M. McGregor), que la province de l'Ontario pourrait alimenter de maïs la distillerie de Walkerville. Il a affirmé que les comtés d'Essex et de Kent pourraient fournir, si je comprends bien, 7,000,000 de boisseaux de maïs. S'ils pouvaient en fournir seulement six, cinq, quatre, deux ou trois millions, cette quantité serait plus que suffisante pour la fabrication de tout le whisky du Canada. On emploie seulement un million et demi de boisseaux de maïs ici pour cette fabrication. Un boisseau produit trois gallons d'esprit de preuve, et l'on ne fabrique que 4,000,000 de gallons de whisky au Canada. Or, voilà qui requerrait moins d'un million et demi de boisseaux de grain. Les comtés d'Essex et de Kent peuvent donc fournir quatre fois autant de maïs qu'il en est besoin pour la fabrication de tout le whisky fait au Canada.

Si tel est le cas, d'où doit provenir le revenu ? Aucun des membres de la droite n'a prétendu que le maïs canadien n'est pas tout aussi bon que le maïs américain pour la fabrication du whisky. L'honorable député d'Essex-nord a déclaré que les cultivateurs viennent avec des attelages à Walkerville, pour y vendre du maïs canadien pour la fabrication du whisky. Si tel n'était pas le cas, je demanderais au ministre du Revenu de l'intérieur pourquoi notre maïs n'est pas propre à la fabrication du whisky. Mais ça l'est, et l'honorable député d'Essex-nord a fourni la preuve qu'il sert à cet usage en affirmant le fait que les cultivateurs apportent leur grain à Walkerville, où l'on fait du whisky avec du maïs canadien. Ces deux comtés produisant trois ou quatre fois autant de maïs qu'il en est besoin pour les fins de la distillation, il s'ensuit que les distillateurs se serviraient de maïs canadien, et que, naturellement, ils ne paieront aucun droit. Ainsi, le gouvernement ne retirera pas de revenu, et si l'on a besoin d'autre maïs, on l'importera des Etats-Unis pour les autres fins auxquels on emploie le maïs du pays.

On a importé dans l'Ontario seulement 1,600,000 boisseaux de maïs des Etats-Unis, l'an dernier. Il se peut que la moitié ou un tiers de cette quantité ait été utilisé aux fins de la distillation : tout ce qu'on sait, c'est que ce maïs a payé le droit, et le maïs employé aux fins de la distillation a payé le droit tout comme celui qui a servi à d'autres usages.

La proposition, sans conteste, est entourée de grandes difficultés, et il ne semble pas qu'il doive en découler un revenu. J'ai compris que l'hono-

nable contrôleur des Douanes voulait fournir au comité certains renseignements pour nous apprendre si l'on avait perçu des droits sur le maïs, dans les différents ports, dans le cours des quarante derniers jours, car il peut y avoir des cargaisons en route pour leur destination, ou il peut être importé des grains pour les distillateurs, qui soient sujets à des droits.

Pour l'avenir, il me semble que les distillateurs feront usage de maïs canadien, lequel ne paie pas de droit, et cet article est donc seulement une résolution à expédient, destinée à quelque objet particulier.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Depuis que j'ai repris mon siège, les officiers de mon département m'ont procuré certains renseignements ayant trait à cette question. On a importé à Hamilton 523 boisseaux de maïs; à Belleville, 8,487; à Prescott, 10,597; soit pour ces trois ports un total de 19,607 boisseaux de maïs destiné aux fins de la distillation.

M. WALLACE : Je viens de déclarer que je supposais quelques cargaisons en route.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Si les distillateurs ou d'autres importent du maïs, en vertu de cette proposition ils paieront le droit sur ce maïs. Chaque entrée est faite sujette à modification, et le ministère des Douanes possède un recours si du maïs ou toute autre chose n'est pas introduit dans le pays en la manière convenable et en payant le droit.

J'aime à croire que l'honorable ex-ministre des Finances a entendu les déclarations que l'ex-contrôleur des Douanes a faites il y a un instant, et qu'il en fera l'application à ses remarques relatives à l'abandon de droits que j'aurais fait à cet égard. Nul doute, il a écouté l'ex-ministre qui a commencé par rappeler ses péchés, par avouer que relativement à tel et tel item.....

M. WALLACE : Non,

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il n'y a eu aucun ordre d'émis. L'honorable député a ajouté qu'il y avait des raisons pour cela. Mais ces item ou résolutions étaient insérés dans le tarif lors de sa présentation, et ils sont devenus partie de la loi. Si l'item relatif au maïs se trouve dans la loi et qu'il soit de mon devoir strict d'agir à son sujet, c'était également le devoir de l'ex-contrôleur des Douanes d'agir au sujet d'item semblables.

Il m'a posé une question relativement à l'item 43, et il a voulu savoir, si j'avais fait quelque chose à cet égard. J'ai mentionné un item du tarif dont il avait eu à s'occuper, et j'ai demandé ce qu'on avait fait à cet égard, c'est à dire concernant les articles à l'état brut ou imparfait, destinés à la teinture, frappés d'un droit de 7½ pour 100. L'ex-ministre des Finances avait préparé une résolution, regardant l'ex-contrôleur des Douanes, et d'après la déclaration de l'ex-ministre des Finances, l'ex-contrôleur des Douanes aurait dû être prêt à soumettre ses règlements au Conseil, pour que celui-ci agisse en conséquence afin de protéger le revenu.

M. WALLACE : Il n'y avait pas de fabrique de teinture.

M. WALLACE.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : D'après l'ex-ministre des Finances cette résolution devint loi lors de sa production, et il était du devoir impérieux du contrôleur des Douanes de faire ses règlements le jour suivant. J'ai étudié cet item de l'ancien tarif, pour tâcher de trouver les règlements établis à son sujet par le contrôleur des Douanes de l'époque. C'était en 1894, alors que l'honorable député d'York (M. Foster) était ministre des Finances, et que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) était contrôleur des Douanes. Quels règlements ont été établis dans le conseil relativement à cet item? Il n'y en a jamais eu jusqu'à présent, et il me faut remonter à il y a deux ou trois ans pour faire le travail qu'aurait dû accomplir alors l'ex-contrôleur des Douanes. Je défie l'honorable ex-ministre des Finances de citer un seul cas où ces ministres aient signifié leurs règlements aux officiers d'un département et adopté un arrêté ministériel appliquant immédiatement les résolutions concernant le tarif.

J'admets franchement qu'il y a plus ou moins de difficultés au sujet d'item de cette nature. Nous le savons, et nous voulons rendre le tarif aussi praticable que nous le pouvons. Le gouvernement a adopté l'idée de placer le maïs sur la liste des articles admis en franchise, mais il veut faire payer un droit au maïs employé aux fins de la distillation. Tel est l'objet de cet item.

La discussion peut avoir élucidé davantage la difficulté, et il est possible qu'on insère dans la résolution quelques mots contribuant à enlever cette difficulté. Si la gauche le croit désirable mon collègue (M. Fielding) consentirait peut-être à laisser cet item en suspens jusqu'à ce que nous atteignons l'item du maïs admis en franchise, et nous pourrions alors discuter la chose.

En attendant, l'ex-ministre des Finances (M. Foster) admettra que j'ai peut-être aussi bien fait de ne pas publier de règlements, s'il doit y avoir un amendement à la clause, qui aurait nécessité de nouveaux règlements.

M. FOSTER : Je crois que mon honorable ami aurait agi sagement en faisant comme il a fait pour les marchandises anglaises admises au tarif minimum. Il a fait immédiatement savoir aux percepteurs qu'ils devaient s'assurer de la provenance anglaise de ces marchandises. C'est ce qu'il avait à faire. Il a mis ses employés sur leur garde. Je n'aurais rien à lui reprocher s'il avait immédiatement préparé des règlements et les avait fait sanctionner par le conseil au sujet des marchandises anglaises, ayant droit à une réduction d'un huitième, mais il a fait du moins le plus nécessaire en télégraphiant à ses percepteurs de bien s'assurer de l'origine anglaise de ces marchandises.

Dans le cas actuel, rien de semblable n'a été fait. À propos des tissus importés pour des fins de teinturerie, on a pris toutes les précautions nécessaires, mais la plus grande sûreté résidait dans le fait qu'il n'y avait pas d'établissement de teinture dans le pays.

M. WALLACE : Jusqu'à présent il n'y en a qu'un seul.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Paterson) s'aperçoit-il que dans ce cas-ci, il n'y avait pas de teinturerie.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Vous voyez vous-même que vous êtes dans l'erreur.

M. FOSTER : Pas du tout. Il n'y avait pas de teinturerie, et cela était la meilleure garantie de toutes.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Mais la résolution était déposée devant la Chambre.

M. FOSTER : Il ne s'agissait pas ici de marchandises admises en franchise. Il s'agissait de prélever un droit et ce droit était susceptible d'être modifié. Il n'existait pas de teinturerie, et s'il avait pris les mêmes précautions, au sujet de la destillation nous n'aurions rien à dire.

M. SPOULE : Cet item va sans doute être laissé en suspend, et avant que la Chambre passe à un autre, je désire dire un mot à propos d'une affirmation faite par l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot), qui est tellement erronée, qu'il ne faut pas la laisser sans réfutation. Il a prétendu que le maïs à dent de cheval ne parvient pas à maturité dans l'Ontario. Je dois lui déclarer que ce maïs est cultivé depuis quinze ans dans mon comté et qu'il mûrit tous les ans. Il existe de 12 à 15 variétés, et toutes parviennent à maturité tous les ans. Allez plus au sud ou plus à l'ouest, et vous trouverez beaucoup d'autres variétés qui toutes parviennent à maturité.

Farine de blé, y compris le droit sur le baril, soixante cents par baril.

M. RUTHERFORD : J'ai quelques remarques à faire sur cet article avant son adoption. Hier après-midi l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a parlé du prix du blé au Manitoba et à Duluth. Il n'y a que ceux qui ne veulent pas parler qui connaissent le dessous des cartes dans toutes ces affaires de blé. L'honorable député a sans doute voulu parler du blé dur n° 1. Or c'est un fait bien connu que le blé dur n° 1, qui vient de Duluth, est un article bien différent du blé dur n° 1 du Manitoba, bien qu'il porte le même nom, et si l'honorable député savait de quelle manière le marché au blé est manipulé, il comprendrait pourquoi les gens préfèrent payer plus cher pour du blé dur n° 1 du Manitoba que pour le blé dur n° 1 de Duluth. Un des grands obstacles à la colonisation du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest a toujours été le fait que les cultivateurs n'ont jamais pu obtenir le plein prix de leur blé. Le blé dur n° 1 du Manitoba vaut toujours de 5 à 15 cents par boisseau de plus, que le blé dur n° 1 qui vient de Duluth, et il y a encore plus de différence que cela entre le blé du Manitoba et celui qui vient de Fort William, au moins jusqu'à l'année dernière. En vertu des anciens règlements, le blé dur n° 1 du Manitoba était apporté à Fort-William et mêlé avec du blé dur n° 2, du n° 1 Northern, du blé nettoyé et il était en sortant de Fort-William un tout autre blé que lorsqu'il y était entré. Il y a de grandes réformes à faire dans ce classement du blé. Le blé dur n° 1 du Manitoba est coté au même prix que le blé dur n° 1 de Duluth, dans le monde entier, mais c'est une grande erreur, car, comme je viens de le dire l'article du Manitoba est infiniment supérieur à celui de Duluth.

On a beaucoup parlé du tort que ferait aux cultivateurs l'abolition de ce droit sur le blé. Le

fait est que l'abolition de ce droit ne ferait absolument rien aux grandes régions à blé du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Ce droit n'est qu'un instrument entre les mains des grandes corporations—deux grandes compagnies de minoterie et une coalition d'acheteurs de grain. Nous n'avons en réalité que trois acheteurs sur nos marchés.

Le droit permet à ces acheteurs qui disposent de forts capitaux, d'acheter le blé à bas prix. Ils l'achètent dès que le cultivateur peut le vendre, et tout le monde sait que par suite des difficultés qu'ils ont à surmonter et des temps durs qu'ils ont traversés, presque tous les cultivateurs sont obligés de vendre leur blé dès qu'il est battu. Or ces trois grandes corporations achètent quand les prix sont bas ; bien souvent elles ne payent que 40 ou 50 cts. par boisseau, et dès qu'elles ont en mains tout le blé qu'il leur faut, c'est-à-dire la plus grande partie de la récolte, les prix montent. La hausse est quelque fois de 25 cts., et le résultat en est que les petits minotiers qui ne possèdent pas les capitaux nécessaires pour accaparer ainsi de grandes quantités de blés, sont obligés de cesser leurs opérations ou d'acheter à des prix élevés. Ils sont incapables de lutter sur les marchés étrangers avec les Américains, ni avec les grandes corporations minotières, parce qu'ils n'ont pas pu fabriquer leur farine à des prix propres à l'exportation. Ce sont là des faits que je suis en état de prouver. Comme je l'ai dit, le public ne comprend rien à ce commerce du blé, mais j'en connais beaucoup plus long que la majorité des gens de l'est. Il n'y a pas le moindre doute que ces spéculations sont rendues possibles, en grande partie par l'existence du droit.

M. SPOULE : L'honorable député parle-t-il du droit sur la farine ou du droit sur le blé ?

M. RUTHERFORD : Des deux ; ils produisent le même résultat.

M. TAYLOR : L'honorable député peut-il nommer ces trois grandes corporations ?

M. RUTHERFORD : La Cie de Minoterie du Lac des Bois, la Cie O'Gilvie, et le Syndicat de la Halle au blé de Winnipeg.

M. WALLACE : L'honorable député est-il opposé au droit sur la farine ?

M. RUTHERFORD : Oui. J'étais pour dire que lorsque le contrôleur des Douanes est passé à Winnipeg, on lui a présenté une pétition supposée être signée par les cultivateurs du Nord-Ouest, et demandant de maintenir les droits sur le blé et la farine. J'ai ici une lettre dans laquelle M. Leech, le secrétaire du Farmer's Institute du Manitoba exprime sa surprise de voir qu'une pareille pétition ait été présentée, parce que la grande majorité des cultivateurs qui ont assisté à la convention sont opposés aux droits sur le blé et sur la farine. Voici certains renseignements fournis par M. Leech, sur la manière dont ces signatures ont été obtenues.

Je tiens d'un des solliciteurs de signatures, que pour les obtenir on a eu recours aux fausses représentations, au mensonge, au charlatanisme, à la corruption et que l'argent a coulé sans scrupule. La même personne m'a informé que les instructions données aux solliciteurs étaient de faire signer tous ceux qu'on pouvait décider à le faire, sans, en aucune manière, se borner aux signatures des cultivateurs, et après quelques recherches j'ai constaté

que ces instructions avaient été assez fidèlement suivies; tous les métiers et professions paraissent être représentés sur cette pétition, jusqu'aux Chinois dont les travaux agricoles sont renfermés dans une buanderie de 10 pieds sur 12.

La pétition contient 1,789 noms, et dans les trois jours consécutifs à cette enquête, j'ai obtenu des renseignements sur 858 signatures, et sur ce nombre 411 seulement sont des cultivateurs *bona fide* et les 447 autres appartiennent aux métiers indiqués dans la liste ci-annexée. D'après mes informations, toutes les dépenses des solliciteurs étaient payées....

Je suis prêt à corroborer ce fait, d'après ce que j'ai vu personnellement.

...et la boisson formait un item important), ils recevaient aussi 25 centins par signature, \$4 par jour \$40 pour deux semaines de travail, \$260 pour deux semaines, \$100 par mois, etc.

On se demande pourquoi tout cet argent a été payé, pourquoi tout ce travail a été fait, et qui fournissait les fonds pour payer ces solliciteurs? La réponse est bien facile. Il n'y a aucun doute pour moi, ni pour ceux qui ont un peu étudié la question que ce sont les trois grandes corporations ou leurs agents qui ont employé ce moyen pour faire croire qu'il existait un sentiment presque général parmi les cultivateurs en faveur du maintien de ces droits sur le blé et la farine. Je regrette qu'on ait maintenu des droits sur ces deux produits, car les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest n'en veulent pas et n'en ont pas besoin; ils ne leur servent à rien; et le gouvernement ne pourrait leur rendre de plus grand service qu'en instituant une enquête sur les détails du commerce de grain dans le Manitoba et le Nord-Ouest.

M. TAYLOR : L'honorable député a prétendu que personne ne connaissait cette question.

M. RUTHERFORD : Excepté ceux qui ne veulent pas parler.

M. TAYLOR : L'honorable député est peut-être un de ceux là.

M. RUTHERFORD : Non, je n'appartiens pas à cette classe.

M. TAYLOR : Très bien; mais l'honorable député a aussi dit qu'il n'y avait que trois grandes corporations qui achetaient du blé dans le Nord-Ouest.

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

M. TAYLOR : Et qu'elles avaient la haute main sur le marché. Je puis lui dire que la maison James Richardson et Fils, de Kingston, dès l'ouverture du marché au blé dans le Nord-Ouest, envoie des agents dans tout ce pays pour acheter du blé et fournir les minotiers de l'Ontario. Je vois dans la galerie un minotier à qui ils fournissent du blé toutes les semaines.

M. RUTHERFORD : Je sais cela parfaitement et si l'honorable député veut en causer avec M. M. Richardson et leurs acheteurs dans le Nord-Ouest, il connaîtra quelques-unes des difficultés qu'ils ont à surmonter.

M. TAYLOR : Je connais peut-être aussi bien M. Richardson que l'honorable député. Il a aussi prétendu que le droit sur le blé et la farine n'est d'aucune utilité aux cultivateurs. Je voudrais savoir, alors, comment il se fait qu'avant que le M. RUTHERFORD :

droit fut diminué de 75 cents à 60 cents par baril, il n'y avait pas de farine américaine importée dans les provinces maritimes, mais que depuis, deux ou trois navires chargés de farine américaine ont été envoyés de Boston à Saint-Jean, N.-B.

M. FRASER (Guysborough) : L'honorable député prétend-il que lorsque le droit était de 75 cents par baril il ne s'importait pas de farine américaine dans les provinces maritimes?

M. TAYLOR : Virtuellement, non.

M. FRASER (Guysborough) : Il lui reste beaucoup de choses à apprendre.

M. TAYLOR : Une grande quantité de farine d'Ontario venait par voie de Boston, mais un journal des provinces maritimes fait remarquer que c'est la première farine américaine importée depuis nombre d'années, et cela n'a pas été nié. Je voulais simplement contredire cette prétention que ces trois compagnies de minoterie sont les seules acheteurs de blé dans le Nord-Ouest,

M. RUTHERFORD : Je n'ai pas prétendu cela; j'ai dit que ces trois compagnies avaient la haute main sur le marché, et tous ceux qui connaissent les conditions du commerce du grain dans le Nord-Ouest, partagent cette opinion.

M. TAYLOR : Je maintiens qu'elles n'ont pas la haute main.

M. LAVERGNE : J'ai entendu avec plaisir l'honorable député (M. Rutherford) demander l'abolition de ce droit. La province de Québec est unanime à demander qu'il n'y ait pas de droits sur le blé et la farine. Cette province ne produit pas tout à fait assez de blé pour sa consommation. Je croyais que les cultivateurs du Nord-Ouest avaient besoin de cette protection, mais je suis heureux d'entendre l'honorable député de Macdonald déclarer que sur cette question, ils sont d'accord avec les cultivateurs de Québec. Nous sommes certainement disposés à accorder de la protection à nos amis du Manitoba et du Nord-Ouest, comme à ceux de l'Ontario, mais nous avons fait de fortes dépenses pour coloniser cette région, et nous croyons que les intérêts des anciennes provinces ne doivent pas être négligés. Je puis dire aux honorables ministres que quelque temps avant le nouveau tarif j'ai rencontré un des agents des Ogilvie, et lui-même ne s'attendait pas à être aussi bien traité.

Il s'attendait à ce que les droits sur la farine seraient diminués de 25 ou 30 cts par baril et ils ne l'ont été que de 15 cts. Je crois que les provinces maritimes sont aussi très intéressées dans cette question.

Dans la partie du pays que j'habite, je ne crois pas qu'un seul cultivateur récolte assez de blé pour sa famille. Non seulement les ouvriers, mais même les cultivateurs achètent leur farine et ce droit devrait être abaissé sinon aboli. Je vois avec plaisir cette opinion partagée par un représentant de l'Ouest, car ce sera un grand avantage pour Québec et les provinces maritimes et j'espère que le gouvernement pourra encore diminuer ce droit, s'il ne l'abolit pas entièrement.

M. RICHARDSON : Je désire ajouter quelques mots à ce que vient de dire l'honorable député de

Macdonald sur cette question. Je me suis beaucoup intéressé aux travaux de la délégation des Farmer's Institute devant la commission du tarif, composée du ministre des Finances et du contrôleur des Douanes, lorsqu'elle a siégé à Winnipeg, et je puis corroborer en tous points, ce qu'a dit l'honorable député (M. Rutherford) au sujet de l'opinion des cultivateurs sur cette question de droits sur le blé et la farine.

Une réunion de cette délégation composée de 100 des plus importants cultivateurs de Manitoba et du Nord-Ouest, a eu lieu dans la salle des délibérations au palais législatif de Winnipeg, pour préparer un programme pour leur entrevue avec les commissaires. D'après ce que j'ai pu voir par les discours qui ont été prononcés, l'opinion générale était que ce droit sur le blé et la farine n'est d'aucune utilité pour les cultivateurs du Manitoba et plusieurs délégués n'ont pas fait de représentations à ce sujet parce qu'ils avaient des questions plus importantes et plus pressantes à soumettre à la commission.

On a beaucoup parlé d'une pétition qu'on a fait signer par toute la province, et qui avait été préparée, je n'en ai aucun doute, par ces associations minoritaires et peut-être aussi par le syndicat dont a parlé l'honorable député de Macdonald. Il y avait 1,789 noms sur cette pétition, mais j'ai ici une lettre de M. R.-E.-A. Leech, secrétaire trésorier du *Manitoba Central Farmer's Institute*, et qui représentait cet institut dans la délégation. Je vais donner lecture de cette lettre et elle fera voir, le cas qu'il faut faire de cette pétition. Les délégués ont été tellement étonnés de voir cette pétition présentée aux commissaires, qu'ils ont immédiatement institué une enquête pour découvrir comment il se faisait que des cultivateurs avaient été assez fous pour signer une pareille pétition. Avec votre permission M. le président, voici ce que dit M. Leech dans cette lettre :

Je suis convaincu que si l'enquête avait été plus complète, on serait arrivé à un résultat encore plus accablant. Sous une autre enveloppe je vous envoie la requête que j'ai annotée "C", "L", "P", indiquant les opinions politiques des signataires.

Une VOIX : Que signifie ces lettres ?

M. RICHARDSON : Conservateurs, libéraux et Patrons, sans doute. M. Leech m'a aussi adressé une copie de la lettre qu'il a envoyée au ministre des Finances, et avec votre permission, M. le président, je vais la lire :

BRANDON, MAN., 30 mars 1897.

Honorable W.-S. FIELDING
Ministre des Finances,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR.—Au sujet de cette pétition des "cultivateurs, habitant la province du Manitoba," qui vous a été présentée ainsi qu'à votre collègue, M. Paterson, à Winnipeg, le 8 février dernier, demandant le maintien du droit existant sur le blé et la farine importés au Canada, je prends la liberté de vous faire savoir que j'ai fait une enquête minutieuse et me suis procuré des renseignements sur ceux qui ont fait mettre la dite pétition en circulation, ceux qui ont été les plus actifs dans l'accomplissement de ce que je considère comme la fraude la plus vile qui ait jamais été commise envers votre gouvernement, le parlement et une population intelligente.

Je tiens d'un des solliciteurs de signatures, que pour les obtenir on a eu recours aux fausses représentations, au mensonge, au charlatanisme, à la corruption et que l'argent a coulé sans scrupule. La même personne m'informe que les instructions données aux solliciteurs étaient de faire signer tous ceux qu'on pouvait décider à le faire, sans aucune manière se borner aux signatures des culti-

vateurs, et après quelques recherches j'ai constaté que ces instructions avaient été assez fidèlement suivies; tous les métiers et professions paraissent être représentés sur cette pétition, jusqu'au Chinois dont les travaux agricoles sont renfermés dans un buanderie de 10 pieds sur 12.

La pétition contient 1,789 noms, et dans les deux ou trois jours consacrés à cette enquête, j'ai obtenu des renseignements sur 858 signataires, et sur ce nombre 411 seulement sont des cultivateurs *bona fide* et les 447 autres appartiennent aux métiers indiqués dans la liste ci-jointe. D'après mes informations, toutes les dépenses des solliciteurs étaient payées....

Je ne suis pas en état de dire au juste quelles sommes ont été dépensées dans ce travail, mais elles s'élevaient certainement à des milliers de dollars. D'après mes informations toutes les dépenses des solliciteurs étaient payées (et la boisson formait un item important), ils recevaient aussi 25 cents par signature, \$4 par jour, \$40 pour deux semaines de travail, \$200, pour deux semaines de travail, \$100 pour un mois, etc., des prix de nature à rendre le travail intéressant. Vous trouverez sous ce pli des déclarations dans la forme du statut au sujet de deux faux en écriture sur la pétition, et un seul coup d'œil suffit pour nous convaincre qu'il y en a probablement beaucoup d'autres. Tous autres commentaires de ma part seraient inutiles. Si votre gouvernement est disposé à nommer une commission pour s'enquérir de l'affaire avec pouvoir d'assigner les témoins et de faire produire les documents, je me ferai un plaisir de fournir les noms.

Bien à vous,

R.-E.-A. LEECH.

M. Leech, comme je l'ai dit, est le secrétaire-trésorier du "Manitoba Central Farmer's Institute." Je vais maintenant lire la liste donnant l'occupation des signataires afin que la Chambre juge de la valeur de cette pétition.

Journaliers.....	100
Maîtres de pensions.....	4
Garçon de buvette.....	4
Barbiers.....	5
Garçons (1 Bernardo).....	7
Banquiers.....	2
Conducteurs d'omnibus.....	1
Fergerons.....	8
Vagabonds.....	5
Bouchiers.....	10
Mouliniers.....	13
Marchands de charbon et de bois.....	2
Commerçants d'animaux.....	3
Commis.....	11
Fabricant de beurre.....	1
Blanchisseur chinois (Li Chong).....	1
Médecins.....	5
Pharmaciens.....	3
Noms faux.....	4
Chartriers.....	3
Commerçants de grains.....	1
Rentier.....	3
Hôteliers.....	16
Commerçants de chevaux (Ont.).....	2
Aubergiste.....	1
Seller.....	1
Agents d'instruments aratoires.....	14
" d'assurances.....	9
" des sauvages.....	2
Bijoutiers.....	2
Agent des terres.....	1
Propriétaire d'écurie et employés.....	19
Libéral de Leeds (Ont.).....	1
Avocat.....	1
Absents du pays.....	3
Marchands.....	36
Minotiers et employés.....	17
Maçons.....	4
Noms inconnus.....	32
N'étant pas cultivateurs.....	2
Territoires du N.-O.....	2
Photographe.....	1
Sans occupation.....	2
Peintres.....	3
Plâtriers.....	3
Imprimeurs.....	2
Directeur de poste et commis.....	5
Gardien de salle de billard.....	1
Fabricant de pompe.....	1
Employés de chemin de fer.....	9
Agent d'immeubles.....	1
Rapporteurs.....	18

Instituteur.....	1
"Swamp hand".....	1
Vidangeur.....	1
Camioneurs.....	2
Conducteurs de batteuses.....	1
Ferblantiers.....	2
Percepteur de taxes.....	1
Laitiers.....	11
Gérant de théâtre.....	1
Acheteurs de blé et employés aux élévateurs.....	16
Cordonnier.....	1
Vétérinaires.....	3

Cette liste ne comprend pas 31 signataires français, désignés comme résidant à Notre-Dame de Lourdes, et 14 autres de Rathwell (qui ne récoltent probablement pas 14 boisseaux de blé); ni 27 autres, habitant le district du Lac Winnipeg (des pêcheurs, à 200 milles de tout marché à blé); ni les villes du sud et du nord-ouest du Manitoba, qui ont généralement contribué à grossir la liste de ces prétendus cultivateurs, à 1,759 noms.

J'ai un autre point à soulever à ce sujet. Devant la commission s'est présenté un de mes commentants nommé Culver.

Il se présenta comme le délégué des Mennonites —j'oublie combien de milliers de Mennonites il disait représenter—et il lut un état, écrit au clavier, que la commission reconnut ensuite comme ayant été préparé dans les bureaux de la Compagnie Meunière du Lac des Bois, de Winnipeg, et bien qu'il se fit dit cultivateur délégué par ces Mennonites et demandât le maintien du droit, on découvrit qu'il était l'acheteur au service de la Compagnie Meunière du Lac des Bois.

Si je me rappelle bien, il fut questionné par les commissaires, et il en résulta que le document en question n'avait jamais été soumis aux hommes dont il se disait le représentant et qu'il n'était aucunement autorisé à parler au nom de ces gens.

Maintenant, je citerai au comité un exemple du mauvais effet de ce droit pour les colons.

Il y a deux ans, je crois, qu'un marchand en gros de Winnipeg, M. A. Macdonald, fit venir de Minneapolis un wagon de farine, paya le droit de 75 cents le baril, puis le coût de transport, pour environ 500 milles, et vendit cette farine, à Winnipeg, au même prix que le fabricant du Manitoba, ou 5 cents moins cher. Et j'ajouterai un mot à ce qu'a dit l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) au sujet de ce que souffraient les petits meuniers locaux. Ainsi que l'a dit l'honorable député, ces meuniers ne peuvent acheter de grandes quantités de blé, et le blé est presque tout acheté à des prix réduits par ces trois grandes compagnies. Alors quand ces compagnies ont accaparé le marché, ils élèvent les prix du blé à un taux qui, en réalité ruine ces meuniers locaux.

Les cultivateurs aussi ont à souffrir, car, dans plusieurs cas, ils achètent leur farine. Des cultivateurs étant dans la gêne, vendent leur blé à bonne heure dans la saison, et avant la récolte suivante, il leur faut acheter la farine qu'ils payent un prix élevé.

M. KLOEPFER : Je poserai une question aux représentants du Manitoba et du Nord-Ouest. Si vous abolissez le droit sur le blé, qui va approvisionner les provinces maritimes? N'ont-elles pas besoin de ce marché? Tous les minotiers de l'Ontario expédient leur farine aux provinces maritimes.

Je crois savoir que depuis trois ou quatre ans le prix du blé a été en moyenne, à Détroit, Buffalo et autres endroits américains, de 12½ à 13 cents meilleur marché que dans l'Ontario. Avec l'abolition de ce droit, les Américains vont s'emparer du marché des provinces maritimes.

M. RICHARDSON.

M. RICHARDSON : Je crois que les trois quarts du blé actuellement récolté dans le Manitoba, sont expédiés *via* les États-Unis par le canal Erié et Buffalo, et y sont manufacturés.

M. KLOEPFER : Dans l'Ontario, nous achetons près de la moitié du blé dur de l'ouest pour le mêler avec notre blé, et la plus grande partie de notre farine va aux provinces maritimes.

Je suis surpris que les cultivateurs du Nord-Ouest veuillent perdre le commerce des provinces maritime et laisser les Américains approvisionner ce marché.

Lors des dernières élections, le seul ennui que j'ai eu à essayer de la part des honorables messieurs de la droite, c'est que l'on disait que les cultivateurs n'étaient pas assez protégés; et l'ont veu maintenant abolir la protection.

M. RICHARDSON : Je désire rectifier mes paroles. Si j'ai dit que la masse du blé du Manitoba était manufacturée aux États-Unis, j'ai été malheureux dans le choix de mes expressions. Le blé n'est pas manufacturé aux États-Unis; il est exporté en grenier, je crois.

M. SPROULE : Même si l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) a raison dans l'analyse de la requête, à quoi cela se résume-t-il? Il y a 1,700 noms sur cette requête, et il n'en donne que 300 ou 400. Ainsi donc, il semblerait que les signataires, en grande partie, sont des cultivateurs. L'honorable député a évité de dire à la Chambre combien de cultivateurs avaient signé la requête.

M. RICHARDSON : L'honorable député (M. Sproule) comprendra que je n'ai fait aucun énoncé de mon crû, j'ai simplement lu la déclaration du secrétaire du *Manitoba Central Farmers' Institute*.

M. SPROULE : Mais l'honorable député (M. Richardson) a appuyé cette déclaration.

M. RICHARDSON : Je la crois vraie.

M. SPROULE : Il l'accepte lorsqu'il y trouve un argument, et il déclare maintenant, qu'il la croit vraie. Ne semble-t-il pas que l'auteur de cette analyse n'est pas sincère, qu'il voulait dénaturer la véritable déduction à tirer de cette requête; autrement il aurait donné tous les noms et désigné à quelle classe appartenaient les signataires, et nous aurions pu alors tirer nos propres conclusions. A la place de l'honorable député (M. Richardson) je ne lirais pas de nouveau une semblable pétition à la Chambre sans avoir la sincérité....

M. RICHARDSON : J'espère que l'honorable député ne m'accusera pas de manque de franchise. En quoi aurais-je manqué de sincérité? J'ai cité la chose telle qu'elle m'a été donnée par le secrétaire du *Central Farmers' Institute*. Je n'ai pas voulu créer une fausse impression.

M. SPROULE : Non; l'honorable député peut ne pas avoir eu cette intention; mais, dans ce cas, il a été malheureux dans sa manière de présenter la chose à la Chambre. Il a basé un argument, et c'est aussi ce qu'a fait l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) sur l'impression créée en Chambre que la pétition n'était pas digne de foi.

L'honorable député a dit que la population du Manitoba ne voulait pas de droit sur le blé ou la

farine. Alors, si l'on admet en franchise le blé et la farine, ils viendront assurément des États-Unis, n'est-ce pas? Par qui sont approvisionnés les moulins de mon honorable ami de Kent (M. Campbell).

M. RICHARDSON : Je n'ai pas dit que la farine allait aux États-Unis, mais que la masse du blé exporté était transportée par ce canal.

M. SPROULE : Etant engagé dans cette industrie, d'une manière très limitée depuis quelque temps, je puis dire à l'honorable député que nous comptons beaucoup sur le blé du Manitoba. Ce blé est mêlé avec le blé de l'Ontario pour en faire une farine en grand usage dans les provinces maritimes.

M. RICHARDSON : L'honorable député veut-il donner à la Chambre une idée de la quantité de blé du Manitoba qu'il emploie?

M. SPROULE : Je ne pourrais le dire dans le moment, mais je le dirai à l'honorable député dans quelques instants. Cela cependant importe peu à l'argumentation. Qu'il me suffise de dire qu'il y a à peine un moulin dans l'Ontario qui emploie du blé du Manitoba. J'ai ici les tableaux du commerce et de la navigation de 1896. On y voit qu'avec le droit sur la farine, de 75 centins par baril, et sur le blé, de 15 centins par boisseau, bien peu de farine des États-Unis vient dans les provinces maritimes.

Dans la Nouvelle-Ecosse, l'importation de farine des États-Unis a été de 2,030 barils. D'où venait le reste de l'approvisionnement? Il devait venir de l'Ontario, du Manitoba et du Nord-Ouest. L'importation des États-Unis, au Nouveau-Brunswick, a été de 936 barils. Dans le Manitoba même il en a été importé 1,991 barils. Ceux du Manitoba qui ont importé cette farine, n'ont-ils pas vendu autant de leur grain?

Dans la Colombie-Anglaise, les importations des États-Unis ont été de 27,130 barils. Le Manitoba et le Nord-Ouest ont dû approvisionner la Colombie-Anglaise, c'est une partie de leur pays et leur marché naturel.

Cette importation a eu lieu en dépit du droit de 75 cents sur la farine et de 15 cents sur le blé. Si vous abolissez ce droit, n'est-il pas juste de supposer que l'importation sera beaucoup plus considérable? Cela est établi par le fait que, même avec une légère réduction du droit, la farine américaine est importée en abondance dans les provinces maritimes.

A propos de certaines observations que j'ai faites l'autre soir, l'honorable député de Macdonald dit que je ne connais rien en matière de blé; que le blé n° 1, dur, à Duluth était une chose, et le n° 1, dur du Manitoba, une autre chose. Je connais bien la question, étant intéressé dans l'achat et la vente du blé, et sachant d'où viennent les profits.

L'honorable député dit encore que le blé dur n° 1 du Manitoba, au Manitoba et à Fort-William était deux choses différentes. Où est la différence? Il y a une différence en ceci, c'est qu'à Fort-William l'on a des machines à nettoyage, et l'on prend le blé nettoyé pour le mêler avec le n° 1 dur. Mais cela ne fait qu'une légère différence. C'est en réalité le même blé, et il y a peu de différence dans la valeur, en ce qui concerne la farine, entre ce blé et celui du Manitoba. Pour ce qui est de ces trois compagnies meunières qui monopolisent le marché du blé, je me contenterai de dire à l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) et à l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) que

ces compagnies vont maintenant être affectées par ces dispositions du tarif donnant le pouvoir d'abolir le droit partout où des lignes affecteront les prix. En sera-t-il ainsi? Je le souhaiterais, et j'aimerais voir quel en sera le résultat. Ils verront, je crois, des protestations énergiques de la part des cultivateurs.

Mais si je puis faire affaires aujourd'hui dans l'Ontario, comme meunier, et obtenir un meilleur tarif de transport de Duluth, et acheter là du blé qui fera autant de farine d'aussi bonne qualité que le blé du Manitoba, et ainsi pratiquer quelque économie, n'est-il pas très naturel que j'achète mon blé à Duluth? Mon honorable ami à côté de moi me passe les tableaux de la navigation et du commerce pour que je réponde à l'honorable député de Lisgar qui a dit que la masse du blé du Manitoba était expédiée aux États-Unis. Je vois par ces tableaux, que l'exportation du Canada aux États-Unis, l'année dernière, n'a été que de 1,115,000 boisseaux.

M. RICHARDSON : J'ai dit que la masse de notre blé expédié en Angleterre avait passé par les États-Unis.

M. SPROULE : C'est une chose toute différente.

M. RICHARDSON : Je n'ai pas voulu dire que ce blé était consommé aux États-Unis; si mes paroles comportaient cette impression, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

M. SPROULE : L'honorable député a été malheureux dans son argumentation.

M. WALLACE : L'honorable député voudrait-il prouver son assertion à l'effet que les $\frac{2}{3}$ du blé du Manitoba sont exportés *via* les États-Unis?

M. RICHARDSON : C'est ce que l'on m'a dit, et je crois que c'est vrai. Je m'efforcerais de fournir la preuve.

M. SPROULE : Pour être le plus charitable possible envers l'honorable député, je dois dire que son argumentation a été faite à tout hasard. Je répète donc que si un meunier de l'Ontario peut acheter à Duluth un blé qui fera autant de farine d'une aussi bonne qualité que le blé du Manitoba, et cela en économisant le droit n'achètera-t-il pas à cet endroit, s'il y va de son intérêt?

Maintenant, quant à la classification du blé, car ce n'est pas précisément de mon goût, j'aimerais à tenir le blé nettoyé en dehors de tout mélange, j'en ferai une qualité à part.

Le droit est avantageux pour nous, parce qu'il tient en dehors le blé et la farine des États-Unis. Dans l'Ontario aujourd'hui, nous voulons une grande quantité de blé. A l'exception d'Ogilvie et de la Compagnie meunière du Lac des Bois, Ontario moule la plus grande partie du blé récolté au Canada, et notre meilleur marché en dehors du marché local est le marché des provinces maritimes. Nous faisons, depuis des années, un commerce interprovincial avec ces provinces, et nous leur fournissons, en réalité leur approvisionnement complet, car, ainsi que je l'ai dit, il n'y a eu d'importé au Canada, des États-Unis, l'an dernier, que 41,000 barils de farine, le droit payé, et cela prouve que nous approvisionnons en grande partie le marché national. Sans ce droit, il n'en serait pas ainsi, et la farine nous viendrait de Boston, comme cela se

faisait avant l'imposition du droit. A mon avis, les cultivateurs du Manitoba et de l'Ouest seraient aveugles, s'ils voulaient l'abolition du droit. Je ne parlerai pas des lignes, il se peut que l'honorable député de Macdonald ait raison; mais je recommanderai un autre remède que celui qu'il propose, d'abolir le droit, car, à mon avis, cela ne serait pas un remède convenable.

M. ELLIS : La conclusion de l'argumentation de l'honorable député, c'est que la population des provinces maritimes paye des taxes aux minotiers de l'Ontario pour la farine qu'elle consomme. C'est le seul résultat, et c'est de cela que nous nous plaignons. L'impression dans les provinces maritimes est que nous payons de \$800,000 à \$1,000,000 de plus qu'il n'est nécessaire pour notre farine, chaque année, à cause de la taxe qui est imposée.

Si les populations du Nord-Ouest et de Québec ne tiennent pas à ce droit, je suis sûr que dans les provinces maritimes nous ne le demandons pas.

Bien que je ne veuille pas nuire à l'adoption de cet item, si les honorables députés qui se sentent le plus intéressés à ce sujet veulent proposer une réduction, j'appuierai assurément la chose, surtout après les énoncés soumis à la Chambre par l'honorable député qui vient de parler (M. Sproule). L'argumentation de l'honorable député établit clairement, à mon avis, le fait que, par ce tarif, nous sommes tenus d'utiliser une farine à laquelle nous ne tenons pas et alors qu'il serait plus avantageux pour nous d'avoir la farine américaine.

M. SPROULE : L'honorable député accepte-t-il la déclaration faite à Halifax par son ancien chef (Alexander Mackenzie) à l'effet que lorsque vous avez un excédent de blé, la taxe n'élève pas le prix pour le consommateur ?

M. ELLIS : M. Mackenzie n'est pas ici et j'accepte la déclaration de l'honorable député.

M. SPROULE : Mon argument ne tendait pas à ce point. Si cela était nécessaire, je pourrais expliquer pourquoi, à mon avis, cela n'élève pas le prix pour le consommateur.

M. McHUGH : J'aimerais demander à l'honorable député de Grey (M. Sproule) sur quoi les meuniers de l'Ontario basent le prix du blé qu'ils achètent des cultivateurs du Nord-Ouest ? Le prix n'est-il pas basé sur la quantité de blé expédié sur le marché anglais ?

M. SPROULE : Non, car ils ont souvent payé 6 ou 7 cents de plus par boisseau qu'ils ne pouvaient réaliser à Liverpool, pour le blé de Winnipeg et de Brandon.

M. McHUGH : N'était-ce pas durant les saisons où tout le blé était entre les mains des meuniers et des grands acheteurs ?

M. SPROULE : Pas du tout. Le mois dernier les cultivateurs du Manitoba amènèrent près de 700,000 boisseaux de blé, établissant ainsi qu'ils avaient cette quantité disponible.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis de l'avis des honorables députés qui regrettent de voir un droit sur la farine. Je serais heureux si nous avions pu réduire ce droit davantage. Le tarif est un tarif de compromis, essentiellement, comme il

M. SPROULE.

en est de tout tarif, je suppose. Nous ne sommes pas allés, sous ce rapport, aussi loin que certains honorables députés le désireraient, je crois. Pourrais-je, à ce sujet, dire un mot de l'assemblée des représentants des cultivateurs à Winnipeg ? J'ai conservé un heureux souvenir de cette assemblée, car je ne crois pas que ce soit de la flatterie de dire que je n'ai jamais vu une plus belle représentation de la classe agricole au Canada. Rien n'a créé en moi, lors de ma première visite au Manitoba, une plus favorable impression que cette réunion des représentants des cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest.

Voici, je crois, l'idée générale de l'attitude de ces messieurs : ils étaient en faveur de droits réduits ; ils voulaient une réduction générale du tarif.

Mon honorable ami de Macdonald (M. Rutherford) et mon honorable ami de Lisgar (M. Richardson) avaient probablement raison en disant que certains intéressés avaient envoyé un certain nombre de requêtes signées dans le but de faire croire que les cultivateurs regardaient comme essentiel le droit sur le blé et la farine. Je ne crois pas que les cultivateurs que nous avons entendus aient déclaré qu'ils désiraient l'abolition de ce droit, mais voici ce qu'ils ont dit : Vous ne devez pas, à cause du droit sur la farine et le blé, imposer des droits sur les autres articles. Nous voulons une réforme générale du tarif, une réduction aussi grande que vous pourrez faire, et s'il faut pour cela abolir ou réduire le droit sur le blé et la farine, nous consentons parfaitement à la chose. Voilà ce que voulaient les cultivateurs du Manitoba. Je ne crois pas que ces cultivateurs seraient prêts aujourd'hui à biffer cet item. Voici, je pense, ce qu'ils diraient : Si vous avez pu faire de plus grandes réductions, en général, nous consentirions à voir réduit davantage le droit sur le blé et la farine ; mais puisque vous devez maintenir, sur certains articles, des droits plus élevés que nous ne voudrions les voir, alors nous tirerons tout l'avantage possible du droit sur le blé et la farine.

Je ne puis m'empêcher d'admirer l'attitude prise par les cultivateurs dans cette assemblée. Lorsque ces messieurs vinrent devant la commission et soumirent ces requêtes comme représentant les vues du Manitoba et du Nord-Ouest, ils désiraient le maintien du droit sur le blé et autres produits de la ferme et ils exprimèrent leur consentement à payer tous les autres droits imposés par notre politique pour créer le revenu nécessaire.

Ce que j'ai cru comprendre, c'est qu'ils désiraient des réductions aussi grandes que possible, et qu'ils seraient parfaitement satisfaits, même s'il était nécessaire de réduire le droit sur le blé et la farine. Mais comme il nous a été possible de n'agir qu'avec modération à ce sujet, nous n'avons pas voulu abolir le droit sur le blé et la farine.

Nous avons un tarif de compromis et nous devons l'accepter comme un fait reconnu que nous nous sommes efforcés de tenir compte des représentations et des intérêts des diverses parties du pays.

M. DAVIN : A propos du droit sur le blé, l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) a dit qu'il représenterait les vues des cultivateurs du Nord-Ouest. Je n'ai pas jusqu'à présent rencontré un cultivateur qui désirât l'abolition du droit sur le blé. Je ne crois pas que cet honorable député ait parlé au nom des cultivateurs du Nord-Ouest. Je puis confirmer tout ce qu'a dit le ministre des

Finances au sujet du sentiment qui existe dans le Manitoba. Ce sentiment est que nous sommes prêts à abandonner les droits sur certains articles, si le gouvernement veut abolir les droits sur certains autres ; mais je ne sache pas, et j'ai lu attentivement les représentations soumises à la commission, que les cultivateurs veuillent l'abolition des droits sur les produits agricoles, sans tenir compte des autres droits, sur les instruments aratoires, par exemple ; je puis dire, cependant, que j'ai parlé à plusieurs cultivateurs du Nord-Ouest et tout ce que je sais aujourd'hui, c'est que les cultivateurs de mon comté désirent le maintien du droit sur le blé.

J'aurais aimé à entendre l'opinion du ministre de l'Intérieur, vu qu'il représente le Nord-Ouest dans le cabinet ; malheureusement, il vient de quitter la Chambre.

M. ROCHE : Les cultivateurs du Nord-Ouest, seront contents, j'en suis sûr, de recevoir cette consolation, car c'est à peu près tout ce que leur donne ce tarif.

Le ministre des Finances a parlé en termes très flatteurs des délégués qui faisaient partie de la commission, et je puis confirmer tout ce qu'il a dit, bien que je doute de la sagesse du gouvernement Greenway qui a payé toutes les dépenses des représentants, dans certains choix qu'il a fait.

Ainsi la presse a parlé d'un représentant comme ayant dit que le cultivateur du Manitoba pour vivre, comptait, la première année, sur la foi, la deuxième, sur l'espérance, et la troisième, sur la charité. Tout cela est un libelle contre la province. Malheureusement, comme je n'étais pas en chambre lorsque les honorables députés du Nord-Ouest ont parlé sur cette question, je me trouve dans l'impossibilité de répondre à leur argumentation, et je dois me contenter de répondre aux observations soumises hier par l'honorable député d'Assiniboia-est (M. Douglas), en ajoutant mes propres observations. J'ai entendu avec surprise l'honorable député déclarer que les cultivateurs de l'ouest ne se souciaient pas du maintien du droit sur le blé, et que, en réalité, ils ne retireraient aucun avantage de ce droit. En face de l'expérience des quelques dernières années, c'est là une déclaration surprenante et alarmante de la part de l'honorable député.

L'honorable député nous a répété cette vieille doctrine, que les marchés d'Angleterre gouvernaient le monde. En théorie, cela peut être exact, mais en pratique, la fausseté de cet argument a été démontrée en maintes occasions.

L'honorable député doit assurément savoir que depuis quelques années le prix du blé au Manitoba s'est souvent élevé au-dessus du prix d'exportation, en raison de la demande, de la part des minotiers locaux, du blé dur n° 1, pour mélanger avec le blé mou. Dans plus d'une occasion, le prix du blé au Manitoba a dépassé, du montant du droit, le prix obtenu par le cultivateur du Dakota ; et conséquemment, j'entends avec surprise l'honorable député déclarer que nos cultivateurs ne se souciaient pas du droit sur le blé.

Si cette doctrine libérale est exacte, pourquoi ne pas abolir entièrement le droit ? Si un droit de 15 cents était inutile, pourquoi ne pas l'abolir ? Pourquoi imposer un droit de 12 cents par boisseau sur ce produit ? Si ce droit n'est pas maintenu dans l'intérêt des cultivateurs, dans l'intérêt de qui l'est-il ? Alors, dans tous les cas, les honorables mem-

bres de la droite auraient été conséquents avec leurs déclarations ; mais, au lieu de cela, ils ont diminué la protection—car je prétends que la réduction de 3 cents par boisseau, afin d'indemniser les minotiers, constitue une protection pour les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest. Assurément cette réduction n'a pas été faite dans l'intérêt des cultivateurs, mais elle a pour but simplement d'indemniser les minotiers de la diminution de la protection qui leur était accordée sur la farine, sur laquelle le droit a été réduit de 75 cents qu'il était à 60 cents par boisseau.

L'une des meilleures preuves qui établissent que le droit était utile à notre Nord-Ouest, c'est que la semaine dernière des wagons de farine ont été chargés à Boston pour être expédiés de là, par la frontière, aux provinces maritimes ; et voilà, à mon avis, le premier effet d'un changement d'état de choses qui aura pour conséquence de faire perdre notre marché de l'est à nos minotiers dont les moulins sont alimentés par notre blé de l'ouest.

Si l'on doit appliquer les principes libéraux relativement aux droits sur le blé, je demanderai s'il n'est pas vrai que la récolte des Etats du nord-ouest américain est plus hâtive que celle du Nord-Ouest canadien. Leur grain, conséquemment, est expédié plus tôt sur le marché, et la qualité en est fort semblable à celle de notre blé du Nord-Ouest. Ces états peuvent ainsi disposer de leur grain avant que notre Nord-Ouest puisse disposer du sien, et grâce à l'abolition ou à une réduction appréciable du droit, ils approvisionneraient nos minotiers de l'est, ce qui absorberait autant de grain de l'ouest et serait une source naturelle de dommages pour nos cultivateurs du Nord-Ouest.

Lorsque l'honorable député a déclaré parler dans l'intérêt des cultivateurs, il pouvait, je l'admets, exprimer le sentiment de quelques cultivateurs, mais non pas assurément l'opinion ayant cours généralement au Nord-Ouest, car tout en ayant rencontré beaucoup de cultivateurs qui déclaraient désirer la réduction ou l'abolition des droits sur les articles manufacturés, cependant demeurant dans une partie agricole du pays et ayant à payer peut-être une part proportionnelle des droits, ils ne voulaient pas qu'on réduisît les droits sur aucun des produits de la ferme. Si les députés du Manitoba représentaient de grandes divisions électorales de ville, composées d'une population de consommateurs forcée d'acheter le pain, je pourrais comprendre leur attitude ; mais, comme les députés des autres comtés agricoles, ils représentent des circonscriptions où l'on produit son propre pain, et certainement la réduction du droit sur les produits agricoles et l'entrée libre de ces produits des pays étrangers aurait l'effet de nuire à notre population agricole. Nos cultivateurs objectent à toute réduction des droits imposés sur le blé ou les produits de la ferme. C'est faire un piètre compliment à l'intelligence des cultivateurs, de dire en leur nom qu'ils ne désirent pas de protection pour leurs produits de la ferme, quand il est bien avéré que lorsqu'on laisse pénétrer en franchise ces produits au Canada, les cultivateurs canadiens, au nombre de 100,000, envoient des requêtes à ce parlement, lui demandant de les frapper de droits semblables à ceux auxquels étaient assujettis nos propres produits exportés aux Etats-Unis ; et lorsque leurs représentants ont parlé dans ce sens, ils déclaraient vituellement aux cultivateurs qu'ils ne savaient pas ce dont ils parlaient. J'ai plus confiance dans le jugement des cultiva-

teurs, que dans les opinions exprimées par les députés du Manitoba qui siègent à la droite.

J'objecte à toute réduction des droits imposés sur le blé ou sur tout autre produit de la ferme, laquelle permettrait l'importation des produits étrangers, et serait suivie d'une diminution des prix de nos produits domestiques. La population du pays engagée dans l'agriculture a à lutter contre beaucoup de désavantages, et elle mérite d'être protégée et aidée dans la poursuite de son industrie autant que le gouvernement peut le faire.

M. DOUGLAS : Comme l'honorable député (M. Roche) a spécialement fait allusion à mes opinions telles que je les ai exprimées en ce comité hier soir, je désire présenter quelques remarques.

Je représente un comté presque entièrement composé de cultivateurs ; je tâche d'exprimer ses sentiments en cette Chambre et j'espère y réussir. A notre point de vue, la question du droit sur le blé nous est indifférente : nous ne nous soucions guère de voir augmenter ou disparaître tout à fait ce droit. Nous produisons tant de blé, que le marché local pour nous est de fort peu d'importance. Nous considérons davantage le marché étranger, et conséquemment la quantité de blé dont on peut faire usage au Manitoba est comparative de peu d'intérêt pour nos cultivateurs de l'ouest. Qu'on ait ou non un droit sur le grain, la chose n'importe pas beaucoup à ceux-ci.

Eh bien ! M. le président, je ne pense pas que j'aurais raison de dire que la population que je représente demande l'abolition du droit sur le blé ; mais, d'un autre côté, elle ne demande nullement son augmentation, et si son état pouvait être amélioré par l'abaissement du droit, en lui assurant un prix moins élevé sur d'autres articles dont elle fait usage, alors elle serait toute désireuse que la Chambre adopte une ligne de conduite quelconque, qu'elle peut croire convenable, relativement au droit sur le blé. Le ministre des Finances (M. Fielding) a fort exactement saisi, je considère, le sentiment des cultivateurs de l'ouest lorsqu'il a dit qu'ils se trouvaient beaucoup, sur cette question, dans des dispositions qu'on pourrait qualifier d'indifférentes.

Le marché qui convient au grain du Nord-Ouest est l'Angleterre. On peut en faire un certain usage dans l'Ontario, mais nous considérons l'Angleterre comme notre marché, et l'on sait que celle-ci est aussi le marché des Etats-Unis. Nous ne songeons pas que les Américains vont nous expédier du blé ou qu'ils vont de quelque façon exercer une influence sur notre prix.

Je répète à l'honorable député (M. Roche) que nous ne demandons pas l'abolition du droit sur le blé ; mais si cette abolition devait aider de quelque façon le gouvernement à diminuer les droits imposés sur d'autres articles nécessaires à la prospérité de la population de l'ouest, celle-ci serait alors absolument disposé à la voir s'accomplir. Tel est mon avis sur cette question.

Tandis que je suis debout, je désire exprimer mon approbation des remarques que l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) et l'honorable député de Selkirk (M. Richardson) ont faites relativement à la classification du blé. J'ai eu l'avantage d'examiner toute la question à la dernière session, et j'ai pu faire faire beaucoup pour écarter les difficultés qui existaient alors.

Je suis surpris que l'honorable député (M. Roche), qui a mis en doute les faits énoncés par mon hono-

M. ROCHE.

rable ami le député de Macdonald (M. Rutherford), soit lui-même hors du droit chemin. Il parle du mélange du blé trié avec le blé de qualité supérieure, mais il a entièrement omis le fait que, durant la dernière session, un arrêté ministériel a été adopté, déclarant qu'il serait illégal de mélanger le blé trié avec le blé dur n° 1, et que le premier devait être vendu tel qu'il est. Telle est la loi aujourd'hui, et l'on ne peut donc pas mélanger du blé trié avec du blé dur n° 1.

M. SPROULE : Le peut-on avec du blé n° 2 ?

M. DOUGLAS : Pas plus. Le blé trié doit être vendu tel qu'il est.

M. SPROULE : Il n'y a pas de classification distincte pour le blé trié, que je sache ? Je désire demander au contrôleur du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière) s'il y a un étalon pour le blé trié, car tel est ce sur quoi l'on a insisté.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Je l'ignore en ce moment, mais j'aurai le renseignement. Je sais que nous avons fait les règlements demandés, par lesquels nous défendons l'introduction du blé trié dans les blés de première et de deuxième qualité.

M. SPROULE : Je suis presque sûr que votre ministère n'a pas fait de règlements fixant un étalon pour le blé trié. Après le triage, ce blé primitivement était mélangé avec du blé dur n° 1 ; ensuite il le fut avec du blé dur n° 2 ; maintenant, il doit être mélangé avec quelqu'autre blé, soit de qualité n° 3 soit d'autre qualité inférieure. Il n'y a pas de classification spéciale pour le blé trié.

M. DOUGLAS : Je désire signaler à l'honorable député (M. Sproule) l'arrêté ministériel qui déclare spécialement que le blé trié doit être vendu tel qu'il est, et non pas mélangé avec le blé dur n° 1. Le cultivateur de l'Ontario ne possède pas de blé dur n° 1, en réalité, et je désire répéter qu'une des principales difficultés qu'éprouve le cultivateur de l'ouest, c'est qu'il n'obtient pas le plein prix de son grain. Voilà un fait bien connu. Dans la région que j'habite, sur la rivière Qu'Appelle, on trouve nombre de cultivateurs pour attester qu'ils cultivent du blé qui pèse 64 et 65 livres du boisseau, et la valeur marchande du grain pesant ce fort poids est beaucoup plus grande que celle du grain pesant seulement 60 livres. Le cultivateur ne retire pas l'équivalent de l'avantage de la qualité supérieure de son grain. L'acheteur mélange le grain de qualité supérieure au grain de qualité inférieure, le rend conforme à l'étalon, puis place sur le marché, à titre de blé dur n° 1, l'article constitué par ce mélange. Le blé acheté du cultivateur et manipulé par l'acheteur entre aux éleveurs de Fort-William sous telle qualité, et comme on le sait, pour pouvoir l'attester d'après des gens qui sont engagés dans la besogne, il en sort sous telle autre qualité. Le fait est qu'aujourd'hui, sur le marché anglais, nos cultivateurs de l'ouest obtiennent un prix de troisième classe pour un article de première qualité.

Il existe un grand besoin de réformes dans tout ce qui concerne le commerce du blé, et j'espère qu'à la session prochaine on examinera très atten-

tivement toutes les circonstances s'y rapportant. J'ai confiance que les choses seront mises en ordre, de manière que nos cultivateurs obtiennent justice, ainsi qu'un prix pour leur grain qui soit proportionné à la valeur de celui-ci.

M. DAVIN : Comme le ministre de l'Intérieur est en Chambre en ce moment, je voudrais savoir s'il partage l'avis exprimé par quelques-uns de ses partisans. L'honorable député de Lisgar (M. Richardson) et l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) ont représenté que le droit sur le blé et le droit sur la farine ne sont d'aucune utilité pour les cultivateurs.

Quelques VOIX : Il est six heures !

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Je n'ai pas d'objection à répondre à la question. Mon honorable ami doit savoir que le tarif tel que produit exprime mes vues. Je suppose que l'honorable député (M. Davin) sait que, vu ma qualité de membre du gouvernement, le tarif exprime mes vues.

Sir CHARLES TUPPER : Si mon honorable ami (M. Sifton) me le permet, je puis lui expliquer qu'en son absence, le ministre des Finances nous a informés que ce tarif était un compromis.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Bien trouvé ! Et je pense que le compromis est considéré généralement comme fort satisfaisant.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

AMERICAN BANK NOTE COMPANY.

La Chambre considère de nouveau la motion de M. Belcourt demandant l'adoption en troisième délibération du bill (n° 68) concernant l'*American Bank Note Company*.

M. BENNETT : L'autre jour, lorsque nous avons été saisis de cet article de l'ordre du jour, j'ai adressé la parole à la Chambre relativement au bill destiné à constituer cette compagnie en corporation. Lorsqu'on a continué la discussion générale de ce bill il y a une semaine ou environ, je me suis abstenu de faire des remarques, confiant qu'une autre occasion me le permettrait, et je me propose maintenant de dire quelques mots sur la question.

On a objecté au nom de la compagnie, et le député à qui le bill a été confié a eu amplement l'occasion de tenter de le changer. Il est clair que, dans le cours ordinaire des affaires, surtout relativement à la correspondance qu'on peut adresser à l'autre compagnie, la similitude des noms des deux compagnies devra causer beaucoup de confusion et d'ennui. Au Canada, comme dans tout pays où l'on fait enregistrer les noms, le ministre de l'Agriculture prend beaucoup de soin pour prévenir la ressemblance des noms. Lorsque ce bill a d'abord été présenté au comité, cette similitude a fourni le sujet de plaintes fort sérieuses de la part de la *British American Bank Note Company*. Je soumetts donc à cette Chambre que le bill devrait être retiré quant à présent, et qu'on devrait

s'arranger de manière à changer le nom de la compagnie dans le cas de sa constitution en corporation par le parlement canadien.

Il y a encore beaucoup d'objection, je crois, à ce qu'on accorde à cette compagnie les mêmes droits et privilèges qu'elle possède aux États-Unis. On n'a pas dit à la Chambre ni au comité, je pense, quels sont les membres de cette corporation. C'est un principe universel généralement établi au Canada que les noms des membres de corporations de compagnies à fonds social soient soumis au parlement, et je prétends respectueusement que ce cas-ci n'en est pas un où l'on doive permettre une exception à la règle. Il y a dans le bill cet article très vaste que la compagnie aura le droit d'exercer comme corporation tous les pouvoirs, privilèges et droits nécessaires à l'exécution de ses affaires généralement dans la ville d'Ottawa. Et puis, je prétends que la Chambre ne possède rien qui démontre quels sont les droits, les pouvoirs et les privilèges dont jouit l'*American Bank Note Company* aux États-Unis, lesquels la compagnie obtiendra pour l'exécution de ses affaires au Canada si on lui accorde l'acte de constitution en corporation proposé. Il est encore décrété dans cet acte que tous les privilèges et les droits que la compagnie possède aux États-Unis seront reconnus et confirmés par le parlement canadien. J'ai entendu faire l'observation — et d'après moi elle est fort sérieuse — que la compagnie ne devrait pas demander d'être constituée par ce parlement-ci, mais que, vu la nature commerciale de ses affaires, elle aurait dû voir à se faire constituer en la manière ordinaire pourvue dans les différentes provinces.

Quant à la question générale discutée en cette Chambre, savoir : pourquoi on a amené cette compagnie ici pour y faire affaires, je désire, avant de reprendre mon siège, protester contre tout ce qu'on a fait à cet égard. D'après la très grande quantité de correspondance imprimée et produite, il me paraît clairement que des droits et des privilèges d'une nature très étendue et très générale ont été accordés à la compagnie. En présence du fait que la compagnie canadienne qui, un grand nombre d'années durant, a joui du privilège de faire les affaires qu'on veut faire maintenant par cette autre compagnie, était prête à exécuter les conditions de l'entreprise pour laquelle le gouvernement demandait des soumissions, on aurait dû donner le premier avantage à la compagnie canadienne, qui avait donné satisfaction au pays durant tant d'années, et avait fait les choses à son plus grand honneur. Je crois que dans le cours ordinaire de la vie, on devrait accorder tous les avantages aux gens qui agissent loyalement et franchement ; et le gouvernement devrait s'efforcer de renouveler les contrats avec les compagnies qui ont tâché de les exécuter honnêtement.

Je sais que dans le département des Postes, telle a été la coutume par le passé — et je n'ai pas de doute qu'on y revienne après un certain temps — dans le cas de ceux qui avaient l'entreprise du transport des malles pour le court terme de quatre ans, après qu'on avait provoqué une concurrence raisonnable et demandé des soumissions. Tout en sachant que le directeur général des Postes actuel a jugé bon d'annuler certains contrats de cette nature, qu'on aurait dû renouveler, je crois encore, cependant, qu'avant qu'il cesse l'exercice de ses fonctions, la pression des amis du parti ou son propre sentiment de justice seront assez puissants

pour le faire arriver à voir qu'il n'est pas absolument mauvais de renouveler des contrats semblables.

Appliquant ce principe au cas actuel, que constatons-nous ? Qu'après s'être installée à grands frais à Montréal, la *British American Bank Note Company*, à la demande du gouvernement de l'époque, a bâti des édifices fort coûteux à Ottawa, pour l'exécution de cette besogne même d'imprimer les billets du Canada et les timbres du revenu et des postes.

A ce propos, je demanderai au directeur général des Postes si les timbres du jubilé, qui, si je comprends bien, sont imprimés, l'ont été au Canada, en vertu du contrat, ou aux Etats-Unis ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Ils s'impriment en ce moment. Chacun d'eux sera imprimé à Ottawa. Je les ai vu imprimer, ce que peut faire lui-même l'honorable député, sur la rue Wellington.

M. BENNETT : Quant aux travaux préliminaires de la gravure, cela doit-il être fait au Canada ou aux Etats-Unis ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai demandé à l'entrepreneur combien il faudrait du temps d'un homme pour préparer les planches et la gravure. J'oublie en ce moment le nombre exact de jours qu'il m'a mentionné, mais ce nombre était des plus insignifiants. Il m'a dit, je pense, qu'il faudrait en tout deux ou trois semaines du temps d'un homme. Ce sont là tous les travaux faits en dehors du Canada. Il a dit aussi que, au lieu d'y perdre, le Canada gagnerait à cet arrangement, attendu qu'il aurait pour effet le transport à Ottawa d'une grande quantité de travaux actuellement faits aux Etats-Unis. Il a déclaré que sa compagnie avait des clients très nombreux au Canada pour la confection des billets des banques canadiennes, tous travaux qu'on allait maintenant transporter à Ottawa pour les y exécuter, au lieu de le faire aux Etats-Unis comme jusqu'à présent.

M. BENNETT : J'ignore si le directeur général des Postes (M. Mulock) a fait cette défense en guise de légère réclame pour la nouvelle compagnie, mais j'ai confiance, dans l'intérêt de la compagnie Canadienne, que, malgré la forte réclame que le gouvernement actuel fait à la compagnie américaine, elle pourra encore obtenir des particuliers au Canada la même bonne mesure d'encouragement et de patronage qu'on lui a accordée jusqu'à présent.

Je prétends que quand l'ex-gouvernement a demandé à la Compagnie de lithographie Burland de fixer son établissement à Ottawa, on n'avait pour objet uniquement de lui faire diriger là des affaires commerciales, mais on voulait plutôt que les affaires du gouvernement fussent faites sous l'œil du cabinet ; et quand on considère la nature grave de ces affaires, c'est-à-dire la publication des billets de banque du Canada et de ses timbres-poste, chacun doit trouver clair qu'il est des plus importants que ces travaux soient faits à Ottawa ; sans doute, dans les circonstances actuelles, il peut n'y avoir rien à redire de ce chef, vu que la compagnie américaine se propose d'exécuter ses travaux en cette ville, mais je dis que l'ancien gouverne-

M. BENNETT.

ment ayant fait une condition essentielle du contrat conclu avec la Compagnie de lithographie Burland, que celle-ci se transporterait à Ottawa, et cette compagnie s'étant engagée en de très grandes dépenses pour élever un bel édifice à Ottawa, on aurait dû lui accorder une préférence prononcée.

L'honorable ministre des Finances, il est vrai, a justifié son refus d'accorder l'entreprise à la Compagnie de lithographie Burland aux mêmes conditions que celles offertes par la compagnie américaine, en disant que lorsque deux personnes ont fait leur offre, ce n'est pas agir en hommes d'affaires que de faire connaître la plus basse au soumissionnaire le plus élevé, pour donner ensuite à celui-ci la préférence aux conditions les plus modestes. Ce que j'ai à dire en réponse, c'est que le principal objet du gouvernement était d'obtenir des soumissions aussi basses que possibles ; et l'on aurait pu atteindre cet objet en donnant l'entreprise à la compagnie de lithographie Burland, puisqu'elle avait offert d'accepter cette entreprise absolument aux mêmes conditions que celles de l'autre compagnie.

L'honorable ministre des Finances a aussi parlé de la Compagnie Burland comme d'une compagnie qui, apparemment, croyait elle-même constituer un monopole. Je puis dire en réponse qu'il est évident, d'après les documents produits, que l'ex-gouvernement n'a pas du tout vu sous ce jour la Compagnie de lithographie Burland, car lorsqu'on a demandé à renouveler le contrat quelque temps avant son expiration, l'ex-ministre des Finances a refusé formellement de le faire, mais a déclaré à la compagnie qu'elle devait attendre l'expiration de son contrat. Voilà qui ne prouve pas que le ministre des Finances de l'ex-gouvernement portait un intérêt bien profond à la Compagnie de lithographie Burland.

Bien que le gouvernement actuel ait été fort poliment invité à visiter l'établissement de la Compagnie Burland, le ministre des Finances, si j'ai bien compris la discussion qui a eu lieu il y a quelques jours, a refusé d'y répondre en aucune manière. La nature de l'entreprise était importante, un fort montant d'argent était placé dans cette entreprise, et si le ministre des Finances eût éprouvé beaucoup d'intérêt pour ce qui constituait une grande industrie canadienne, il aurait, je pense, en moins visité l'établissement, et vu s'il ne lui était pas possible d'en arriver à certaines conditions avec la Compagnie Burland, au lieu de traiter celle-ci de la manière cavalière dont il l'a fait. On eût accompli seulement un acte de justice, je crois, en étendant à la Compagnie de lithographie de Burland le même privilège que celui étendu à la compagnie américaine, savoir : le privilège d'accepter l'entreprise aux mêmes conditions. Il n'aurait pas été préjudiciable à l'intérêt public d'en agir ainsi, et l'on aurait été plus honnêtes dans les procédés employés envers la compagnie Burland.

J'espère que l'honorable député à qui le bill a été confié, verra, avant d'insister sur son adoption définitive, à ce que le nom de la compagnie soit changé de manière à prévenir la possibilité de difficultés entre les deux compagnies au sujet de leurs noms dans l'accomplissement de leurs affaires en général. J'espère, en outre, que l'article qui accorde à cette compagnie des droits très étendus, qui non seulement lui donnent le droit d'exécuter ses affaires au Canada, mais confirment tous les droits et privilèges que lui confère sa charte américaine, ne devien-

dra pas loi, mais que l'étude de ce bill va être renvoyée au gouvernement qui doit s'en occuper, c'est-à-dire le gouvernement provincial, par qui la compagnie pourrait être constituée en corporation pour les fins de l'exécution de ses affaires généralement dans le pays.

Motion adoptée, et le bill est lu une troisième fois et adopté.

EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 90) concernant la Compagnie du pont de Montréal. (M. Préfontaine.)

Bill (n° 106) concernant la Compagnie de dépôt, d'entrepôt et de prêt de la Confédération (à responsabilité limitée), et changeant son nom en celui de Compagnie de dépôt et de fidéicommiss de la Puissance (à responsabilité limitée). (M. Gibson.)

Bill (n° 119) constituant en corporation la Compagnie d'assurance La Mutuelle Générale Canadienne. (M. Madore.)

Bill (n° 21) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Manitoba au Pacifique. (M. Douglas.)

Bill (n° 30) concernant la Compagnie du chemin de fer des comtés du Centre. (M. McMullen.)

Bill (n° 53) à l'effet de remettre en vigueur et de modifier de nouveau les actes relatifs à la Compagnie de chemin de fer et de mines de la Saskatchewan, et de changer le nom de la compagnie en celui de Compagnie de chemin de fer et de mines de la Saskatchewan-Pacifique. (M. Lount.)

Bill (n° 60) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix.—(M. Langelier.)

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 118) concernant la compagnie de mines, de traite et de transport du Yukon. (M. Maxwell.)

VOIES ET MOYENS.—LE TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des vies et moyens.

(En comité.)

122. Livres, savoir : romans, nouvelles ou autre littérature semblable, non reliés, ou couverts en papier, y compris les tarifs de chemins de fer et de télégraphe, reliés en livres ou en forme de brochure, mais non comprenant pas les annuaires ou publications de Noël généralement connus sous le nom de livres amusants pour les enfants, 20 pour 100 *ad valorem*.

M. ROSS-ROBERTSON : Je demanderai au ministre des Finances de remettre la considération de cet item et du suivant à mardi, car je suis obligé de partir pour Toronto, par chemin de fer dans quelques instants.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami a une raison particulière de vouloir faire remettre la considération de cet item, j'aimerais l'entendre nous la donner. Je sais que l'honorable député (M. Ross-Robertson) est particulièrement intéressé dans la question des droits d'auteur,

mais cette question ne se présente pas au sujet de cet item.

M. ROSS-ROBERTSON : Lors de la prise en considération de cet item, je voulais dire quelques mots sur les droits d'auteurs, ainsi que sur les droits sur les livres. Je sais que l'honorable député d'York (M. Foster) désire aussi parler sur item.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai eu une conversation avec l'honorable député d'York relativement aux affaires de ce soir, et nous avons convenu de remettre la considération de plusieurs item, mais il n'a pas été question de celui-ci (122). J'aimerais obliger tout député qui voudrait remettre à un autre jour la considération d'un item du tarif, mais lorsqu'il y a des raisons particulières d'en agir ainsi. Je crois que plus tard l'honorable député aura l'occasion de nous donner ses vues sur la question des droits d'auteur.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que mon honorable ami voudrait discuter cet item indépendamment de la question des droits d'auteur. Remettre la considération de cet item à mardi prochain n'occasionnerait, je crois, aucune perte de temps.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mais pourquoi l'honorable député ne nous dit-il pas quelle est son intention ? A-t-elle quelque objection au changement qui est proposé ?

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami veut partir pour Toronto.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il y a encore une heure entière et si la discussion menace de se prolonger, nous pourrions l'ajourner. Mais il est probable qu'une discussion de quelques minutes sera suffisante.

M. ROSS-ROBERTSON : Au sujet de cet item n° 122, je désire attirer l'attention de la Chambre sur une question d'une grande importance, tant pour les personnes qui lisent que pour celles qui écrivent des livres. L'industrie de la fabrication du papier, de la typographie et de la reliure est telle que le tarif ne devrait pas y porter atteinte. On ne devrait pas exposer le gagne-pain d'une foule de personnes, hommes et femmes, garçons et filles, lorsqu'il y a un moyen facile de remédier au mal. L'injustice a assombri les jours des imprimeurs canadiens pendant les cinquante dernières années de ce siècle et il est grand temps de redresser les griefs qui existent, d'éclairer par quelque mesure de justice l'âpre sentier que parcourent ces rudes travailleurs. La question des droits d'auteur en est une que l'on s'abstient, en général, de discuter. On hésite à aborder un sujet qui a été examiné sous toutes ses faces dans les derniers parlements.

L'honorable député (M. Edgar) qui préside aux délibérations de cette Chambre a peut-être aidé, plus qu'aucun homme au Canada à éclairer l'esprit de cette Chambre sur cet important sujet. La vérité est que la discussion de cette question des droits d'auteur ne présente aucun problème compliqué.

Le plus grand obstacle est que quelques députés, lorsqu'on leur parle des droits d'auteurs, croient que c'est là une question insignifiante ou de très

peu d'importance. Ils croient que ce sujet n'intéresse qu'une poignée de fabricants de papiers, d'imprimeurs et d'éditeurs de Toronto et de Montréal. Ils ne savent pas que la législation concernant les droits d'auteurs affecte des centaines de fabricants et des milliers de travailleurs. Je parle de ce sujet en tant qu'il intéresse les compositeurs, les fabricants d'électrotypes, les pressiers, les relieurs et en fin de compte, l'éditeur. Au point de vue du nombre, cette législation intéresse des milliers d'ouvriers. Au point de vue pécuniaire, la somme payée pour salaires ou placée dans les établissements de typographie s'élève à un million de dollars. C'est parce que je suis au courant de ces faits que je me lève ce soir pour demander au parti libéral de ne pas abandonner, maintenant qu'il est au pouvoir, l'imprimeur canadien dans la lutte que fait ce dernier pour obtenir la justice qu'on accorde à tout le monde ; car dans l'opposition, quelques-uns des chefs de ce parti ont tendu une main secourable à l'imprimeur canadien. Je n'ai pas l'intention d'infliger à la Chambre un long discours sur les droits d'auteurs ; je serais le dernier homme à soulever une discussion qui ne pourrait amener aucun résultat pratique ; mais la position de l'imprimeur et de l'éditeur est grave, et il est absolument nécessaire de l'examiner avant l'adoption définitive de ce tarif. Laissez-moi esquisser, dans quelques phrases, la question qui nous occupe. Par droits d'auteur, l'on entend la faculté exclusive de publier dans de certaines conditions et durant un certain nombre d'années, des livres et autres publications. Au Canada, les droits d'auteurs existent pendant quarante-deux ans. En 1842, le gouvernement impérial ou plutôt le parlement de la Grande-Bretagne a voté un acte connu sous le nom de l'Acte concernant les droits d'auteur de 1842.

Cet acte s'appliquait à toutes les possessions anglaises ; on ne pouvait vendre que les livres anglais enregistrés et l'importation ou la vente des reproductions étrangères de ces livres était défendue, tant dans la Grande-Bretagne que dans toutes ses colonies. De 1843 à 1847, le parlement canadien a vigoureusement protesté contre cette défense, car les éditeurs canadiens étaient, dans le temps, rares et clairsemés et les livres anglais étaient dispendieux. Les autorités de Westminster ou plutôt de Downing Street, voyant que le moment d'agir était arrivé, amendèrent en 1847 l'acte de 1842, et permirent l'importation de reproductions d'ouvrages étrangers, moyennant un droit régulier de 12½ pour 100, payable à l'auteur anglais. On a perçu ce droit au Canada depuis 1847 à 1895. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord a donné au parlement canadien juridiction sur cette question des droits d'auteur, ainsi que sur tous les autres sujets qui se rapportent au gouvernement du pays. Nous pouvons très bien légiférer sur tous les autres sujets, mais lorsqu'il s'agit des droits d'auteur, le gouverneur général a reçu ordre de refuser sa sanction, à moins d'une permission spéciale de Downing Street. En 1872, le Canada a adopté un acte concernant les droits d'auteur. Cet acte qui nous accordait le pouvoir absolu de régler cette question, fut réservé, et la sanction royale fut refusée. Le point essentiel de cet acte était la publication en vertu d'une licence. Les éditeurs canadiens crurent que si les éditeurs américains pouvaient approuver le marché canadien en payant un droit régulier de 12½ pour 100, l'imprimeur canadien avait droit au même privilège. En 1874, le

M. ROSS-ROBERTSON.

parlement du Canada demanda à l'unanimité, dans une adresse, la sanction royale à l'acte de 1872 ; mais lord Carnarvon répondit : Non, votre acte vient en conflit avec l'acte impérial de 1842 et je ne consentirai pas à une législation qui est préjudiciable aux auteurs anglais.

En 1875, le parlement canadien élimina l'article qui avait soulevé des objections, savoir : l'article relatif à la licence et adopta l'acte de 1872 qui a, naturellement, continué à livrer le marché canadien, aux éditeurs et aux imprimeurs américains. C'est l'acte qui existe aujourd'hui.

En 1888, fut formée l'association canadienne des droits d'auteur, et grâce à ses efforts, on a remédié aux défauts de l'acte de 1875, et l'on a adopté un acte concernant les droits d'auteur ; mais le gouverneur général ne signa pas et la sanction royale fut refusée.

Sir John-D.-S. Thompson était véritablement l'ami de l'ouvrier et de l'éditeur canadiens. Il comprenait parfaitement la question des droits d'auteur ; il constata toutes les difficultés de la position, mais il maintint constamment, jusqu'à l'heure de sa mort, que le parlement canadien avait parfaitement le droit d'adopter pour le Canada un acte concernant les droits d'auteur. Les archives officielles nous disent la position qu'il a prise, position qu'il accentua en juillet 1895, en ordonnant aux bureaux de douane de ne plus percevoir le droit régulier de 12½ pour 100 payable aux auteurs anglais. Il est à peine besoin de déclarer que depuis 1895, ce droit n'a pas été perçu. Cet acte de sir John Thompson nous a ramenés à l'acte impérial de 1842, et nous sommes aujourd'hui régies par cet acte. Aux termes de cet acte, l'importation des reproductions étrangères est strictement prohibée ; de sorte que de telles importations sont aujourd'hui illégales et les importateurs sont passibles d'une amende. L'Association des droits d'auteurs du Canada, représentant les fabricants de papier, les imprimeurs, les relieurs et les éditeurs, a pressé de nouveau le gouvernement d'agir. En septembre 1895, M. Hall Caine, représentant la Société des auteurs anglais, a rencontré, à Toronto, l'Association des droits d'auteurs, et dans une conférence qui eut lieu, M. Caine et l'association canadienne échangèrent leurs vues d'une manière franche et complète sur la question considérée sous ses deux côtés. On jeta les bases d'une mesure législative et on prépara le projet de l'acte, afin de le soumettre au gouvernement.

Dans le mois de décembre 1895, une conférence eut lieu dans le département de l'Agriculture à Ottawa, entre M. Hall Caine, représentant les auteurs constitués en corporation, M. Dady, représentant les intérêts des éditeurs de la Grande-Bretagne, l'Association canadienne des droits d'auteurs et le gouvernement. L'honorable M. Ouimet, qui remplissait alors les fonctions de ministre de l'Agriculture, présidait. Ce projet a été soumis, discuté et adopté comme base d'une législation future par le gouvernement. En un mot,—et je demande aux honorables membres de cette Chambre de remarquer ceci,—ce projet déclarait que, si un Anglais ayant un droit d'auteur refusait de publier une édition de son ouvrage au Canada, l'imprimeur canadien, en vertu d'une licence spéciale et en payant dix pour cent sur le prix du livre en détail, pourrait publier en ce pays ce livre anglais enregistré. Les détails du projet furent arrêtés entre toutes les parties et nous nous trouvons

aujourd'hui face à face avec le tarif actuel. Ayant refusé de percevoir plus longtemps le droit régalién de 12½ pour 100, imposé par l'Acte impérial de 1847, le gouvernement peut être forcé de remettre, dans les réglemens des douanes, un ordre enjoignant de percevoir ce droit de 12½ pour 100. Cependant l'on doit faire quelque chose afin que les libraires et les imprimeurs sachent exactement à quoi s'en tenir, car aujourd'hui on peut s'attaquer au commerce des livres et l'obliger de payer une amende pour violation de l'Acte impérial de 1842. L'importateur canadien fait entrer dans le pays ces reproductions étrangères, convaincu que, quand le gouvernement perçoit, de la manière ordinaire, le droit *ad valorem*, cette importation est légalisée. Mais il n'en est rien.

Quant à moi, je pense que la ligne de conduite adoptée par le gouvernement en cette matière, est la seule que l'on pouvait suivre. Il y a cependant ce point sur lequel je désire attirer l'attention du ministre des Finances et du contrôleur des Douanes; c'est qu'en 1847, lorsque le gouvernement impérial a voté l'Acte des droits régaliens, l'auteur anglais n'était pas protégé aux Etats-Unis, comme il l'est aujourd'hui. Le gouvernement impérial ne ferait rien, je crois, de contraire au privilège que possède l'écrivain anglais d'obtenir un droit d'auteur aux Etats-Unis.

La conséquence naturelle de cette législation douanière sera un nouvel acte concernant les droits d'auteur au Canada. Le gouvernement a l'Acte Hall-Caine de 1895, et il a l'acte préparé par M. Newcombe, le sous-ministre de la Justice, acte approuvé, si je suis bien informé, par le bureau colonial. En mentionnant cet acte, permettez-moi de vous dire qu'il n'y a personne mieux renseigné sur le sujet des droits d'auteur que le sous-ministre actuel de la Justice. Je crois que le gouvernement a encore un troisième acte, de sorte qu'il possède toutes les facilités possibles pour présenter une loi appropriée aux circonstances. N'importe lequel de ces trois actes est acceptable et remédierait au mal qui existe. Le lecteur canadien serait certainement satisfait, car il achèterait ses livres à aussi bon marché et, dans certains cas, à meilleur marché qu'aujourd'hui. L'ouvrier canadien, le fabricant de papier, le compositeur, le fabricant d'électrotypes, le pressier, le relieur, l'éditeur, enfin tous ceux qui ont quelque chose à faire avec la production de livres, auront en abondance le travail qui leur manque aujourd'hui. J'espère que le gouvernement ne se contentera pas de prendre cette matière en sérieuse considération; mais que le plus tôt possible, il préparera, pour la prochaine session, un acte qui remédiera au mal dont ont souffert depuis cinquante ans, l'ouvrier et l'éditeur canadiens.

Passons maintenant à l'examen de l'item du tarif. Le nouveau droit est de 20 pour 100 et de 10 pour 100 *ad valorem*, au lieu de l'ancien droit de 6 cents par livre. Aux termes de l'ancien tarif, un livre pesant, disons, une livre aurait payé un droit de 6 cents. Le coût du livre étant de 10 cents, le droit serait de 60 pour 100. Aux termes du nouveau tarif, le droit sur ce livre serait de 2 cents ou 20 pour 100, et si le livre vient d'Angleterre, il y aura encore une réduction en vertu de la clause qui établit des droits différentiels en faveur de la mère-patrie, de sorte que le droit sur ce livre sera de 15 pour 100. Prenez un livre relié qui pèsera, disons, une livre et quart—j'alloue un quart

de livre pour la couverture. Le prix du livre serait de \$1 et le droit varie de 7½ à 10 cents. Aux termes du nouveau tarif, le droit sera de 10 pour 100 *ad valorem*, et aux termes du tarif de droits différentiels, dans deux ans, ce sera 7½ pour 100. Quant à moi, je ne crois pas qu'un tarif de tant la livre convienne aux œuvres de l'esprit. Ce n'est pas, d'après moi, selon le poids, que l'on doit imposer des droits sur la littérature; nous ne devons pas considérer les produits de l'intelligence comme les denrées ordinaires, le thé, le tabac et le sucre. J'aimerais demander au contrôleur des Douanes, lequel des deux articles, n° 122 ou n° 123, s'applique aux brochures. J'ai lu les deux articles, l'un impose un droit de 20 pour 100 et l'autre un droit de 10 pour 100, et je ne vois aucune mention des brochures.

LE MINISTRE DES FINANCES: Je suis enclin à croire que le droit de 20 pour 100 s'applique aux brochures. Elles sont considérées comme des livres non reliés, et elles seront admises de cette manière. On n'a pas encore attiré mon attention sur ce point là, mais à première vue, je crois que les brochures doivent entrer frappées d'un droit de 20 pour 100.

M. ROSS-ROBERTSON: Je suis heureux d'entendre le ministre des Finances faire cette déclaration, car je suis informé que la décision donnée à l'Hotel des Douanes de Toronto, est que ces livres devaient entrer en payant 10 pour 100.

LE MINISTRE DES FINANCES: Si la question a déjà été décidée, je n'aimerais pas à exprimer un avis contraire à cette décision, mais j'étudierai la question. Mon honorable ami, le contrôleur des Douanes, donnera à la matière, j'en suis certain, sa plus prompt attention.

M. ROSS-ROBERTSON: L'ancien droit sur les brochures était de 6 cents par livre, ou environ 25 pour 100 *ad valorem*. Le nouveau droit,—je parle comme si le droit était de 10 pour 100, sera de 10 pour 100 *ad valorem* et aux termes de la clause des droits différentiels de 7½ pour 100. Si l'honorable ministre déclare que le droit de 20 pour 100 est applicable aux brochures, alors elles sont frappées du même droit que le papier commun et les livres reliés.

LE MINISTRE DES FINANCES: S'il y a des doutes à ce sujet, nous pouvons amender cet item afin qu'il se lise comme suit: "Livres non reliés ou parties quelconques de ces livres", ce qui, je crois, rendrait la pensée de l'honorable député.

M. ROSS-ROBERTSON: Je ne parle pas ainsi dans l'intention d'embarrasser le ministre des Finances, mais c'est là une question qui a causé une grosse discussion dans le monde commercial de Toronto et parmi les membres de l'association des droits d'auteur, et je veux savoir exactement à quoi m'en tenir. Nous payons un droit de 25 pour 100 sur le papier blanc et nous imprimons nos livres au Canada, mais aux termes du tarif actuel, nous pourrions acheter le même papier à Holyoke, faire imprimer nos livres à Boston et les faire entrer ici en payant le droit de 10 pour 100. L'honorable ministre saisit toute l'inconséquence de cet état de choses.

LE MINISTRE DES FINANCES: Je corrigerais l'item de manière à faire disparaître tous les

doutes à ce sujet, savoir : que les livres ou parties de livre seront compris dans l'item de 20 pour 100.

M. ROSS-ROBERTSON : C'est tout ce que j'ai à dire sur ce paragraphe. Je suppose que le ministre des Finances nous déclarera si le gouvernement a l'intention de s'occuper de cette question des droits d'auteur, durant les vacances de la Chambre, afin de mettre un terme à une longue et fatigante discussion qui traîne depuis dix ans et afin que l'imprimeur et l'éditeur canadiens puissent obtenir au moins quelques-uns des droits qui leur appartiennent.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Ross Robertson) a dit, à juste titre, que la question des droits d'auteur est une des questions les plus difficiles et les plus compliquées qui se soient présentées dans ce parlement. En vérité, il y a des deux côtés de cette Chambre, peu de députés, j'imagine, qui aient fait une étude approfondie de cette question. Le gouvernement a pris ce sujet en considération dernièrement, et je suis porté à croire que c'est un des sujets dont le premier ministre s'occupera durant son séjour en Angleterre. Sans faire une promesse positive, j'espère et j'ai raison d'espérer, qu'avant la prochaine session du parlement, nous aurons une entente parfaitement claire et définie dans le sens que l'honorable député vient de mentionner.

M. ROSS-ROBERTSON : L'on m'a informé que le bureau colonial n'avait soulevé aucune objection. L'acte dont les grandes lignes ont été approuvées par M. Hall Cairne et M. Dady, est dans le département de la Justice, et tout ce que nous attendons maintenant, c'est que l'on donne à cet acte une forme convenable et qu'on le soumette à la considération du parlement.

J'aimerais demander au contrôleur des Douanes quelle sera la position des libraires par rapport aux importations. On permet l'entrée des reproductions étrangères sans exiger le paiement du droit régulier de 12½ pour 100. Naturellement, il y a la violation de l'acte de 1842. Je crois que la position prise par le gouvernement est celle qu'il devait prendre. Le gouvernement impérial nous fait injure en s'attendant à ce que nous percevions le droit régulier de 12½ pour 100 sur les reproductions américaines, lorsqu'il refuse à nos éditeurs canadiens la permission d'imprimer le livre au Canada, en payant un droit régulier similaire ; mais les importateurs de ce pays sont sous l'impression qu'en payant au gouvernement le droit *ad valorem* l'importation est légalisée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement ne perçoit pas le droit de 12½ pour 100 pour le profit de l'auteur, comme cela se faisait autrefois ; mais simplement pour le bénéfice du trésor canadien ; et si l'importateur canadien est sous cette impression cette discussion aura probablement pour effet de le détromper. Nous laissons la question des droits d'auteur au point où elle se trouve aujourd'hui, en attendant que nous puissions en faire une étude plus approfondie. Si les importateurs s'exposent à des peines, ce sont des peines imposées par l'acte impérial ; il est loisible aux autres Etats d'infliger des peines, mais nous n'emploierons pas le département des Douanes comme instrument pour les appliquer. La question reste au même état où nous l'avons trouvée.

M. FIELDING.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que vous allez plus loin que cela. En percevant un droit sur un article importé dans le pays, vous légalisez l'importation.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je ne crois pas que nous la légalisions précisément. Nous renonçons au droit de poursuivre pour violation de l'Acte concernant les droits d'auteur, mais j'imagine qu'il est loisible aux intéressés de poursuivre.

M. ROSS-ROBERTSON : Le ministre des Finances vient de déclarer que le gouvernement percevait le droit régulier de 12½ pour 100 pour le bénéfice du trésor canadien. Il doit vouloir dire le droit de 20 pour 100, et non le droit régulier de 12½ pour 100, car la perception de ce dernier droit a été suspendue depuis 1895.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne percevons pas le droit de 12½ pour 100 ; nous ne nous en occupons pas.

M. POWELL : Je ne sais pas ce que l'on veut dire par les mots "romans ou littérature semblable", si ces mots ont un sens quelconque. Je suppose que cela comprendrait les poésies, et les fables d'Esopes. L'amendement ne s'appliquera qu'aux romans ; je comprends que vous voulez l'appliquer à tous livres qui sont du même genre que les romans ; il ne peut s'appliquer aux ouvrages historiques ou scientifiques.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans neuf cas sur dix, les livres de ce genre seront reliés.

M. POWELL : Je mentionnerai un cas qui n'est pas du tout prévu par le tarif. Les rapports judiciaires nous arrivent tous les mois, non reliés. De quel droit va-t-on les frapper ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que l'on ne considérera pas un rapport judiciaire comme étant un travail fictif.

M. POWELL : Le ministre des Finances est justement à établir le point que je voulais prouver. Ces rapports ne sont ni des ouvrages fictifs ni des ouvrages qui ressemblent à ces derniers. Où se trouvent-ils dans le tarif et quel droit paient-ils ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A l'item des articles payant 10 pour 100.

M. ELLIS : Je crois que le droit de 10 pour 100 s'applique aux livres d'un caractère élevé, qui sont quelquefois importés en brochures. Mais l'amendement de l'honorable député de Toronto-est (M. Ross-Robertson) ne s'applique qu'aux livres d'une classe peu élevée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est là tout ce à quoi il était destiné à s'appliquer.

M. ROSS-ROBERTSON : Dois-je comprendre qu'un estimateur décidera si ces livres en fascicules sont frappés d'un droit de 10 ou de 20 pour 100 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Toutes ces questions devront être pour le moment décidées par un estimateur, mais un rapport devra être fait à Ottawa, et au bout d'un certain temps des règle-

ments seront adoptés qui feront disparaître tout doute à cet égard. Pour commencer, l'estimateur devra agir au meilleur de son jugement.

M. POWELL : Prenez pour exemple la *Franklyn Square Library*, qui publie en même temps, des ouvrages scientifiques, historiques et philosophiques, et aussi quelques romans ou nouvelles. Les livres de cette librairie ne tomberont pas sous le coup de la clause 22, parce qu'ils ne sont pas des romans, nouvelles ou littérature semblable, toutefois ils ne sont pas reliés. Où les classez vous ?

M. ROSS-ROBERTSON : Je voudrais justement appeler l'attention de l'honorable ministre des Finances sur ce point. Il ne peut exister le moindre doute que pour cette catégorie de livres le véritable droit est 20 pour 100 *ad valorem*. Ce sont les livres couverts en papier, et l'importation de ce genre de littérature, tels que les rapports judiciaires et les ouvrages publiés par livraisons, est si peu considérable que c'est à peine une goutte d'eau comparée au reste des importations de cette nature, et il vaudrait mieux déclarer immédiatement que les livres couverts en papier paieront un droit d'entrée de 20 pour 100. Maintenant comme l'a fait remarquer l'honorable député de Westmoreland au sujet de la *Franklyn Square Library*, il me semble que tous les ouvrages de ces librairies, qu'elles publient des livres de science ou des romans ou nouvelles, devraient être compris dans la clause du tarif imposant un droit de 20 pour 100. Ce serait là le moyen le plus sûr.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je propose en amendement que après les mots "brochures," les mots suivants soient ajoutés : "ou parties de."

M. MARTIN : Avant que cet item soit adopté, je voudrais faire remarquer que le droit imposé sur cette classe de livres est trop peu élevé, et je considère que le comité doit beaucoup de reconnaissance à l'honorable député de Toronto (M. Ross-Robertson) pour la manière habile avec laquelle il a exposé cette question devant la Chambre. Notre pays a été inondé de romans d'un caractère plus que douteux venant des Etats-Unis. Les journaux américains offrent des livres de cette catégorie en primes à leurs abonnés, et le résultat de cet état de choses c'est que notre pays est inondé de journaux et de romans américains d'une moralité plus que problématique. J'aimerais beaucoup à voir les droits sur ces romans immoraux augmentés au moins tels qu'ils étaient sous l'empire de l'ancien tarif, plus particulièrement parce que les journaux américains offrent de semblables livres comme cadeaux pour obtenir des abonnements.

Je crois que si nous rétablissions l'ancien droit de 6 centins par livre, nous ferions une excellente chose.

L'item tel que amendé est adopté.

123. Annonces et imprimés, savoir.—Brochures d'annonces, cartes d'annonces de cirques illustrées, publications périodiques d'annonces illustrées, listes, livres et catalogues de prix illustrés, almanachs et calendriers d'annonces, circulaires, feuilles volantes ou brochures d'annonces pour romades brevetés ou autres; étiquettes de boîtes de cigares; chromos, chromatypes, oléograpes d'annonces ou autres ouvrages produits par quelque procédé autre que la peinture à la main ou dessin et portant des annonces imprimées, lithographiées ou

étampées, y compris les billets, placards et feuilles pliées d'annonces ou autres ouvrages artistiques similaires, lithographiés, imprimés ou étampés sur papier ou carton, pour les fins de commerce ou d'annonces, n.a.p., quinze centins par livre.

Étiquettes pour fruits, légumes, viandes, poissons, confiseries ou autres articles; étiquettes, billets ou adresses pour expédition ou prix; et billets de chemins de fer et autres, lithographiés ou imprimés, ou imprimés en partie, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je propose que les mots "étiquettes de boîtes de cigares" soient retranchées du paragraphe premier et qu'au commencement du dernier paragraphe les mots "étiquettes de boîtes de cigares" soient ajoutées.

L'amendement est adopté.

M. WALLACE : Je crois que le gouvernement devrait expliquer pour quelle raison il a modifié ce droit depuis l'introduction de son premier tarif. Dans les résolutions présentées en premier lieu ces articles étaient frappés d'un droit de 35 pour 100. On a fait disparaître le droit *ad valorem*, et l'on a imposé cette taxe qui a toujours été si répréhensible au dire des honorables députés de l'autre côté de la Chambre, un droit spécifique. Pourquoi ce changement a-t-il été fait ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On a fait remarquer au gouvernement qu'une grande partie des imprimés qui entrent dans notre pays ont une valeur commerciale, et il est difficile d'établir une valeur pour un droit *ad valorem*. Prenez par exemple, les fabricants de médicaments brevetés des Etats-Unis qui expédient des médicaments et aussi des imprimés ou annonces, lesquels n'ont aucune valeur commerciale—et sont destinés à être distribués sans frais. Ces imprimés ou annonces sont entrés sur les factures à des prix très bas, et le droit *ad valorem* ordinaire ne permettrait pas de percevoir un montant considérable sur ces articles. Nous avons cru qu'il valait mieux placer un droit spécifique sur cette catégorie de marchandises, et comme les autres sont plus faciles à évaluer, nous avons imposé sur ces dernières un droit de 35 pour 100 *ad valorem*.

Photographies, chromos, chromatypes, artotypes, oléograpes, peintures, dessins, gravures ou imprimés, ou épreuves d'iceux, et semblables ouvrages artistiques, n.a.p.; impressions sur papier bleu, plans de constructions et cartes géographiques et marines, n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.

M. ERB : Avant que cet item soit adopté, je désirerais avoir un renseignement. On remarquera que dans cet article figurent des mots signifiant "non autrement pourvu." Or, en lisant le tarif, je constate que parmi les objets placés sur la liste des articles admis en franchise se trouvent "les tableaux à l'huile ou aquarelles, par des artistes d'un mérite reconnu, etc." Sous l'application de l'ancien tarif, de 1894, ces articles étaient aussi sur la liste des objets admis en franchise.

Je voudrais savoir pourquoi le gouvernement actuel n'a pas cru devoir imposer un droit sur ces tableaux. Notre tarif est supposé fait premièrement dans le but de percevoir un revenu, et deuxièmement, pour pourvoir à toute protection qui sera jugé nécessaire. Nous savons aussi tous que notre tarif est censé peser le plus légèrement possible sur les choses nécessaires à la vie, et de là nous pouvons conclure avec raison, je crois, que

tous les articles qui ne sont pas nécessaires à la vie, devaient être taxés.

Les tableaux à l'huile et autres œuvres de cette nature ne sont, suivant moi, rien autre chose que des objets de luxe. Ils sont achetés uniquement par la classe riche, et je ne puis comprendre comment il se fait que nous ne faisons pas des lois de nature à forcer ceux qui importent ces œuvres à fournir leur part raisonnable au revenu. Quelques personnes prétendent que ces tableaux ont pour effet d'épurer le goût, que la population les admire et bénéficie de ces œuvres d'art. J'admets cela, mais nous ne devons pas oublier non plus qu'il y a une foule de gens qui trouvent un grand plaisir à fumer une pipe de tabac ; toutefois nous ne trouvons pas cette raison suffisante pour placer ces articles sur la liste des objets admis en franchise. Voilà en quoi nous ne sommes pas conséquents. L'homme riche est en état d'acheter un beau tableau, le suspend dans son salon où lui et quelques amis intimes peuvent l'admirer. Et cependant il l'obtient sans payer aucun droit. Mais le pauvre qui désire améliorer l'apparence extérieure de sa maison, qui veut embellir sa pelouse où sa cour en y plantant des arbres d'ornement ou des arbustes, doit payer un droit sur ces arbres ou arbustes. Je trouve dans le tarif que les arbres ou arbrisseaux—qui sont plantés au dehors où chacun peut les admirer en passant—paient un droit de 20 pour 100.

Les tableaux de la navigation et du commerce démontrent que l'année dernière il a été importé pour \$29,412 de ces espèces d'arbres, et que les droits perçus sur ces articles ont été \$5,882. Il a été importé des tableaux à l'huile pour une valeur de \$213,810 sur lesquels aucun droit n'a été perçu. Je dis que si nous voulons être conséquents avec nous-mêmes et augmenter le revenu—et nous n'ignorons pas que nous avons besoin d'argent—ces œuvres devraient être taxées. J'espère que le gouvernement va réussir à présenter un amendement stipulant que tous les tableaux seront taxés au moins tout autant que les peintures d'un genre plus commun. Il est évident que l'on va prétendre qu'il est difficile d'évaluer un tableau à l'huile, mais je crois que cette difficulté peut être facilement surmontée. Je ne vois pas en quoi la difficulté est plus grande pour les tableaux que pour les autres catégories de peintures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le principe sur lequel le gouvernement se base pour admettre en franchise les tableaux de maîtres est bien connu. On les considère comme des œuvres destinées à instruire. L'homme qui importe un tableau de valeur, bien qu'il soit un homme riche, règle générale, ne l'importe pas pour son seul plaisir ; il aime à l'exhiber, et l'influence de ce tableau sur le peuple est souvent très considérable. Voilà, du moins, la théorie admise. L'importation de ces œuvres a toujours été considérée comme étant de nature à perfectionner le goût de la société ; et je crois, qu'en somme, les raisons favorables à l'admission en franchise de ces articles sont bonnes. Même aux États-Unis, où le tarif a revêtu la forme la plus protectionniste possible, les tableaux de cette catégorie sont admis en franchise.

M. CLANCY : J'aimerais connaître l'opinion de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) sur cette question. Je l'ai entendu dans une élection partielle faire un

M. ERB.

excellent discours à ce sujet. Je suis persuadé qu'il partage les sentiments de l'honorable député de Perth-sud (M. Erb). Les ministres doivent être d'accord. Je voudrais bien savoir si c'est l'honorable ministre des Finances qui a changé d'opinion ou bien le ministre du Commerce. Il est important que nous sachions à quoi nous en tenir à ce sujet.

M. ERB : En réponse à l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) il me semble qu'il est bien facile de faire une stipulation, comme il en a été fait aux autres articles du tarif, déclarant que lorsque ces tableaux seront importés dans un but d'éducation ils seront admis en franchise. Les œuvres d'art importées pour l'usage des écoles où l'on enseigne les arts devraient être placés sur la liste des articles admis en franchise, mais lorsque ces ouvrages sont importés par des particuliers, dans le but de les suspendre dans leurs résidences, je soutiens qu'ils devraient être taxés ; et qu'un tarif qui ne contient pas de stipulation de cette nature n'est pas un bon tarif.

M. OLIVER : C'est avec plaisir que je déclare partager les vues de l'honorable préopinant. Il y a un grand nombre d'autres items à part les tableaux qui devraient payer des droits plus élevés.

143. Toutes préparations médicinales, chimiques et pharmaceutiques, lorsqu'elles seront composées de plus d'une substance, y compris les médicaments brevetés et particuliers, les teintures, pilules, poudres, trochisques, pastilles, sirops, cordiaux, amers, anodins, toniques, emplâtres, liniments, pommades, rosats onguents, pâtes, gouttes, eaux, essences et huiles, n.a.p.; pourvu que cet item ne soit pas interprété comme comprenant les drogues, masses à pilules et préparations, les pilules et les emplâtres et taffetas non compris, reconnues par la Pharmacopée anglaise et celle des États-Unis et par le Codex français comme officinales; tous les liquides, contenant de l'alcool, cinquante pour cent *ad valorem*; et tous les autres, liquides ou non, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.

Sir CHARLES TUPPER : L'augmentation sur cet item est considérable ; elle est de 35 et 25 pour 100 à 50 et 25 pour 100.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sous l'application de l'ancien tarif le droit sur les préparations médicinales liquides était de 50 pour 100 et 25 pour 100 sur ce que je puis appeler les médicaments non liquides. Lorsque nous introduisîmes nos résolutions sur le tarif pour la première fois, nous avions placé ce droit à trente-cinq cents au lieu de cinquante cents. Toutefois, depuis nous sommes revenus sur notre décision, et avons décidé que la meilleure règle à suivre était de constater si ces préparations médicinales contiennent ou non de l'alcool. Nous avons donc en conséquence décidé que lorsque ces préparations médicinales contiendront de l'alcool, le droit sera de 50 pour 100 ; et tous les autres préparations médicinales liquides ou non paieront 25 pour 100 de droit. La distinction réside dans l'emploi ou non de l'alcool, je crois que l'honorable chef de la gauche conviendra que cette ligne de démarcation est des plus raisonnables.

Sir CHARLES TUPPER : Elle est d'autant plus recommandable qu'elle se rapproche de l'ancien tarif.

148. Articles pour pansements antiseptiques, tels que coton absorbant, coton en laine, charpie, laine d'agneau, étoupe, jute, gazes et flasse, préparés pour pansements

simples ou médicamentés, ceintures et bandages chirurgiques, ceintures électriques, pessaires et suspensoirs de toutes sortes, vingt pour cent *ad valorem*. Instruments de chirurgie et de dentiste et aiguilles de chirurgie, dix pour cent *ad valorem*, jusqu'au 1er janvier 1898, et ensuite francs de droits.

M. ROGERS : Je ne comprends pas sur quoi on peut se baser pour dire que passé janvier 1898 les instruments de chirurgie seront placés sur la liste des objets admis en franchise. Ces professions forment des associations où le public n'a rien à voir et ils peuvent exiger ce que bon leur semble en fait d'honoraires et nous n'avons aucun moyen de nous protéger. Je crois que ces messieurs peuvent très bien contribuer pour leur part au revenu en payant un droit sur ces instruments.

Le sentiment général du pays c'est qu'on les fasse payer.

Sir CHARLES TUPPER : Il y a, je crois, une raison de les placer sur la liste des articles admis en franchise, que mon honorable ami n'a pas pris en considération, c'est que c'est une compensation accordée à une profession qui travaille plus que n'importe quelle autre profession sans être payée.

M. ROGERS : L'honorable député a peut être raison de dire qu'ils rendent beaucoup de services à la classe pauvre sans être payés, et ils savent très bien faire payer ceux qui ont les moyens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami de Frontenac (M. Rogers) veut bien y songer sérieusement, il va s'apercevoir que cette faveur est réellement dans l'intérêt du pauvre. Pour la moyenne des médecins de ville, ayant une belle clientèle, la question des droits sur sa trousse d'instruments n'est pas une matière qui tire à conséquence ; mais pour le jeune médecin qui vient de s'établir dans une campagne où il n'est guère payé, mais doit travailler beaucoup, je crois qu'il est désirable que nous puissions lui permettre de se procurer les instruments de chirurgie dont il a besoin, au plus bas prix possible. En agissant ainsi non seulement vous lui aidez mais vous le mettez en état d'être d'un plus grand secours aux autres.

M. BRITTON : Il y a une autre chose à laquelle l'honorable député de Frontenac n'a pas porté attention. Depuis quelques années des hôpitaux s'ouvrent partout, et dans tous les centres un peu considérable on établit des hôpitaux pourvus de toutes les choses nécessaires, et pour en arriver là ils sont obligés d'acheter les meilleurs instruments de chirurgie qu'ils peuvent se procurer. Il est à désirer que toutes les facilités possibles soient accordées à ces hôpitaux et à ces jeunes médecins afin de leur permettre d'acheter les meilleurs instruments qui se fabriquent.

169. Mastic, de toutes espèces, n.s.a. quinze pour cent *ad valorem*.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons fait un changement aux droits sur l'huile de lin, ce qui nous a obligé de faire un changement dans les droits sur le mastic. Je propose donc que le droit soit élevé de 15 pour 100 à 20 pour 100, ce qui va établir la même proportion qui existait entre le mastic et l'huile de lin sous l'ancien tarif.

L'item tel qu'amendé est adopté.

168. Huile de charbon et kérosine distillées, purifiées ou raffinées, naphite et pétrole, et produits du pétrole, n.s.a., cinq centins par gallon.

M. RICHARDSON : Je propose que cet article soit placé sur la liste des produits admis en franchise, pour les raisons que j'ai mentionnées dans mon discours sur le tarif.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'amendement est perdu et l'item est adopté.

M. DAVIN : Il me semble, M. l'Orateur, que c'est agir avec trop de précipitation. Vous avez déclaré l'amendement perdu, et je crois que nous pouvons maintenant discuter l'item lui-même.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je crois que le véritable moyen de mettre aux voix une semblable motion, est de prendre le vote sur l'item lui-même, car ceci n'est pas réellement un amendement. L'usage suivi en Angleterre, et qui a toujours été suivi ici, si je ne me trompe pas, c'est que l'item lui-même doit être mis aux voix.

M. DAVIN : L'honorable député a proposé sa motion si brièvement que je n'ai pas eu le temps d'en parler.

M. ELLIS : J'avais l'intention de présenter une motion, mais je le ferai lorsque nous discuterons l'article en dernière épreuve. Je proposerai alors que le droit soit réduit à 3 cents.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si le président n'a pas d'objection, je crois qu'il vaudrait mieux permettre aux honorables députés de faire leurs discours maintenant.

M. ELLIS : Je regrette beaucoup que le ministre des Finances ait été incapable de réduire les droits sur cet article à un taux plus bas que celui contenu dans le tarif. La réduction de 1 cent par gallon sur le pétrole, qui est un article de consommation générale, n'est pas suffisante, car le droit actuel impose encore un lourd fardeau à la population de ce pays, et le sentiment général est défavorable aux droits que le gouvernement vient d'imposer. Partout où les ministres sont allés dans les provinces maritimes, ils ont constaté que la population toute entière désirait que les droits élevés sur le pétrole disparaissent.

Prenons pour exemple les provinces maritimes : le Nouveau-Brunswick en importe 1,440,000 gallons, pour lequel il paie \$120,000, et sur laquelle somme il paie \$80,000 de droits. Dans la Nouvelle-Ecosse il se fait aussi une importation considérable d'huile américaine. Pour ne pas faire perdre de temps au comité je ne citerai pas de chiffres, car tous les états sont contenus dans les livres bleus. Pour donner au comité une idée de l'effet produit par ces droits, je me contenterai de lui dire qu'à Calais, sur le côté américain de la rivière Sainte-Croix, le prix de l'huile américaine est de 12½ cents le gallon impérial, par baril ; à Saint-Stephen, sur le côté canadien, le prix est de 19½ cents par baril, ou 7 cents plus élevé sur le côté canadien que sur le côté américain de la rivière, qui n'est guère plus large que le canal Rideau, et le prix va toujours en augmentant plus vous vous éloignez de la frontière américaine. Il n'y a pas de raison pour forcer la population des provinces maritimes à payer une taxe aussi élevée

sur cet article, et je propose donc que le droit soit réduit à 3 cents par gallon.

M. ROGERS : J'appuie la motion, bien que nos cultivateurs soient d'avis que le pétrole devrait être admis en franchise. Toutefois, comme je l'ai dit, nous voulons agir graduellement et raisonnablement, et nous serions satisfaits si l'on réduisait aujourd'hui les droits à 3 cents. Cette réduction est juste et raisonnable et je ne vois pas en quoi elle pourrait affecter sérieusement l'industrie du pétrole. J'espère que le ministre des Finances va trouver moyen de faire cette réduction.

M. TALBOT : En ma qualité de représentant d'un des districts de la province de Québec, je crois qu'il est de mon devoir d'appuyer la motion de l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis). Je suis donc en faveur de la réduction du droit à 3 cents.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai bien peur, M. le président, d'être obligé d'appuyer le gouvernement sur cette question. Le but poursuivi par quelques-uns des honorables membres de la droite ne serait pas atteint par l'adoption de la motion qui est maintenant devant la Chambre. Tout député qui prendra la peine d'étudier la question en viendra à la conclusion que la réduction des droits sur le pétrole à 3 cents le gallon, aurait pour effet de faire disparaître complètement cette industrie canadienne. Un capital considérable est engagé dans cette industrie, et je suis sous l'impression qu'au lieu de consulter les intérêts de la population des provinces maritimes ou de toute autre province, et de détruire par ce fait une industrie canadienne, cette réduction aura pour simple et unique résultat de faire disparaître cette industrie qui donne de l'ouvrage à un grand nombre d'ouvriers canadiens, et dans laquelle des capitaux considérables sont placés, pour la remplacer par une coalition gigantesque qui se formera dans un pays étranger. Je suis de plus convaincu, qu'après avoir détruit cette industrie canadienne, vous constaterez que le prix du pétrole sera plus élevé qu'il ne l'est aujourd'hui, grâce à ce droit modéré que veut imposer le gouvernement. Si je croyais pouvoir rendre un grand service à la population, je serais bien prêt à appuyer la motion de mon honorable ami (M. Ellis) mais, je crois, que l'adoption de cette motion aurait un résultat tout à fait contraire à celui que l'on se propose d'atteindre, parce que je suis d'avis que la coalition américaine augmenterait le prix du pétrole pour le consommateur canadien, du moment que vous auriez fait disparaître les fabricants de pétrole canadien.

M. MACDONALD (Huron) : Comme depuis deux ans j'ai accordé une attention considérable à l'industrie du pétrole et que j'ai prononcé plusieurs discours sur cette question, je veux expliquer la position que je vais prendre à ce sujet avant que cet amendement soit mis aux voix. Après avoir étudié la question avec autant de soins que possibles, je suis d'avis que la réduction du droit à 3 cents aurait un effet désastreux sur cette industrie. Il y a quelques années lorsque j'ai parlé sur cette question, je croyais alors qu'une réduction de 7½ de cents à 5 cents serait très raisonnable. Je n'aurais pas eu d'objection à ce que le gouvernement eût réduit ce droit un peu plus qu'il ne l'a fait.

M. ELLIS.

fait, mais je suis persuadé que l'abaisser jusqu'à 3 cents aurait pour effet de causer un tort considérable à une grande industrie établie dans l'Ouest de l'Ontario. Convaincu que le droit que veut imposer mon honorable ami (M. Ellis) est trop peu élevé, je serai obligé de voter en faveur de la résolution présentée par le gouvernement. Je voudrais savoir une chose :

Si le gouvernement a fait des arrangements au sujet de la distribution de l'huile en wagons et en vaisseaux réservoirs ? Voilà qui est plus important, à mes yeux, qu'un nouvel abaissement de droits de un cent à un cent et demi. Je n'ai jamais pu me convaincre qu'il fut plus juste d'entraver la distribution d'un article de commerce comme le pétrole qu'il ne le serait d'entraver celle des nouveautés ou de la ferronnerie.

Le gouvernement devrait, à mon avis, permettre le transport du pétrole de façon à répondre aux demandes des consommateurs canadiens dans toutes les parties du pays, et de façon aussi à permettre aux consommateurs de se procurer cet article de première nécessité aussi bon marché que possible. Si c'est dans un but de protection que le gouvernement défend la distribution du pétrole aux consommateurs en wagons-réservoirs, alors il devrait imposer cette protection sous forme d'un droit tangible, défini, intelligible aux consommateurs qui l'acquitteront : J'espère donc que le gouvernement sera en mesure de permettre aux consommateurs d'importer le pétrole en wagons ou en vaisseaux réservoirs dans toutes les parties du pays.

M. DAVIN : Je prends la parole pour appuyer l'amendement. Je m'abstiendrai d'entrer dans de longs développements à l'appui de l'amendement de mon honorable collègue (M. Ellis), d'autant plus que c'est une question rebattue depuis plusieurs années et que l'avis exprimé par l'auteur de l'amendement (M. Ellis) a été éloquemment défendu par d'honorables ministres qui trônent aujourd'hui au pouvoir. Pour me servir du langage du premier ministre, ils sont les dieux de l'Olympe et aujourd'hui leur volonté fait loi ; ils peuvent agir à leur guise et mettre à exécution le projet qu'ils caressent avec amour depuis tant d'années : ils sont en mesure, dis-je, pour me servir de l'expression du directeur général des Postes, de dégrever cet article de première nécessité. M. le président, je regrette vivement que par votre faute, ou plutôt, pour me conformer à l'étiquette parlementaire, par ma propre faute, j'ai été empêché de faire un plaidoyer en règle, en faveur de la motion proposée avec trop peu de développements par M. le député de Lisgar (M. Richardson). On dit que la concision est l'âme du génie, aussi bien puis-je dire que la concision du discours de mon honorable collègue (M. Richardson) a révélé le cœur et l'âme de son patriotique dévouement aux intérêts des cultivateurs du Manitoba. Vient ensuite, par ordre de mérite, la motion de mon honorable collègue (M. Ellis) proposant une réduction considérable de l'impôt du pétrole.

Mon honorable collègue nous a déjà démontré, au cours de la session, que des raisons d'intérêt public et de justice à l'endroit du pauvre et du cultivateur, demandent l'abolition de l'impôt du pétrole. Aujourd'hui, le pétrole est essentiel à l'éclairage du pauvre. Pour le riche il y a l'éclairage au gaz et à l'électricité, mais sur la ferme, on est obligé de brûler le pétrole, et voilà pourquoi il faut mettre cet article de première nécessité à la portée

de la bourse du pauvre et du cultivateur. J'ap-
pruierai donc l'amendement de mon honorable col-
lègue (M. Ellis).

M. DOUGLAS : Avant que la question soit mise
aux voix, je désire savoir du contrôleur des
Douanes s'il a pris quelque mesure pour donner
satisfaction au vœu des populations de l'ouest, en
permettant l'importation du pétrole en wagons ré-
servoirs. Comme j'ai déjà fait part à la Chambre
de ma manière de voir sur cette question, je serai
très bref aujourd'hui. Pour nous, habitants de
l'ouest, c'est moins la question de l'impôt que celle du
transport du pétrole qui nous intéresse. Nous ne
voulons nullement faire tort à cette industrie,
pourvu qu'on fasse droit à notre demande et qu'on
tranche la difficulté relativement au mode de trans-
port. On dit que les provinces maritimes vont
avoir le privilège de faire transporter leur huile de
pétrole en steamers-réservoirs, et en toute justice
pour l'ouest, je prétends que le gouvernement
devrait nous accorder le privilège d'importer notre
pétrole en wagons-réservoirs. Que le gouverne-
ment nous assure que cet arrangement sera appli-
qué, et nous nous déclarerons satisfaits sans prendre
une attitude plus énergique ; au moins, pour mon
compte, je serai satisfait.

Je demande donc aux ministres s'ils sont prêts
à nous donner satisfaction à cet égard et à permet-
tre l'importation du pétrole au pays en wagons-
réservoirs, ce qui nous épargnerait la nécessité de
payer des taux de transport exorbitants sur cet
article. Il est absolument insensé de faire payer
aux consommateurs leur pétrole 40 et 45 cents le
gallon. La motion à l'étude a ceci de bon qu'elle
nous débarrasserait du ré-embarrillage à Winnipeg,
de l'entreposage et du rembarquement, ce qui repré-
sente 5½ cents par gallon, et nous aurions l'avant-
age d'un taux d'entier parcours au lieu d'un taux
local, ce qui représente une somme importante. Si
le cabinet pouvait nous donner l'assurance que cet
arrangement sera mis à exécution pour mon compte,
je serais prêt à consentir au retrait de la motion.

LE MINISTRE DES FINANCES : Le cabinet
est en voie d'élaborer un projet de loi sur cette
question, dans l'intention d'éliminer quelques-unes
des restrictions actuellement imposées sur le trans-
port du pétrole au Nord-Ouest. Je ne suis pas en
mesure de faire connaître ce soir même les dispo-
sitions précises du projet de loi en question, mais il
sera certainement conçu dans le sens préconisé par
l'honorable député.

M. TAYLOR : Je vois avec peine que le gouver-
nement ait cru devoir réduire même d'un cent
l'impôt du pétrole, si cet abaissement de droit doit
mettre en péril notre industrie canadienne. Si la
motion dont la Chambre est saisie était adoptée, je
suis convaincu que ce serait la ruine de l'industrie
canadienne du pétrole ; et qui en profiterait ? Les
cultivateurs, dont le sort préoccupe si vivement
mon honorable collègue, économiseraient peut-être
deux cents le gallon, économie qui, sur dix ou douze
gallons, chiffre de la consommation moyenne
annuelle du cultivateur, s'élèverait à environ 20
cents l'année ; et il n'y a pas un seul cultivateur au
pays, qui, pour l'amour de cette économie, consen-
tirait à la ruine de notre industrie canadienne. Je
vois avec peine que le gouvernement ait effectué
même cette réduction d'un cent, car, à mon avis,

cet abaissement de droit aura pour conséquence
de permettre à la "Standard Oil Company" de
faire une concurrence ruineuse à notre industrie
canadienne. Mon honorable collègue, je l'espère,
ne recrutera pas assez d'adhérents à la droite en
faveur de sa motion pour abaisser le droit à 3 cents,
ce qui mettrait en péril l'industrie canadienne du
pétrole. Si l'importation du pétrole en steamers
et en wagons-réservoirs allait avoir pour effet de
nuire à notre industrie canadienne, j'espère que le
cabinet y regardera à deux fois avant de mettre
de semblables règlements en vigueur.

M. FLINT : C'est avec peine que je me vois
forcé de refuser mon adhésion à la proposition de
mon honorable collègue, le député de Saint-Jean
(M. Ellis), bien que toutes mes sympathies soient
acquises au désir indiqué par sa motion. En même
temps, je dois avouer que ceux de mes collègues
qui appuient la proposition du cabinet n'adoptent
pas une attitude incompatible avec celle prise par
eux, à l'époque où ils siégeaient à la gauche. Aux
derniers moments de la session de 1894, si je ne
me trompe, j'eus l'honneur d'essayer, dans la
mesure de mes faibles talents, de persuader au
cabinet et à la législature de l'époque de permettre
l'importation du pétrole en wagons et en steamers-
réservoirs, ce qui me paraissait un légitime moyen
de dégrever les populations des provinces mariti-
mes, qui souffraient des droits élevés dont le pétrole
était frappé.

Nos efforts à cette époque n'aboutirent point ;
mais je suis heureux de voir que des discussions de
cette époque, et la pression exercée par l'opinion
publique sur le cabinet ont eu pour résultat la con-
cession inscrite à la loi fiscale. Tout en ne dissi-
mulant point mon désappointement de ce que le
cabinet n'ait pas cru devoir abaisser davantage
l'impôt du pétrole, cependant j'estime de mon
devoir d'appuyer le cabinet dans les efforts qu'il
tente pour donner satisfaction aux vœux populaires
dans la contrée que j'ai l'honneur de représenter en
Chambre. Il ne faut pas perdre de vue une obser-
vation qui a été souvent faite à la Chambre, au
cours de nos débats budgétaires ; c'est que le parti
ministériel, dans la situation actuelle du commerce
canadien, n'est pas libre de faire de la législation
idéale. Il est vrai qu'au point de vue de l'idéal,
les débats et les discours prononcés par mes col-
lègues de droite, à l'époque où ils se trouvaient dans
l'opposition, avaient une certaine liberté d'allure
qui leur fait défaut aujourd'hui que nous sommes
appelés à administrer et à proposer certaines réfor-
mes dans nos lois fiscales ; toutefois, à mon avis, il
n'y a rien d'incompatible entre l'attitude prise par
nous à cette époque et celle que nous adoptons
aujourd'hui, car, à toutes ces propositions isolées
par lesquelles nous avons exhumé, à différentes
époques, notre idéal d'une loi fiscale, se rattachait
toujours une stipulation concomitante à laquelle les
libéraux ont constamment adhéré et qui leur a
valu mainte attaque de la part de leurs adversaires
et à la tribune populaire et dans cette enceinte par-
lementaire ; c'était que les libéraux n'entendaient
pas se servir du pouvoir et de leur influence pour
ruiner les industries légitimes du pays.

Il peut, il est vrai, se rencontrer ça et là certai-
nes industries qui prétendent que le tarif leur est
préjudiciable ; mais aussi est-il juste de convenir
que le gouvernement, se basant sur les déclarations
officielles faites par le parti libéral, ainsi que sur

l'attitude qu'il avait adoptée en parlant, a fait tout en son pouvoir et tout ce qu'on était légitimement en droit d'attendre de lui, en pareilles circonstances, pour alléger les fardeaux pesant sur les populations des provinces maritimes et sur les consommateurs canadiens, dans toute l'étendue du pays. Des voix éloquentes se sont fait entendre en parlant, du côté ministériel de la Chambre, et des correspondances techniques venant d'habiles spécialistes sur la question du pétrole se sont fait jour dans la presse du pays, démontrant qu'un abaissement considérable de droits et de nature à rencontrer nos vœux, pourrait, probablement, porter un coup mortel à une industrie importante dans une certaine partie du pays; et, pour mon compte, tout partisan convaincu que je sois d'un abaissement encore plus considérable de l'impôt du pétrole, de façon, toutefois, à ne pas compromettre l'existence de ces industries, cependant, je suis d'avis qu'il faut surveiller attentivement l'application et les effets du tarif actuellement proposé par le cabinet, avant d'abaisser davantage les droits; et si, au bout d'une année d'application, il est évident que les industries en question sont en état de subir sans danger une nouvelle réduction de droits, alors, pour mon compte, j'appuierai de tout cœur un nouvel abaissement de droits, dans le sens indiqué par le gouvernement. Or, après l'enquête approfondie que le cabinet a faite sur ces questions, il ne serait pas juste, à mon avis, de modifier sérieusement les conclusions auxquelles il est arrivé à cet égard. Par conséquent, bien que toutes mes sympathies soient acquises à la proposition de mon honorable collègue, toutefois, en égard à la situation de cette industrie, je ne crois pas devoir appuyer sa motion.

M. DAVIN: Mes collègues et les ministres me permettront, j'espère, de leur rappeler certaines opinions qu'ils ont exprimées par le passé sur la question débattue. D'abord, écoutons le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), l'un des membres les plus importants du cabinet, et à juste titre, un homme que nous admirons tous.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Ai-je jamais parlé du pétrole?

M. DAVIN: "Ai-je jamais parlé du pétrole?" s'écrie l'honorable ministre. Je vais lui rafraîchir la mémoire: dès le 28 mai 1895, mon honorable collègue s'exprimait comme suit:

Relativement au pétrole, je vais brièvement dire à la Chambre comment on a écorché le public. Je passe sous silence les sommes payées sous forme de taxes directes par le peuple, ainsi qu'attestent les relevés du commerce et de la navigation. Je vais prouver, en m'appuyant sur certaines factures d'expédition que j'ai par devers moi, que le taux de l'impôt du pétrole que nous acquitons dans les provinces maritimes, dépasse 150 pour 100, c'est l'importateur lui-même qui m'a communiqué ces factures d'expéditions, portant la date d'octobre dernier, attestées par l'officier de douane et munies du timbre du département des Douanes; or, qu'attestent ces factures? Il a été importé quatre réservoirs de pétrole estimés à \$791; ayant acquitté un droit de \$1,130.28, soit un droit de 150 pour 100. L'après une autre facture d'expédition, datée de deux ou trois jours plus tard, il a été importé six réservoirs de pétrole raffiné, estimés à \$1,077, ayant acquitté \$1,538.70 de droits, soit un droit de 150 pour 100. S'il se trouve des députés en parlement qui vont justifier ou défendre la perpétuation d'une injustice semblable, je n'ai plus rien à dire. J'affirme que c'est une injustice, et mes collègues le savent: c'est une taxe injuste, qu'on impose au peuple sur un article de première nécessité.

M. FLINT.

Je voudrais pouvoir me servir d'un langage aussi éloquent, aussi énergique, aussi expressif, mais fort heureusement je puis faire miennes les paroles mêmes du ministre de la Marine et des Pêcheries. Je laisse donc ses paroles elles-mêmes plaider ma cause, et elles le font avec d'autant plus de force qu'elles ne représentent pas seulement ma propre pensée, mais aussi celle d'un ministre qui trône aujourd'hui sur les bancs ministériels et jouit d'une grande influence dans le cabinet. Aujourd'hui, qu'il est au pouvoir, je lui demande donc d'appliquer sa doctrine, et cette prière je la lui adresse non seulement au nom des provinces maritimes, mais encore à celui des cultivateurs de l'ouest canadien.

Il ya, toutefois, dans le cabinet un homme encore plus considérable que l'est l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. C'est son voisin en Chambre, un homme qui non seulement a joué un rôle historique dans la vie publique du Canada, mais qui remplit actuellement les fonctions de premier ministre (sir Richard Cartwright); or, voilà ce qu'il dit à ce sujet. Et si je ne réussis pas à rendre entièrement justice à ces éloquentes paroles, n'imputez mon insuccès qu'à ma diction défectueuse:

S'il est un principe d'évidence première en économie politique, c'est qu'il n'existe pas de pire impôt que celui dont on frappe un article de première nécessité comme la houille. En outre, c'est un impôt qui sent le favoritisme et dont l'application est excessivement injuste. C'est un impôt qui pèse sur les classes les plus pauvres de la population, au cœur même de nos hivers canadiens. C'est un impôt absolument régional, pesant lourdement sur la population de l'Ontario, et ne se faisant pas sentir par la masse de la population des autres provinces. C'est un grief à l'état permanent. C'est un impôt d'un avantage très problématique pour la Nouvelle-Écosse.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je ne vois pas qu'il soit question de pétrole en tout cela.

M. DAVIN: Non, il s'agissait alors de la houille; mais, tout de même, les paroles de l'honorable ministre du Commerce que je cite, bien que visant la houille, s'appliquent également au pétrole, car le pétrole est un article de première nécessité pour le pauvre au même titre que la houille; et le haut prix du pétrole, tout comme celui de la houille, pèse lourdement sur le pauvre au cœur de nos hivers rigoureux.

Je regrette de n'avoir pas sous les yeux les paroles du directeur générales des Postes. De fait, je pourrais citer à l'appui de la proposition de l'honorable député de Saint-Jean, le témoignage de presque tous les membres du cabinet, faisant partie de l'ancien parlement.

En pareilles circonstances, si l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis), membre distingué du parti libéral et l'un des plus éloquents défenseurs de la proposition, veut bien user de son influence auprès de l'exécutif, nous réussirons, je n'en doute point, à faire adopter la résolution en discussion.

M. FRASER (Lambton-est): Si la Chambre tient compte du fait que j'ai été jusqu'ici plus sobre de paroles et moins prolix dans mes harangues que ne l'a été l'honorable préopinant, elle m'accordera peut-être son indulgente attention, pendant que je lui ferai part, dans la faible mesure de mes talents, de certaines raisons qui me portent à m'opposer à l'abaissement de l'impôt du pétrole. Mes honorables collègues qui ont discuté avant moi la question, ont cherché à créer dans l'esprit de la Chambre

l'impression que les consommateurs de pétrole sont victime d'une grande injustice de la part des producteurs de pétrole au Canada.

Voilà trois ou quatre ans au moins qu'une puissante organisation qui a son principal bureau d'affaires dans la ville de New-York cherche à inculquer cette idée au peuple canadien. Quelques-uns de mes amis dans la ville de Petrolia, où je demeure, m'ont, averti à diverses reprises de prendre bien garde à mes paroles au sujet de cette organisation. C'est, médisaient-ils, une très puissante organisation très vindicative et qu'il est fort dangereux d'attaquer. Je ne partage pas les appréhensions de mes amis de Petrolia. Je n'éprouve aucune crainte à élever la voix contre un des monopoles les plus puissants à mes yeux, des temps modernes. De fait, à mon avis, c'est le plus puissant de tous les monopoles en existence, et tant que j'aurai l'honneur de siéger dans cette enceinte parlementaire, je croirais être infidèle à ma mission si je gardais le silence, en présence d'affirmations qui se sont produites, en pleine Chambre et qui, poussées à leurs conclusions logiques, n'auraient d'autre résultat que de livrer toute notre industrie canadienne du pétrole à la merci de la *Standard Oil Company* de New-York.

Cette compagnie est connue au pays sous différents vocables. C'est un fait notoire qu'elle fait affaires au Canada sous quatre appellations différentes. A Toronto, elle est désignée sous le nom de *Queen City Oil Works* et le pseudo-propriétaire—la chose est avérée, et il ne saurait le nier, en homme véridique qu'il est—reçoit un fort traitement de la *Standard Oil Company*, pour veiller aux intérêts de la compagnie au Canada, et il m'a lui-même déclaré, ici même, à Ottawa, que sa compagnie se proposait de s'emparer, à bref délai de tout le marché canadien.

Je ne saurais imputer la chose à crime à cette compagnie, pourvu qu'elle le fasse loyalement et par des moyens avouables. Les producteurs de pétrole canadien, s'ils le pouvaient, iraient également s'emparer du marché américain. Ces agissements sont la conséquence totale d'un principe aussi vieux que la nature humaine elle-même. Mais la Chambre sera indulgente, je l'espère, si à titre de représentant de l'industrie du pétrole canadien, je proteste ici même contre les faits et gestes de la *Standard*. Je maintiens qu'on ne saurait infliger de plus graves injustices aux consommateurs de pétrole au Canada qu'en abaissant l'impôt du pétrole au taux proposé par l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis), c'est-à-dire à 3 cents le gallon, ce qui le mettrait à la merci d'une coalition commerciale. Mon honorable collègue, j'en ai la conviction, ne saurait apporter d'arguments sérieux à l'appui de son attitude, quand il demande l'abaissement du droit à ce point. C'est chose difficile, je le sais, comme libéral, que de se constituer partisan du relèvement des droits *ad valorem*. Certes, nombre de libéraux sont partisans déclarés du libre-échange. J'avoue, M. le président, que je suis moi-même en principe partisan convaincu du libre-échange, dans le sens le plus absolu, s'il était possible de lui donner une application universelle. Or, malheureusement pour les consommateurs, et pour les manufacturiers également, l'application universelle de ce principe est chose impossible, durant la vie de la génération actuelle.

M. DAVIN : Alors vous êtes protectionniste.

M. FRASER (Lambton) : L'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin), dont j'admire souvent l'éloquence, est bien plus chez lui dans le royaume de l'imagination que dans celui de la réalité. Il est bien plus à l'aise sur le sommet escarpé du mont Parnasse, en communion d'idées avec les divinités de l'Olympe qu'il ne l'est dans la discussion des questions économiques. Dans son château de l'occident canadien, me dit-on, il cultive la société des muses, et si j'ose ainsi dire, il pince le luth. Aussi me semble-t-il voir d'ici en imagination le gopher des prairies se glissant furtivement hors de son trou, au coucher du soleil, pour venir prêter une oreille émue aux ravissantes mélodies, à la musique enchanteresse du barde de Régina. Je ne saurais donc partager l'opinion des savants qui prétendent attribuer aux harmonies poétiques et aux effusions lyriques de l'honorable député d'Assiniboia la disparition du bison des vastes plaines de l'ouest. Non, M. le président, décidément il faut assigner d'autres causes à ce phénomène. L'honorable député, j'en suis sûr, n'est pas personnellement au fait de la question du pétrole ; et quant à mon honorable collègue (M. Ellis), auteur de la motion débattue, il ne s'est jamais non plus renseigné personnellement sur l'industrie du pétrole canadien. J'invite cordialement ces messieurs et mes honorables collègues en général à venir visiter ma bonne ville de Petrolia. Je ne négligerai rien pour fournir à mon honorable collègue tous les renseignements désirables à cet égard, et tous dans cette ville, j'en suis certain, se multiplieront pour lui fournir les moyens d'étudier la question. Et je n'en doute pas, après avoir visité la région pétrolière, il ne songera plus à s'en venir proposer au parlement l'abaissement de l'impôt du pétrole en-dessous de 5 cents le gallon.

Au début de mes remarques, j'ai dit qu'il s'était produit au Canada une agitation, qu'on avait soigneusement cultivée, contre le maintien de l'impôt du pétrole. Or, je tiens à la main un ouvrage intitulé : "*Wealth against Commonwealth*" l'un des ouvrages les plus remarquables qui soient parus dans ces derniers temps, livre dont je recommande la lecture attentive à tous mes collègues doués d'une tournure d'esprit littéraire, et à l'honorable député d'Assiniboia-ouest entre autres. Je prendrai la liberté de lire un passage choisi de ce livre. L'auteur est Henry Demorest Lloyd, et le livre sort de la maison Harper frères, de New-York, éditeurs très renommés par le monde entier. Ce livre est signalé comme un ouvrage qui fait époque.

Il paraît qu'en 1888 il fut nommé une commission par la législature de l'Etat de New-York pour faire enquête sur les conditions commerciales et le président de la *Standard Oil Company* comparut et rendit témoignage devant la commission. Au cours de sa déposition, parlant de l'entreprise dont il est chef, il dit :

Nous poussons actuellement notre entreprise dans toutes les parties du monde, et ce n'est pas d'aujourd'hui que nous le faisons.

Puis l'auteur continue :

Leurs steamers-réservoirs pénètrent dans tous les ports d'Europe et d'Asie, et leurs wagons-réservoirs sont un spectacle aussi familier dans les villes de la Grande-Bretagne et du continent européen que dans celle d'Amérique. En 1883, il surgit dans la presse canadienne une agitation qui prit les plus vastes proportions....

Que le comité écoute bien ce qui va suivre :

ainsi qu'au parlement canadien en faveur de l'abaissement des droits sur le pétrole américain importé au pays. L'opinion populaire n'autorisait pas cette démarche.

J'affirme sans crainte d'être démenti qu'il n'y pas d'agitation chez le peuple en faveur de l'abaissement de l'impôt du pétrole.

Il n'était pas question d'une réduction du tarif dans son ensemble,

A cette époque, la majorité des électeurs canadiens étaient censés partisans d'un tarif protecteur très élevé.

Le mouvement de la presse s'est produit simultanément dans les différentes parties du Canada.

Une opposition lui fut faite avec toute l'énergie du désespoir par les 20,000 personnes employées dans les industries canadiennes du pétrole, fruit de 32 années de travail—et pas une population riche, livrée au plaisir, bouffie d'orgueil, faisant ripaille à même le produit des rapines de la classe agricole, se livrant à toutes sortes de voluptés, festoyant avec ses amis, dit un correspondant de journal, qui fit visite à cette population en décembre, 1892, mais une population après au travail, où tout le monde vit dans le confort, mais où l'on rencontre peu de riches.

Je puis attester que le passage que je viens d'emprunter à cet ouvrage célèbre est exact en substance.

L'industrie canadienne du pétrole est depuis longtemps dans un état précaire. S'il est une industrie au Canada qui, pour ainsi dire, ait été balottée par la tempête, c'est bien l'industrie du pétrole. Elle combat, acculée au mur depuis quinze années au delà, le plus puissant monopole des temps modernes.

L'organisation à laquelle je fais allusion, la *Standard Oil Company* des Etats-Unis a récemment fait l'achat de deux raffineries, l'une à Petrolea, ville où je réside et l'autre à Sarnia, ville où demeure l'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister), et on me dit qu'elle est actuellement à dépenser \$250,000 pour augmenter la capacité de ces raffineries. Mais il n'y a ni preuve ni indice qu'elle a placé un dollar dans le but de développer les ressources naturelles de cette partie du pays, ou dans le but de produire de l'huile crue.

Son seul objet est apparemment de s'emparer du marché canadien pour pouvoir y introduire son huile de l'Ohio et de la Pennsylvanie, surtout de l'Ohio, où elle a une grande superficie de terre et une immense quantité d'huile. Son seul objet est de faire entrer cette huile au Canada afin que les consommateurs de pétrole contribuent aux fers dividendes qu'elle paie à ses quelques actionnaires.

Le fait n'est peut-être pas connu généralement, mais pour l'information de l'honorable député d'Assiniboia je dirai que les actionnaires sont au nombre de huit, et pas plus ; et l'année dernière ils ont partagé en dividendes une somme de pas moins de \$44,000,000. C'est une somme fabuleuse mais c'est un fait cependant, et cette somme énorme vient des consommateurs de pétrole au Canada et aux Etats-Unis, en Angleterre, en Australie, en Allemagne et dans presque tous les pays d'Europe, car cette compagnie ne se contente pas du marché des Etats-Unis.

Quels hauts cris cette compagnie n'a-t-elle pas jetés contre l'industrie du pétrole au Canada sous le prétexte que les consommateurs paient des prix élevés. En réponse à une demande relative au prix du gros de l'huile, j'ai ici un télégramme de ma propre ville, de Petrolia cotant le prix à 8½ cents le gallon pour l'huile blanche de première qualité.

M. FRASER (Lambton).

C'est tout ce que le fabricant de pétrole reçoit—8½ cents. On me dit que dans certaines parties du pays l'huile se vend jusqu'à 50 cents le gallon en détail ; mais je prétends que chaque fabricant d'huile au Canada doit être appelé à rendre compte des 8½ cents qu'il reçoit, la balance doit s'expliquer d'une autre manière. Il est tout à fait injuste—et je sais que pas un des honorables députés ne voudrait être injuste—il est injuste de tenir le fabricant d'huile responsable pour plus d'argent qu'il n'en reçoit. Il doit avoir assez de ses propres péchés à porter sans qu'on le tienne responsable des péchés d'autrui.

Dans certaines parties reculées du Nord-Ouest, je vois que les taux de transport—ici vient la question du transport—je vais que le coût par gallon pour transporter l'huile à ces endroits est de 150 pour 100 de plus que ce que le fabricant reçoit pour son huile, de fait dans certains cas l'excédent est de 200 pour 100. Il faut payer 16½ cents par gallon pour expédier l'huile à ces endroits, et en sus de cela le détaillant en certains endroits fait de jolis bénéfices sur l'huile raffinée. Mais tenant compte des difficultés que le détaillant a ordinairement à surmonter pour payer ces comptes à l'échéance, je ne suis pas disposé, pas plus que les fabricants d'huile, à trouver à redire à ce que ce détaillant cherche à réaliser des bénéfices aussi élevés que le marché le permet. Tout ce que je désire dire c'est que le fabricant d'huile ne doit pas être appelé à rendre compte de plus d'argent qu'il en reçoit, et tout ce qu'il a dans le moment c'est 8½ cents par gallon, et depuis plusieurs mois le prix n'a pas excédé 9½ cents par gallon impérial.

Or, il ne faut pas oublier, et je crois que l'honorable député le sait, que le gallon employé par les fabricants d'huile canadiens est à un cinquième plus grand que le gallon dont se servent les Américains. L'huile américaine est invariablement cotée à tant par gallon à vin qui est d'un cinquième plus petit que le gallon impérial en usage au Canada.

M. ELLIS : Pour les chiffres que j'ai cités, j'ai employé le gallon impérial.

M. FRASER (Lambton) : Oui je crois que c'est le cas. Il a établi une comparaison entre le prix de l'huile d'un côté et de l'autre de la frontière imaginaire et que la seule différence était le droit ; ne tenant pas compte des frais de transport.

Une VOIX : Et la contrebande.

M. FRASER (Lambton) : L'honorable député paraît croire que l'huile est introduite en contrebande, mais je ne veux pas aller jusqu'à dire cela. Je suis sûr que si c'était le cas, l'honorable député de Saint-Jean dénoncerait et condamnerait sévèrement ce fait dans son puissant organe, le *Globe* de Saint-Jean.

D'un côté de la frontière le prix est de tant et de l'autre côté de tant, et ainsi je prétends qu'il n'y a pas de raison possible pour que le prix du côté canadien de la frontière soit plus élevé que du côté américain, plus le droit, supposant qu'il n'y a pas de transport. Bien entendu s'il y a des frais de transport, il faut les ajouter. Depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre, j'ai entendu les députés dire que d'un côté de la frontière le prix n'est que de 12 cents, et de l'autre de 35 cents. Tout ce qu'un homme résidant du côté canadien aura à faire sera de prendre son bidon et

de traverser la frontière et il aura son huile pour 12 cents, paiera 5 cent pour le droit, et cela ne lui fera que 17 cents suivant le nouveau tarif.

On cherche à faire croire au nom de la *Standard Oil Company* des Etats-Unis, que si elle obtient notre marché en entier, les consommateurs auront de l'huile de meilleure qualité pour un prix moins élevé que celle qu'ils ont actuellement, et qu'ils ont eue autrefois. J'avoue que l'huile que cette compagnie dont j'ai parlé est ordinairement de bonne qualité.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : Quelque-fois.

M. FRASER (Lambton) : L'honorable député possède sans doute des informations sur ce point que je n'ai pas. Il réside dans une partie du pays où l'on consomme plus d'huile américaine que dans ma localité. Mais je disais qu'on cherche à faire croire que si la compagnie peut réussir à s'emparer du marché canadien, le consommateur canadien recevra un article de meilleure qualité pour un prix moins élevé que ce qu'il paie aujourd'hui,—et on essaye de tirer bon parti de cette idée. Il est aussi grandement question du transport et de la distribution—c'est le grand cheval de bataille de cette organisation dans le moment.

L'idée que la compagnie a cherché à faire naître chez quelques-uns des honorables députés et dans l'esprit d'autres personnes, aurait pour résultat, si elle était adoptée et suivie, de placer tout ce commerce dans les mains de la *Standard Oil Company*. C'est la seule organisation du continent qui retirerait des avantages des changements qu'elle cherche à faire effectuer. Je n'hésite pas à dire que, si quelques-uns de ces changements étaient effectués, en particulier celui que l'honorable député de Saint-Jean a en vue, c'est-à-dire réduire le droit à 3 cents, le résultat serait de ruiner complètement l'industrie du pétrole du Canada. J'ajoute que l'industrie du pétrole canadien ne craint pas, et n'a jamais craint la concurrence légitime, mais elle redoute celle qui ne l'est pas, et c'est cette dernière qu'elle a, et a eu à subir depuis plusieurs années.

Venant d'un comté où l'on trouve de l'huile presque sur chaque terre, d'un comté où est établie la plus forte partie de l'industrie du pétrole, j'ai cru qu'il était de mon devoir de faire ces quelques observations à la Chambre. J'ai ici une foule de données statistiques dont je ne veux pas fatiguer la Chambre. Il est très difficile, je suis sûr, pour les députés de comprendre une question de cette nature de façon à en saisir sur-le-champ tous les points saillants, de sorte que je vais m'abstenir de citer à la Chambre ces données statistiques. Il suffit de dire que le gouvernement au moyen de la commission d'enquête sur le tarif a porté beaucoup d'attention à cette question, ainsi qu'à toutes les questions dont il a eu à s'occuper, et le résultat de l'enquête faite par cette commission a été de fixer le droit à 5 cents par gallon. Les intéressés dans l'industrie du pétrole ont été fortement d'opinion que le tarif devrait rester tel qu'il était autrefois, mais ils comprennent maintenant que par égard au préjugé soulevé contre cette industrie ils doivent accepter une réduction aussi considérable que possible et pouvoir exister. Le présent droit ayant été fixé par le gouvernement, l'industrie va continuer à progresser, ou en tout cas à se développer dans une certaine mesure, et je suis sûr que si on

la laisse continuer, elle fera comme par le passé, une concurrence telle aux Américains qu'il résultera pour les consommateurs canadiens un meilleur service qu'autrefois, et pas un pays n'a été mieux servi depuis quinze ans—car durant ce temps les raffineurs d'huile canadiens ont fabriqué un article de première qualité—que les consommateurs d'huile au Canada.

L'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) a une grande sollicitude pour les intérêts des cultivateurs. Il y a habileté dans cette attitude que prend l'honorable député. Sa majorité microscopique exige qu'il s'intéresse au bien-être de ceux qui ont le droit de voter. Il a voulu faire croire que le droit sur le pétrole pèse sur le cultivateur. Rien ne prouve que les cultivateurs consomment la masse du pétrole. J'ai reçu une foule de lettres de toutes les parties du pays au sujet de la quantité d'huile consommée par chaque famille. Deux de ces lettres seulement évaluent cette quantité à 20 gallons par famille; plusieurs autres mentionnent huit gallons.

M. TAYLOR : La moyenne peut être de douze gallons.

M. FRASER (Lambton) : C'est douze gallons, sans aucun doute, dans grand nombre de cas, et au moyen d'un calcul réel la moyenne de la consommation par famille de cultivateurs, constatée de cette manière, et c'est la seule manière raisonnable de le constater, est de moins de quinze gallons. En supposant que le cultivateur paie tout le droit—ce qu'il ne paie pas, ainsi que je peux le prouver—et en supposant que sa famille consomme quinze gallons, le coût total par année ne serait que de 75 cents. Mais permettez-moi de ramener le comité au fait que la concurrence, en ce qui concerne le prix et la qualité, faite aux Américains a donné au consommateur canadien un article de meilleure qualité et à plus bas prix qu'il aurait pu obtenir autrement.

M. ROGERS : L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), qui est un grand ami des cultivateurs, vient de quitter la salle.

M. OLIVER : Je n'ai certainement que de bonnes intentions à l'égard de l'industrie du pétrole, de même que pour toutes les industries du pays.

Je suis prêt à accorder à l'industrie du pétrole, comme à toute autre industrie légitime, telle part de protection qui peut être juste, raisonnable et équitable à toutes les classes de la société, sous l'application d'un tarif de revenu. Dans les circonstances, je suis des plus disposés à accorder ce droit qui aura pour effet de protéger l'industrie du pétrole. Ce n'est là que l'accomplissement d'un devoir. Comme je l'ai déjà déclaré dans cette Chambre, pour la population du Nord-Ouest ce n'est pas tant une question de droits qu'une question de transport, je ne discute pas pour le moment le droit de 5, de 4 ou de 3 cents, mais lorsque l'honorable député (M. Fraser, de Lambton) fait valoir le désir exprimé par les raffineurs de pétrole de *Petroleum* d'empêcher si possible le transport du pétrole en wagons-réservoirs à travers le Canada, il est de mon devoir de protester de toutes mes forces contre cette prétention.

Si je comprends bien la question, c'est parce qu'ils ne jouissent pas de cet avantage, que le prix du

pétrole est si élevé au Nord-Ouest, et si, comme le prétend l'honorable député, cet article ne vaut que 8½ cents par gallon là où il est fabriqué, l'honorable député et les fabricants de pétrole ne peuvent avoir d'objection à concéder telle réduction dans les taux de transport dont nous bénéficierions par le transport du pétrole en wagons-réservoirs, comparé à celui qui se fait dans les barils. Je n'aurais pas parlé sur cette question n'eût été le fait que l'honorable député de Lambton (M. Fraser) a insisté aussi fortement sur ce point; et son langage est d'accord avec les autres influences mises en jeu dans le pays. Cette ligne de conduite nous oblige à protester vigoureusement contre l'argumentation de l'honorable député; non pas que nous ayons le moindre désir de causer le moindre tort à l'industrie du pétrole, ou lui enlever une partie de la légitime protection dont elle jouit, mais s'il est possible d'obtenir une réduction sur le coût du transport à des endroits éloignés, nous avons droit à cette réduction. Cette demande est raisonnable et je profite de l'occasion pour la soumettre à la Chambre. L'honorable député a ridiculisé l'idée que des influences mystérieuses étaient à l'œuvre pour détruire cette industrie.

Une VOIX : Le *Globe* l'a dit.

M. OLIVER : Je regrette de dire que le *Globe* ne dit pas toujours la vérité. Nous avons déjà l'expérience de la valeur de ses paroles relativement à d'autres coalitions, et ce n'est pas mon intention de me servir des opinions exprimées par ce journal au sujet de la coalition sur le pétrole. Cela fait évidemment partie de tout un système organisé pour tromper la population et lui faire accepter avec patience les maux dont elle souffre aujourd'hui. Mais pour ma part, on ne réussira pas à me tromper. Je veux que les électeurs qui le représentent soient traités avec justice. Je veux dire à l'honorable député (M. Fraser, de Lambton-est) et à la Chambre, que parlant en mon nom et au nom des députés qui désirent que le consommateur paie le pétrole aussi bon marché que possible, nous n'agissons pas sous l'influence de la *Standard Oil Company* ou de toute autre personne.

M. FRASER (Lambton-est) : Je ne veux pas que l'on puisse laisser supposer qu'aucun des honorables membres de cette Chambre ait agi à l'instigation de la *Standard Oil Company*. Je proteste contre toute insinuation de cette nature.

M. OLIVER : J'accepte avec plaisir l'explication de l'honorable député (M. Fraser), mais la Chambre admettra avec moi que ses paroles pouvaient prêter à cette interprétation.

Une VOIX : Non.

M. OLIVER : Suivant moi il est absolument nécessaire que cette question se règle avec justice et équité. Il est possible que nous ne connaissions que peu de chose sur la fabrication du pétrole, mais nous savons bien le prix que nous le payons, et voilà ce qui nous intéresse le plus. C'est le prix du pétrole que nous voulons diminuer, et il n'est pas nécessaire d'avoir le secours de la *Standard Oil Company* pour faire comprendre à un homme que 50 cents par gallon est un prix trop élevé pour le pétrole, et l'induire à prendre tous les moyens raisonnables pour faire réduire ce prix. Il y a une
M. OLIVER.

autre raison pour expliquer le sentiment qui existe contre la protection qui a été accordée à l'industrie du pétrole, c'est que le pétrole placé sur le marché par les raffineurs canadiens est d'une valeur inférieure. Ce fait est connu dans tout le pays, et il est inutile pour aucun des honorables membres de cette Chambre d'essayer de contester ce fait qui est de notoriété publique.

C'est à cause du prix élevé et de la qualité inférieure du pétrole fourni par les fabricants canadiens, que nous nous opposons aux droits et restrictions actuels, et non parce que nous sommes favorables à la *Standard Oil Company*, ou à toute autre compagnie. On a prétendu ici que le fabricant ne reçoit que 8½ cents par gallon. Si c'est là tout ce qu'ils retirent, et s'ils craignent la concurrence de la *Standard Oil Company*, alors ils auraient mieux fait d'agir d'après les principes en usage dans le commerce, et ne pas compter sur le tarif pour leur permettre de faire des affaires d'après des principes arriérés.

Non seulement l'industrie du pétrole a été conduite suivant les principes, mais presque toutes les autres industries manufacturières du Canada comptent plus sur le tarif que sur la véritable manière de faire les affaires. Le gouvernement n'aurait pu mieux faire dans la rédaction de son nouveau tarif, que de faire comprendre aux industriels de ce pays qu'à l'avenir ils devront se maintenir par eux-mêmes et ne pas établir leurs profits sur les lois que le gouvernement peut adopter. Un honorable député nous a dit que cela n'aurait pour effet d'épargner que 50 cents par année à chaque cultivateur, et un autre nous a dit \$1. Ignore si leurs chiffres sont exacts ou non, mais que ce soit 50 cents ou \$1, il est tout aussi bien que cette somme aille dans la poche du cultivateur ou de l'ouvrier que dans celle des raffineurs de pétrole. Les cultivateurs y ont autant droit que ces derniers, et en notre qualité de représentants des cultivateurs nous sommes ici pour défendre leurs droits et leur épargner 50 cents ou \$1, suivant que l'occasion s'en présentera.

M. GANONG : Je représente un comté qui est grandement intéressé dans l'industrie du pétrole, surtout après les déclarations faites dans ce comté relativement à cette question, par le ministre de la Marine et des Pêcheries, ainsi que par d'autres honorables membres du parti libéral dans cette Chambre. J'ai été quelque peu surpris d'entendre l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), parler de protection incidente au sujet du pétrole, qui est aujourd'hui grevé d'un droit de 80 pour 100. Si c'est là le genre de protection incidente que le gouvernement actuel nous accorde, il en impose une forte dose aux consommateurs. Au commencement de la session des circulaires furent distribuées parmi les députés, dans lesquelles on prétendait que la valeur de l'industrie du pétrole au Canada était évalué à \$20,000,000; si cela est vrai, cette somme représente un bon nombre de puits inexploités dans l'ouest de l'Ontario, et si le capital engagé actuellement dans cette industrie est de \$10,000,000, c'est un montant assez considérable.

L'honorable député de Lambton-est (M. Fraser) nous a cité certains chiffres se rapportant à la *Standard Oil Company*.

Je me demande si ses amis, les raffineurs de pétrole, exploitent cette industrie par plaisir ou dans un but patriotique. Si cette puissante coalition

qui réalise \$44,000,000 par année pénétrait dans ce pays pour faire disparaître nos raffineurs de pétrole il n'y en a pas un d'entre eux qui ne vendrait ses droits s'il pouvait obtenir 6 ou 7 pour 100 du capital placé dans cette industrie. Actuellement les droits sur le pétrole sont d'au moins 80 pour 100. Les anciens droits étaient trop élevés, et je suis en faveur de la réduction proposée par mon honorable ami (M. Ellis). La qualité du pétrole canadien tel que expliqué par mon honorable ami d'Alberta, porte à croire que nous avons un grand nombre de principes de protection. Nous avons eu la protection de convenance, celle basée sur le patriotisme, et nous avons maintenant une protection d'une qualité bien inférieure. Puis-je demander au ministre actuel de la Marine et des Pêcheries, si c'est l'intention du gouvernement d'employer le pétrole canadien pour l'usage des phares le long de la côte. L'ancien gouvernement ne l'employait pas, et il fut prouvé à l'enquête qui eut lieu lors du naufrage du steamer *Warwick* dans la Baie de Fundy, que l'on se servait d'huile américaine au phare de Gannet-Rock.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Des soumissions furent demandées il n'y a pas bien longtemps, et la plus bas soumissionnaire était un homme des environs de Petrolea. Il a obtenu le contrat et doit fournir du pétrole d'un certain degré de pureté.

M. GANONG : Je suis bien content d'apprendre cela.

M. FRASER (Lambton-est) : Il est bon d'ajouter que cela a été obtenu en faisant concurrence à l'huile américaine.

M. GANONG : J'espère que le pétrole canadien pourra être employé convenablement pour cette usage à l'avenir, chose que l'on n'a pu obtenir jusqu'ici, comme cela a été prouvé par le rapport de l'enquête faite lors du naufrage du *Warwick*. Je suis bien content que l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis) ait jugé à propos de présenter cet amendement et je lui accorderai tout mon appui.

M. PETTET : Je dois dire que pour ma part, je voterai en faveur de la motion de l'honorable député de Saint-Jean (M. Ellis). Personne ne veut faire de tort à cette industrie nationale, mais si elle ne peut se maintenir par elle-même, pourquoi le gouvernement ne lui accorde-t-il pas une subvention comme il le fait pour l'industrie de la fabrication du fer. Je ne puis trouver de différence entre les deux cas. Le fil d'engergage et le fil de fer barbelé admis en franchise ne sont employés que par la classe agricole, et cette exemption de droits ne profite qu'aux cultivateurs, mais l'admission en franchise du pétrole serait avantageuse à toutes les classes de la société. Je voterai donc en faveur de la motion qui tend à réduire les droits à 3 cents.

L'amendement est rejeté.

M. GANONG : Je propose en amendement, que le droit de 5 cents soit enlevé et remplacé par un droit de 4 cents.

M. RICHARDSON : Qu'advient-il de ma motion demandant que le pétrole soit admis en franchise ? Je n'ai pas voté en faveur de l'amendement qui avait pour but de réduire le droit à 3 cents, parce

que j'ai proposé en amendement que le pétrole soit placé sur la liste des produits admis en franchise.

M. L'ORATEUR-SUPLÉANT : Je dois dire à l'honorable député que sa motion n'était pas véritablement un amendement, et par conséquent ne pouvait être mise aux voix. Conformément aux règlements, cette question viendrait sur la motion principale elle-même.

L'amendement est perdu.

M. DAVIN : Je propose que le droit soit réduit à 1 cent.

M. RICHARDSON : J'appuierai la motion de l'honorable député avec plaisir, s'il veut bien me le permettre.

L'amendement est perdu.

L'item est adopté.

Porcelaine de Chine et autre, aussi faïence et poterie, brune ou colorée, et faïence de Rockingham, poterie en granit blanc ou en carbonate de fer, et faïence couleur crème, "c.c." ornées, estampées ou épongées, et toute faïence, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.

M. ROGERS : Il me semble que les droits sur la faïence à bon marché devraient être réduits. La poterie commune, est en grand usage parmi la classe pauvre, en particulier parmi ceux qui viennent des vieux pays, et un droit aussi élevé que celui qui existe sur cet article, est une lourde taxe pour eux. Je serais d'avis que les droits devraient être maintenus sur la porcelaine de Chine et autre, mais réduits à 15 pour 100 sur la faïence et la poterie.

LE MINISTRE DES FINANCES : Je prie mon honorable collègue de remarquer que cet item est sujet à la réduction en faveur de l'Angleterre, de sorte qu'il y aura une réduction de droits sur la faïence et la poterie anglaises.

Marbre et granit, sciés seulement, dalles et toute autre pierre à bâtir, dressées; et blocs de pavage en pierre, 20 pour 100 *ad valorem*.

M. ELLIS : Le ministre des Finances voudrait-il nous donner quelques renseignements au sujet du relèvement de l'impôt du marché. Quelques-uns de mes commettants m'ont adressé de très fortes remontrances au sujet de la modification que cet item paraît avoir subi. On m'informe que cette modification aura pour conséquence de porter à 20 pour 100, de 10 pour 100 qu'il était auparavant, le droit dont sont frappés les pierres tumulaires à bon marché. Tous ces marbres, si je ne me trompe, doivent être importés de l'étranger, et c'est réellement une matière première.

M. McLENNAN (Inverness) : J'ai l'honneur d'informer mon honorable collègue que nous avons de magnifiques carrières de marbre dans le comté que je représente ici, et je ne doute point que cela n'ait eu quelque chose à faire avec la nouvelle tarification. Quoiqu'il en soit, il n'en est pas moins vrai que nous avons une carrière d'excellent marbre dans mon comté.

LE CONTROLEUR DES DOUANES : Le marbre brut était admis en franchise sous l'ancien tarif et il nous a paru légitime de le soumettre à la même tarification que les autres pierres. Ceci a

nécessité un certain relèvement de droit. L'ancien tarif établissait une distinction entre le marbre scié sur deux faces et celui scié sur quatre faces. Nous avons tarifé tout le marbre scié d'une façon uniforme.

M. ELLIS : J'ai ici une déclaration d'entrée faite à la douane de Saint-Jean il y a quelques jours, et l'auteur de cette déclaration m'informe qu'autrefois le droit était de 10 pour 100 tandis qu'aujourd'hui il est de 20 pour 100. L'honorable député d'Inverness nous a laissé entendre que cette nouvelle tarification avait été faite dans le but de protéger sa fabrique de marbre.

M. McLENNAN (Inverness) : C'est une simple opinion que j'ai émise.

M. ELLIS : Malheureusement, dans ma province, nous ne retirons nul bénéfice de la protection accordée au pétrole et à la farine; or, je crois qu'en pareilles circonstances, on ne devrait pas frapper de droits nos pierres angulaires ou tumulaires et nos meules à aiguiser.

Sir CHARLES TUPPER : Le droit sur ces articles est aujourd'hui de 5 pour 100 plus bas qu'il ne l'était il y a un mois.

M. ELLIS : C'est un relèvement de 10 pour 100, au-dessus de l'ancien tarif.

M. McLENNAN (Inverness) : L'honorable député prétend que nous n'avons pas de marbre au pays, et j'ai tout simplement déclaré que nous avions de précieuses carrières de marbre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons fait un léger relèvement du droit sur le marbre d'une certaine espèce; mais que l'honorable député se donne la peine d'examiner l'échelle des droits et il verra que la tarification du marbre est parfaitement judicieuse. Rendre le granit tarifable et admettre le marbre en franchise, serait, à mon sens, une anomalie inexplicable. Nous avons tarifé toutes les pierres brutes aussi bas que possible, à 15 pour 100, ce qui constitue une réduction pour la plupart des articles; quant aux articles rentrant dans le second degré de fabrication, ils sont frappés d'un droit de 20 pour 100, et le droit va ainsi en augmentant jusqu'à ce qu'il atteigne son maximum, pour le granit fini, qui est importé d'Aberdeen. Bien que le droit ait été relevé sur une certaine catégorie de marbre scié, nous avons fait, en somme, une tarification systématique et appuyée, si je ne me trompe, sur un excellent principe.

Marbre et granit, n.s.a., et tous articles en marbre ou en granit, n.s.p., 35 pour 100 *ad valorem*.

M. GANONG : A titre de représentant d'un comté qui produit une grande quantité de granit, je dois, dans l'intérêt de mes commettants, protester contre le droit en discussion. Il y a actuellement dans mon comté cinq fabriques où l'on exploite l'industrie du granit rouge. C'est le seul granit dont l'exploitation dans mon comté, est tant soit peu rémunératrice, il s'y trouve en quantités inépuisables, de sorte que le coût de la matière première est fort minime. C'est la main-d'œuvre qui entraîne le plus de dépenses.

Il y a de 250 à 300 ouvriers employés à cette industrie, et bien qu'il y ait à proximité des carrières une puissance hydraulique suffisante et

M. PATERSON.

d'autres facilités, nos chefs d'industrie ont toutes les peines du monde à obtenir le commerce du marché canadien. Le granit d'Aberdeen s'importe facilement, même au taux de l'ancien tarif, et accapare une notable partie du commerce canadien. D'après les relevés du dernier exercice fiscal, il a été importé pour une valeur de \$45,000 de granit, y compris le droit douanier, chiffres représentant la somme payée à la main-d'œuvre étrangère, et que nos propres artisans auraient pu gagner. Le taux très minime du fret explique, naturellement, cet état de choses. Il coûte moins cher d'expédier du granit d'Aberdeen vers l'ouest du Canada, que de l'expédier de nos propres carrières. C'est ce qui a été clairement prouvé à une récente conférence entre le gouvernement et une députation au sujet du canal de la vallée de la Trent. Le maire d'Orillia a déclaré que le taux du fret de Saint-George, N.-B., à Orillia est plus élevé qu'il ne l'est d'Écosse à Orillia. En raison de notre situation géographique, près de la frontière internationale, il nous est impossible d'empêcher nos propres ouvriers d'émigrer vers les centres industriels des États-Unis. Un trajet de quelques heures leur permet d'arriver aux grands centres industriels des États-Unis, où les taux des salaires sont tels qu'il nous est absolument impossible de réduire les gages de nos ouvriers, avec quelque espoir de les garder au pays. Il nous faut donc, dans une large mesure, compter sur la protection que nous accorde le gouvernement.

Le granit écossais importé ici n'est pas vendu directement d'Écosse, mais par l'intermédiaire de maisons de New-York, et le relèvement que vient de subir le tarif, le tarif des États-Unis affectera encore d'avantage nos ouvriers, car, sous le tarif de 26½ par 100, le granit écossais sera importé au pays avec beaucoup plus de facilité qu'il ne l'était sous l'ancien tarif, d'autant plus qu'il trouvera plus difficilement à s'écouler sur le marché américain. Tout tend donc à nous faire croire que le tarif va être le signal donné à nos industriels de fermer boutique.

Il est un autre fait que je tiens à signaler au sujet du granit de Quincy. Je tiens de l'un des principaux chefs d'industrie que les agents de New-York qui tentent de s'emparer du marché canadien, expédient le granit de Quincy en Écosse où ils le font polir et ils le réexpédient au Canada à meilleur marché qu'il ne coûte à nos industriels d'expédier la pierre brute à Saint-George et de la polir.

L'année dernière, l'importation de ce granit, s'est élevée à une valeur de \$17,400, et nos industriels de Saint-George prévoient que cette importation va doubler sous le régime douanier de préférence commerciale, si toutefois ce tarif s'applique à l'industrie du granit. A mon avis, le contrôleur des Douanes n'a certainement pas donné une réponse satisfaisante à la question de savoir si la pierre brute expédiée à Aberdeen bénéficierait du tarif de préférence et serait assimilée au coton brut expédié en Grande-Bretagne pour y être fabriqué. Nos ouvriers employés à cette industrie ont droit à quelques égards. Nous avons un grand nombre d'artisans, chargés de nombreuses familles, qui tous sont vivement intéressés à cette question; j'espère que le gouvernement aura égard à la situation de ces ouvriers et de leurs familles. Assurément, le droit en question ne devrait pas être inférieur à celui de l'ancien tarif.

L'item est adopté.

214. Bottes, bottines et souliers de caoutchouc, courroies, ciments de caoutchouc et tous articles en caoutchouc et en gutta percha, n. a. l., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.

215. Vêtements de caoutchouc et vêtements rendus imperméables à l'aide du caoutchouc, boyaux en caoutchouc ou gutta percha, et boyaux en coton ou en toile doublés de caoutchouc, nattes, paillassons et garniture de caoutchouc, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

Le MINISTRE DES FINANCES : A la prière d'un honorable collègue de la gauche, j'ai consenti à suspendre l'étude de ces items.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre me permettra de lui dire qu'il doit être satisfait de la besogne accomplie aujourd'hui.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je dois avouer que mon honorable collègue (sir Charles Tupper) s'est montré fort obligeant, et il m'est impossible de ne pas acquiescer à sa demande.

Le comité lève sa séance et fait rapport à la Chambre de l'état de ses travaux.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à onze heures et quarante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 7 juin 1897.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

PRÈRE.

AFFAIRES DE ROUTINE.

M. CASEY : J'ai l'honneur de proposer de l'agrément de la Chambre, que les bills (n^{os} 2 et 3) rapportés du comité spécial auquel ils avaient été renvoyés, soient inscrits au cahier de l'ordre du jour pour être étudiés en comité général de la Chambre. A l'appui de cette motion, je dois dire que le retard subi dans l'étude de ces projets de loi tient à l'enquête qu'il a été nécessaire de faire au comité spécial auquel ils avaient été renvoyés, car il nous a fallu, pour tenir les séances, choisir des heures convenables aux employés et patrons des chemins de fer intéressés. Nous avons donc raison de demander à la Chambre d'autoriser l'inscription de ces bills au cahier de l'ordre du jour, dès ce soir même, d'autant plus que voici le dernier jour consacré à l'étude des projets de loi d'intérêt public, cette session-ci. Il serait vraiment fâcheux de voir périr l'œuvre accomplie avec tant de soin et d'énergie par le comité, en renvoyant l'étude du bill à la prochaine session.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Allons-nous passer aux bills et aux ordres publics ?

M. l'ORATEUR : Si je comprends bien, la présente motion aura pour effet de placer ces bills en question au feuillet des bills d'intérêt public et

des ordres du jour, immédiatement après les autres projets de loi qui y sont actuellement inscrits pour être étudiés en comité général de la Chambre.

M. McMULLEN : Je désire faire observer à la Chambre qu'il y a un nombre important de mesures inscrites au feuillet des bills et des ordres publics. J'ai moi-même, à la prière du premier ministre, consenti à remettre à plus tard la deuxième lecture du projet de loi, en raison de l'absence du ministre de l'Agriculture. Je ne veux pas retarder l'étude des autres mesures, mais je désire savoir quand il nous sera donné de pouvoir débattre tous ces projets de loi, dont plusieurs sont fort importants. Voici la troisième session que l'on prend plaisir à mettre sans cérémonie au rancart d'importants projets de loi d'intérêt public. La dernière session du dernier parlement a été absorbée tout entière par les débats sur le projet de loi remédiateur ; la première session du présent parlement a été consacrée entièrement à l'adoption du budget.

Voici maintenant le jubilé de la Reine, et bien que personne ne songe à empêcher le premier ministre de partir à temps pour l'Angleterre, toutefois, la Chambre devrait nous ménager certaines facilités pour aborder l'étude de mesures inscrites au feuillet des bills et des ordres publics.

Pour ma part, j'ai permis deux fois que la deuxième lecture de mon bill fût suspendue à cause de l'absence du ministre de l'Agriculture ; et j'aimerais savoir si le gouvernement a l'intention de me fournir l'occasion d'atteindre ce bill. Il est entendu, naturellement, que c'est le dernier jour qui doit être accordé aux simples députés ; en conséquence, si cette résolution est adoptée, il ne me sera plus donné de présenter ce bill.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ces bills ne seront pas du tout inscrits en tête de la liste ; la résolution de l'honorable député d'Elgin (M. Casey) ne propose pas du tout de changer l'ordre du jour ; ils seront simplement au bas de la liste, et y resteront jusqu'à ce qu'on y soit arrivé.

M. l'ORATEUR : Je dois dire, pour empêcher tout malentendu, que si cette proposition est adoptée, ils suivront les autres bills qui attendent l'examen en comité général.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : A la fin de la liste des bills et et ordres publics ?

M. l'ORATEUR : Non, pas du tout ; ils seront inscrits après ceux qui figurent maintenant sur l'ordre du jour, près du commencement de la liste, pour examen en comité. Si cette motion est adoptée, c'est là que ces bills seront inscrits, et il faut le consentement de la Chambre.

M. McMULLEN : C'est la conclusion à laquelle je suis arrivé, et c'est pour cette raison que je désirais appeler l'attention de la Chambre sur ce fait. Si cette résolution est adoptée, ces bills seront placés avant d'autres bills qui figurent aujourd'hui sur l'ordre du jour pour la deuxième lecture, et il s'agit de savoir si ces derniers seront atteints à cette session. J'aimerais donc savoir ce que le gouvernement a l'intention de faire à ce sujet.

M. INGRAM : Quand bien même cette motion serait adoptée, je ne crois pas que cela avancerait ces bills d'un iota, car s'ils sont placés sur l'ordre du jour, ainsi que le suggère le ministre de la Marine et des Pêcheries, ce jour-ci étant le dernier réservé aux députés, l'on ne les atteindra pas ; en conséquence, je ne vois pas qu'une motion de ce genre soit nécessaire. S'il s'agit simplement de les inscrire à l'ordre du jour, sans espoir de pouvoir les atteindre, c'est très bien. Je suggérerais qu'ils fussent inscrits parmi les ordres du gouvernement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il est parfaitement clair que le gouvernement est dans une grande mesure à la disposition des honorables députés. Le gouvernement espère que, d'après la forte disposition où sont apparemment les députés des deux côtés de la Chambre, de terminer les travaux de la Chambre, il pourra pousser les mesures jugées essentielles, et si le temps ne permettait pas d'adopter les bills publics, ils seraient suspendus.

Mais les honorables députés savent que le gouvernement propose, mais que la Chambre dispose. Nous ne pouvons rien faire de plus que de suggérer, et si la Chambre décide que le parlement devra siéger après le jubilé, le gouvernement ne peut pas empêcher la chose. Nous ferons tout en notre pouvoir pour faciliter l'adoption des bills, mais il est parfaitement évident que cela dépendra beaucoup de la ligne de conduite arrêtée par la Chambre.

Le chef intérimaire de la Chambre n'est pas présent cette après-midi, mais il sera ici ce soir, et je n'aimerais pas faire de promesse en son absence, quand, de fait, il peut parler pour lui ; mais il est tout à fait évident que si les honorables députés le désirent, il est possible que la Chambre siège en juillet. Toutefois, le gouvernement espère pouvoir terminer les travaux de la session pour le jubilé ; mais il peut arriver qu'il ne soit pas possible de réaliser cet espoir, et si les honorables députés sont décidés à examiner toutes les affaires publiques qu'il y a à l'ordre du jour, le gouvernement n'emploiera pas la force brutale pour les en empêcher. Cependant, d'après les opinions généralement exprimées par les députés des deux côtés de la Chambre, l'on espérait que l'on se montrerait tellement disposé à faciliter le règlement des affaires publiques, qu'après une discussion raisonnable, la prorogation pourrait avoir lieu à une date assez rapprochée.

M. FOSTER : Je suis un peu surpris de l'énoncé fait par l'honorable ministre qui dirige la Chambre. Le gouvernement a déjà réglé cette question, car il y a plusieurs jours, il a soumis à la Chambre une proposition qu'elle a adoptée, proposition portant que tous les jours fussent consacrés aux questions du cabinet à l'exception de ce jour. Ce jour est consacré aux députés, et ils en profitent autant que possible. Si les honorables membres de la gauche croient qu'il serait bon de mettre les bills à l'ordre du jour, qu'ils le fassent. Cependant, la Chambre ne saurait revenir sur ce qu'elle a fait, et enlever au gouvernement certains jours qu'elle emploierait aux affaires d'intérêt privé.

M. DAVIN : Le gouvernement, je crois, pourrait faire quelque arrangement qui répondrait aux désirs de l'honorable député de Wellington-nord
M. McMULLEN.

(M. McMullen) et à d'autres députés qui ont des bills sur l'ordre du jour, et auxquels, si je comprends bien, il n'y a aucune objection. Prenez, par exemple, le bill n° 5 relatif au travail des aubains. Ce bill a subi l'épreuve devant un comité spécial, et, si j'ai bien compris, le gouvernement allait s'en charger. La chose avait été proclamée par tout le pays, et on lui décernait de grands éloges à ce sujet. J'ai lu cela dans le *Globe*.

M. FORATEUR : L'honorable député ne doit pas discuter cette matière.

M. DAVIN : Je ne la discuterai pas, mais je puis discuter ce que dit le *Globe*.

M. FORATEUR : Non.

M. DAVIN : A mon avis, le gouvernement devrait se charger du bill relatif à la main-d'œuvre étrangère. Puis il y a le bill n° 22, concernant les élections contestées, dont l'auteur m'a demandé de proposer la deuxième lecture cette après-midi, dans le cas où cet article de l'ordre du jour serait appelé. Il m'assure que les honorables membres de la droite approuvent son amendement. Je l'ai examiné à la hâte et je ne saurais y voir d'objection. Pourquoi ce bill ne figurerait-il pas parmi les ordres du gouvernement ?

Si l'on me permet de dire un mot au sujet de l'un de mes bills (le bill n° 107), je dirai qu'il a pour but d'amender la loi relative au revenu consolidé et à l'audition, et qu'il a pour objet d'obliger à demander des soumissions lorsque des quantités considérables d'approvisionnement sont nécessaires, tout comme on le fait aujourd'hui en ce qui a trait aux travaux publics. Les honorables députés sont généralement sous l'impression qu'à l'heure qu'il est ces approvisionnements sont demandés par soumission. Je suggère que ce bill soit placé parmi les ordres du gouvernement.

En ce qui concerne la question en général, j'appuie l'honorable député de Wellington-nord. Il est regrettable qu'il vienne un moment dans le cours d'une session où les affaires sont arrêtées pour des raisons qui ne sont pas des raisons d'intérêt public. Je me rappelle qu'il y a sept ou huit ans, l'on a dû proroger le parlement parce qu'un haut personnage voulait aller pêcher un certain jour.

Quelques VOIX : Nommez-le.

M. DAVIN : Je n'ai parlé de cela qu'incidemment. Plusieurs députés désireraient sans doute partir, mais un certain nombre de députés ont des bills d'intérêt public qu'ils voudraient faire adopter.

M. CAMPBELL : Nous pouvons nous réunir au commencement de janvier prochain.

M. DAVIN : C'est ce que l'on a déjà dit. Je partage absolument, en ce qui a trait à la question générale, l'opinion exprimée par l'honorable député de Wellington-nord, et je prie le gouvernement de se charger du bill auquel j'ai fait allusion.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Tant que le ministre du Commerce, qui dirige la Chambre, ne sera pas à son siège, il me sera impossible de dire quelle sera la procédure adoptée. Toutefois, la question sera examinée comme elle mérite de l'être.

SOUS PERCEPTEUR DES DOUANES—
GRETNA.

M. ROCHE :

1. M. J.-F. Tennant qui a été pendant plusieurs années sous-percepteur des douanes à Gretna, a-t-il été destitué ? 2. Des plaintes ont-elles été faites contre lui ? De quelle nature étaient-elles, et par qui ont-elles été faites ? 3. M. Tennant a-t-il pu se défendre ? 4. A-t-il droit à une pension en vertu de l'acte relatif aux pensions de retraite ? 5. Dans l'affirmative combien ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : 1. Oui. 2. Des accusations à l'effet qu'il avait pris une part agressive et publique aux dernières élections générales ont été portées contre lui par l'honorable député de Lisgar, et appuyées par d'autres personnes. 3. On a fait connaître ces accusations à M. Tennant, et il y a répondu. 4. Cette question est encore à l'étude. 5. La réponse à la quatrième question s'applique à celle-ci.

DOUANIER McNEILL.

M. McDOUGALL :

Ce qui suit est-il la copie authentique d'une lettre adressée par le commissaire des Douanes à l'officier douanier stationné à Grand-Narrows, Cap-Breton ?

" DÉPARTEMENT DES DOUANES, CANADA,
" OTTAWA, le 20 mai 1897.

" M. MICHAEL McNEILL,
" Douanier intérimaire, D.S.M.,
" Grand-Narrows, C.-B.

" MONSIEUR,—Je suis chargé par l'honorable contrôleur des Douanes de vous informer que vos services comme douanier intérimaire dans le service des douanes de Sa Majesté à Grand-Narrows, dépendant du port de Sydney-Nord, C.-B., ne seront plus requis à dater de la réception du présent avis.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,
" Votre obéissant serviteur,
(Signé) " JOHN McDOUGALL,
" Commissaire des douanes."

Par le percepteur à Sydney-nord, C.-B.

Dans l'affirmative, quelles raisons le gouvernement peut-il donner pour la destitution de ce douanier ? S'est-on plaint de lui ? Dans l'affirmative, qui a porté plainte ? Quelle est la nature de la plainte ? Y a-t-il eu enquête ? Dans l'affirmative, par qui a-t-elle été faite ? A-t-on fait un rapport à la suite de cette enquête ? Dans l'affirmative, le gouvernement déposera-t-il bientôt une copie de ce rapport sur le bureau de la Chambre ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : 1. Oui. 2. Pour avoir pris une part active aux dernières élections générales de la confédération. 3. Les accusations ont été portées contre lui par le Dr Arthur Kendall, de Sydney, et S.-C. Campbell, de Baddeck. 4. Le capitaine Bloomfield Douglas, commissaire, a fait une enquête, et il a fait un rapport au département des Douanes. Une copie du rapport peut être déposée sur le bureau de la Chambre si l'honorable député le désire.

M. McDOUGALL : Alors, je désire qu'une copie du rapport soit déposée sur le bureau de la Chambre.

HOPITAUX DE MARINE—MME LECAIN.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

1. Pendant combien de temps madame John LeCain a-t-elle été directrice de l'hôpital de marine à l'île Bunker ? 2. Quand a-t-elle été destituée, et pour quels motifs ? 3. Quel avis lui a été donné ? 4. Elle-même ou son défunt mari ont-ils à leurs propres frais érigé des clôtures et des constructions sur le terrain de l'hôpital ?

5. Dans l'affirmative, lui a-t-on remboursé ses dépenses ? 6. A-t-elle fourni la literie et l'ameublement de l'hôpital ? 7. Dans l'affirmative le département de la Marine lui a-t-il alloué quelque somme pour cela ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : 1. Mme LeCain n'a jamais été nommée directrice de l'hôpital, mais on lui a permis d'en prendre la direction depuis la mort de son mari en 1892. 2. Le 2 janvier 1897, pour la raison que ses services n'étaient plus requis car un nouveau gardien avait été nommé. 3. Mme LeCain a été avertie le 2 janvier, mais on lui a permis de rester à l'hôpital jusqu'au 1er mars. 4. Oui. 5. Non, mais nous avons l'intention de lui accorder une somme raisonnable pour ces dépenses ; \$100 pour construction et \$10 pour clôtures. 6. Oui. 7. Le département se propose de faire une allocation. La valeur de ces articles, suivant inventaire, est de \$23.55, et il a été convenu de lui accorder cette somme.

FRONTIÈRE DE L'ALASKA.

M. MORRISON :

Le gouvernement a-t-il été informé d'une manière officielle que le comité du Sénat des Etats-Unis a fait la modification suivante à la clause 1 du traité pour déterminer la frontière de l'Alaska signée par sir Julian Pauncefote et le secrétaire Olney, savoir : " Bien qu'il n'ait pas été constaté que le sommet du mont Saint-Elie se trouve de fait sur le dit 141ème méridien, il en est si près qu'il peut convenablement servir de point de repère pour établir la partie initiale du dit méridien ?"

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La citation contenue dans l'interpellation n'est pas empruntée à une modification projetée, mais au traité lui-même signé par sir Julian Pauncefote et M. Olney, et soumis au Sénat des Etats-Unis. L'article 1 du traité donne aux commissaires qui seront nommés le pouvoir de prendre le mont Saint-Elie comme point de repère s'ils le jugent à propos. Le cabinet ne sait pas officiellement si le comité du Sénat des Etats-Unis chargé des affaires étrangères, fera une modification au dit article 1, mais, d'après le rapport des journaux, le comité a l'intention d'ajouter un amendement portant que les dispositions contenues dans l'article 1 du traité pour le choix du mont Saint-Elie n'auront pas l'effet d'une concession d'un droit sur cette partie de la frontière qui, s'étendant vers le sud-est depuis le mont Saint-Elie, s'éloigne de la "lisière côtière" de l'Alaska dans la province de la Colombie Anglaise.

M. FOSTER :

1. Combien de planches (non teintées) faudra-t-il faire graver pour imprimer la quantité jugée nécessaire pour répondre aux demandes de billets de \$1, \$2 et \$4 respectivement ? 2. Combien de planches teintées faudra-t-il faire graver pour fournir la même quantité de ces divers billets ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : La réponse à la première question est : Billets de \$1, 18 planches, dont deux non retouchées ; billets de \$2, 6 planches, dont deux non retouchées ; billets de \$4, 2 planches, non retouchées. La réponse à la deuxième question est : Billets de \$1, 9 planches, dont une non retouchée ; billets de \$2, 3 planches, dont une non retouchée ; billets de \$4, 2 planches qu'il n'est pas nécessaire de retoucher.

PLÉBISCITE.

M. DAVIN (pour M. TAYLOR) :

1. La promesse faite par le premier ministre aux partisans de la tempérance et à la Chambre, savoir : " qu'il présenterait et adopterait au cours de la présente session une loi sur le plébiscite " sera-t-elle remplie, et ce bill sera-t-il présenté et adopté pendant la session actuelle? 2. Dans l'affirmative, quand ce bill sera-t-il présenté? 3. Le gouvernement se propose-t-il d'adopter une loi mettant la prohibition en vigueur dans les provinces auxquelles le gouvernement libéral a déjà soumis le plébiscite, savoir : le Manitoba, l'Ontario, la Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince-Edouard, avec l'entente formelle dans chaque province, que si le plébiscite était voté, une loi serait adoptée pour mettre à effet la volonté du peuple? 4. Est-ce l'intention du gouvernement de soumettre de nouveau la même question aux provinces qui se sont prononcées en faveur de ce projet? 5. Lorsque le projet sera soumis, d'autres questions seront-elles posées, comme par exemple : Êtes-vous en faveur d'une taxe directe pour compenser la perte du revenu, — ou êtes-vous en faveur du paiement d'une indemnité aux fabricants dont l'industrie sera ruinée par la mise en vigueur de cette loi?

M. L'ORATEUR : L'honorable député (M. Taylor), au nom de qui cette interpellation figure à l'ordre du jour, n'étant pas présent, l'on ferait mieux de la suspendre, car je désire parler de la forme dans laquelle elle est faite.

M. DAVIN : S'il y a quelque objection à la forme, il serait possible de la modifier.

M. L'ORATEUR : Il est évident que la première partie de l'interpellation contient une affirmation, qui pourrait ou ne pourrait pas être contestée. Si l'interpellation disait : " Telle ou telle promesse a-t-elle été faite par telle ou telle personne, " elle serait plus régulière.

M. DAVIN : Je poseraï la question dans cette forme, car l'honorable député (M. Taylor) désire beaucoup avoir une réponse.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Vu que le premier ministre a été obligé de s'absenter du parlement pour assister aux fêtes jubilaires de Sa Majesté, cela nécessitera l'ajournement de plusieurs législations dont le gouvernement avait l'intention de recommander l'adoption au parlement à cette session. Parmi ces législations, se trouvent les bills relatifs au cens électoral et au plébiscite. Vu que le premier de ces bills doit déterminer le mode d'après lequel le premier ministre désire être présent lorsque ces projets de loi seront soumis à la Chambre, il est nécessaire d'en ajourner l'examen à la prochaine session. Les détails du bill relatif au plébiscite seront donnés lors de sa présentation.

AGENTS D'IMMIGRATION AUX ÉTATS-UNIS.

M. LEMIEUX :

1. Est-ce l'intention du gouvernement de nommer un agent d'immigration à New-York, États-Unis? 2. Combien d'agents ont été nommés aux États-Unis, et à quels endroits?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : 1. La question relative à la nomination d'un agent à New-York est à l'étude. 2. Le ministre de l'Intérieur a nommé des agents d'immigration aux endroits suivants, aux États-Unis :—

Un à Détroit, Michigan.
Un à Reed-City, Michigan.

M. FIELDING.

Un à Waterton, Dakota-sud.
Un à Saint-Paul, Minnesota.
Un à Salina, Kansas.
Quatre agents d'immigration ambulants.
Nombre total des agents salariés, dix.

Soixante et un agents d'immigration sont employés aux endroits suivants par le ministère ; les appointements qu'ils reçoivent sont basés sur les résultats obtenus :

Cadillac, Michigan.
Kalaska, Michigan.
Ewart, Michigan.
Midland, Michigan.
Luther, Michigan.
Fife-Lake, Michigan.
Alba, Michigan.
Elmira, Michigan.
Petoskey, Michigan.
Ludington, Michigan.
LeRoy, Michigan.
Reed-City, Michigan.
Grafton, Dakota-nord.
Port-Huron, Michigan.
Mount-Pleasant, Michigan.
Coleman, Michigan.
Howard-City, Michigan.
Paris, Michigan.
Omaha, Nebraska.
Gaylord, Michigan.
Clare, Michigan.
Cooks, Michigan.
Chicago, Illinois.
Cheboygan, Michigan.
Lakeport, Michigan.
Henry, Dakota-sud.
Watertown, Dakota-sud.
Frankfort, Dakota-sud.
Redfield, Dakota-sud.
Ipswich, Dakota-sud.
Aberdeen, Dakota-sud.
Clark, Dakota-sud.
Levering, Michigan.
Duluth, Minnesota.
Boise City, Idaho.
Donaldson, Michigan.
Chippewa-Falls, Wisconsin.
Chambers, Nebraska.
San Francisco, Californie.
Salina, Kansas.
Hoquaim, Washington.
San-Beach, Michigan.
Port-Austin, Michigan.
Brown City, Michigan.
Marlette, Michigan.
Sanislas-Centre, Michigan.
Deckerville, Michigan.
Canboro, Michigan.
Bad-Axe, Michigan.
Parisville, Michigan.
Caro, Michigan.
Carsonville, Michigan.
West-Superior, Wisconsin.
Hubbard, Iowa.
Lafayette, Michigan.
Verner, Ont.
Mount-Carmel, Pennsylvanie.
Mackinaw City, Michigan.
Grayling, Michigan.
Pineconing, Michigan.
Mount-Pleasant, Michigan.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il expliquer les mots " appointements basés sur les résultats obtenus " ?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est là la réponse que m'a envoyée le ministère.

EXPOSITION DE PARIS EN 1900.

M. LEMIEUX :

1. Le gouvernement a-t-il décidé si le Canada doit participer officiellement à l'Exposition Universelle de Paris, en 1900? 2. Quelles sont les intentions du gouvernement à ce sujet?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le gouvernement a décidé que le Canada prendra part à cette exposition, et le ministre est à faire des arrangements à propos de l'espace qu'il nous faudra.

MONUMENT DU JUBILÉ.

M. TALBOT (pour M. LEMIEUX) :

1. Est-ce l'intention du gouvernement de demander un concours pour l'érection du monument commémoratif du jubilé de Sa Majesté la reine Victoria? 2. Ce concours doit-il être restreint aux artistes canadiens?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1. Oui; si le parlement vote les fonds nécessaires. 2. Non.

FEMME ABANDONNÉE SUR LE ROCHER AUX OISEAUX.

M. TALBOT (pour M. LEMIEUX) :

Quelles mesures ont été prises par le département de la Marine et des Pêcheries pour sauver la malheureuse femme abandonnée l'hiver dernier sur le Rocher aux Oiseaux?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Dès que le ministère a été averti du malheureux événement, il a envoyé un télégramme au percepteur des douanes de Sydney-nord, lui demandant s'il pourrait avoir un steamer pour aller au Rocher aux Oiseaux, mais le percepteur a répondu qu'il lui était impossible de se procurer de steamer.

En même temps un télégramme fut envoyé à M. Peter Bourque, à Amherst Harbour, lui donnant instruction de porter secours immédiatement, s'il était possible, et la réponse de M. Bourque, le samedi, le 13 mars, a été que des secours temporaires partiraient le lundi suivant. Il paraîtrait, cependant, qu'un équipage de cinq hommes était partie le 8 mars pour faire la pêche au phoque sur le Rocher-aux-Oiseaux et a pris soin du phare, jusqu'à l'arrivée du gardien régulier.

LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—TRANSPORT DU GRAIN.

M. DAVIN :

Quel nombre de boisseaux de grains de toutes sortes a été transporté des Territoires du Nord-Ouest dans l'Est par le chemin de fer Canadien du Pacifique de 1891 à 1897, inclusivement? Quel nombre de boisseaux de grains ce chemin de fer a-t-il transporté des Territoires du Nord-Ouest dans l'Est chacune des années ci-dessus? Quel nombre a été transporté du Manitoba dans l'Est chacune des dites années?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Ces renseignements ne se trouvent pas dans mes bureaux, mais si l'honorable député tient à les avoir, je tâcherai de les lui procurer. Je n'avais pas remarqué avant maintenant qu'il les avait demandés.

M. DAVIN : Je serais bien aise de les avoir. On m'avait dit que j'aurais cela au ministère des Chemins de fer.

AZARIE BIBAUD, VÉTÉRINAIRE.

M. DUGAS (pour M. BERGERON) :

Azarie Bibaud, médecin-vétérinaire a-t-il été à l'emploi de la Chambre pendant cette session? Quel est son salaire? Combien a-t-il reçu jusqu'à ce jour?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je n'ai aucun renseignement qui me permette de répondre à cette interpellation. Cela relève de l'économie interne de la Chambre et je suppose que M. l'Orateur peut y répondre.

M. l'ORATEUR : Autant que je sache, il n'y a pas d'employé de ce nom à la Chambre.

VENTE DU FOIN À INDIAN GARDENS.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

1. En 1897, a-t-il été publié quel avis, autre que le suivant, pour la vente du foin sur la réserve sauvage connue sous le nom de *Indian Gardens*, dans le comté d'Antigonish, N.-E.? " Sera vendu à l'enchère, samedi, le 22 mai, le foin de cet été des *Indian Gardens*. La vente se fera à l'église de Heatherston." 2. Quel jour et à quelle heure la vente (si elle a eu lieu) a-t-elle été faite? 3. Quel prix a rapporté la vente de ce foin en 1895 et 1896, respectivement? 4. Pour quelle somme a été vendu le droit de couper ce foin en 1897? 5. Quel a été l'adjudicataire heureux? 6. Cet adjudicataire aura-t-il la permission de couper le foin cette année? Si oui, recevra-t-il un permis à cette fin?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Le département n'a aucun renseignement concernant la vente du foin sur cette réserve, à aucune époque et jamais il n'a reçu d'argent provenant de la vente de ce foin. Si ce foin a été vendu, il l'a été par les Sauvages eux-mêmes ou par l'agent de l'endroit, sans instructions du ministre.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre veut-il me permettre de le prier de demander à son honorable collègue le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) de se procurer un rapport de son agent, sur cette affaire, pour savoir ce qui a été fait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Certainement.

TERRAINS DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER ET LA TAXE.

M. OLIVER : Je propose—

Que les compagnies suivantes, savoir : Chemin de fer de Calgary et Edmonton, chemin de fer de Régina, du Lac Long et de Qu'Appelle, chemin de fer du Nord-Ouest du Manitoba, et chemin de fer et de charbonnage d'Alberta, ont droit à de grandes étendues de terre dans les Territoires du Nord-Ouest.

Qu'une partie seulement de ces terres a été réservée comme propriété de ces compagnies, et que des lettres patentes ont été émises pour une petite partie seulement.

Que la partie couverte par lettres patentes est seule imposable.

Que le parlement, en passant l'acte qui donne à ces compagnies droit à ces terrains, n'a aucunement exprimé l'intention de les exempter des taxes pour fins municipales ou scolaires.

Que le gouvernement, en ne délivrant pas aux compagnies de lettres patentes pour leurs terres aussitôt qu'elles y avaient droit, leur a donné une exemption de taxe contrairement aux intentions du parlement et au grand détriment des colons du Nord-Ouest qui sont par là obligés de porter la part des taxes municipales et scolaires qui devrait être à la charge de ces compagnies de chemin de fer.

Qu'en conséquence cette Chambre est d'avis que le gouvernement devrait émettre sans délai des lettres patentes en faveur de ces compagnies pour toutes les terres auxquelles elles ont droit, afin que ces terres soient imposables aussitôt que possible, conformément à l'intention du parlement quand il a passé l'acte de concession.

En rédigeant cette motion pour la proposer à la Chambre, j'ai essayé d'exposer la question aussi complètement que possible. Les faits qu'elle contient ont été portés à la connaissance de la Chambre, à la dernière session, sous forme de réponses à des questions que j'avais posées au gouvernement. Ces faits sont indiscutables, je veux seulement faire voir jusqu'à quel point ils affectent le pays en général et les Territoires du Nord-Ouest en particulier. La quantité de terre ainsi affectée est de 5,000,000 d'acres. Comme ces terres ont été octroyées à des chemins de fer construits principalement pour des fins de colonisation, elles sont en grande partie situées dans des endroits plus ou moins colonisés où la population est obligée d'avoir des écoles, de construire des chemins, de supporter des églises et de pourvoir à une foule d'autres besoins, comme dans les pays civilisés. Pour supporter ces écoles et construire ces chemins, les terres sont taxées et la population de ces endroits se trouve dans cette position que la moitié des terres qui profitent ainsi de ces écoles et de ces chemins est exemptée de la taxe des écoles et des chemins.

Autant que j'ai pu m'en rendre compte cela n'entraîne nullement dans les vues du parlement qui a fait ces octrois de terre. Aucune exemption de taxe n'a été accordée, ni expressément, ni implicitement. Les compagnies ont reçu ces terres en considération de certains travaux ; c'est-à-dire, pour la construction des chemins de fer. Les chemins de fer ayant été construits les terres appartiennent aux compagnies et devraient être dans la même position que toutes les autres terres du pays qui appartiennent à des particuliers et supporter leur juste part des charges du pays.

Mais il se trouve que ces terres ne sont pas imposables. Je suis incapable d'expliquer au gouvernement pourquoi il en est ainsi, ni de dire par quels moyens elles ont réussi, jusqu'à ce jour à échapper à la taxe. Je vais cependant faire mon possible pour expliquer un fait que la Chambre doit trouver bien étrange.

Bien que les compagnies aient acquis ces terres, bien que le gouvernement reconnaisse leur droit de propriété, à tel point que quelques-unes sont indiquées sur la carte, comme appartenant aux compagnies de chemins de fer, cependant elles ne sont pas enregistrées au nom de ces compagnies ; il existe même un cas où la compagnie n'a pas encore fait le choix des terres qui lui reviennent. Dans tous les cas, les terres sont détenues par le gouvernement tout en étant la propriété des compagnies.

Il existe, dirait-on, une entente entre le gouvernement et les compagnies que telles ou telles terres appartiennent aux compagnies et supposons que Smith ou Brown ou Jones se présente et veuille acheter un morceau de cette terre. Il va trouver l'agent de la compagnie et demande si cette terre lui appartient. Sur la réponse affirmative de l'agent, il en demande le prix, et après avoir été

M. OLIVER.

renseigné il en fait l'acquisition. Il verse entre les mains de la compagnie le prix convenu, et ce n'est qu'après que l'argent a été payé, et pas avant que le titre de propriété passe des mains du gouvernement à celles de Jones.

Pendant ce temps-là, même les terres actuellement occupées par les colons, aussi bien que celles qui ne sont pas occupées mais qui sont réellement, vendues par ces compagnies, sont considérées comme exemptées de la taxe. Ce système permet aux compagnies d'échapper à leur juste part des charges du pays. J'ignore si telle était l'intention de l'ancien gouvernement qui a fait ces arrangements avec les compagnies, mais je tiens à profiter de cette occasion pour faire voir combien cette manière de procéder est injuste pour les Territoires du Nord-Ouest.

Avec votre permission, M. l'Orateur, je vais citer un cas qui est venu à ma connaissance personnelle. Un individu a acheté une terre, il a terminé ses paiements, mais il ne peut pas obtenir ses lettres patentes, parce que la terre est encore entre les mains du gouvernement et que la compagnie n'a pas encore terminé ses arrangements avec le gouvernement pour reprendre ses terres. Je connais aussi le cas d'un colon qui était établi sur une terre avant que la compagnie eût même obtenu sa charte. La compagnie réclame la terre qu'occupe ce colon, et c'est encore une question de savoir si elle restera au colon ou à la compagnie. Bien que cet homme soit établi là depuis des années, et y ait fait des améliorations, cette terre n'est pas imposable.

Dans l'intérêt de la population, dans l'intérêt de ceux qui supportent les écoles et construisent les chemins, qui font tout ce qu'il y a à faire pour l'administration et l'entretien d'un pays, il faudrait faire cesser cette injustice qu'on leur inflige pour le bénéfice de ces compagnies de chemins de fer ; ces dernières devraient être forcées à occuper la position que le parlement espérait qu'elles occuperaient en recevant ces octrois, c'est-à-dire de contribuer au développement du pays au lieu d'être des parasites. Si elles refusent de contribuer à l'avancement du pays, si elles ne veulent pas faire leur juste part d'améliorations, je dis que la Chambre devrait les y forcer, autant que cela est en son pouvoir.

Pour bien faire comprendre l'effet de ce système sur le pays qu'on me permette de citer quelques chiffres. Il y a 5,000,000 d'acres de terre ainsi affectés, et elles sont évaluées à \$3 l'acre, ce qui représente une valeur de \$15,000,000.

Disons que la moyenne de la taxe foncière, en ce pays, est de $\frac{1}{2}$ centin par piastre. A ce taux les terres des compagnies de chemins de fer, si elles étaient entre les mains des colons, rapporteraient un revenu annuel de \$75,000. Et c'est grâce à une entente tacite entre le gouvernement du pays et ces compagnies que ces dernières échappent au paiement de cette taxe.

Voyons maintenant comment ce système affecte le colon, individuellement. Supposons qu'un district scolaire ait cinq milles carrés. Un district scolaire ne devrait pas être aussi étendu, mais cependant, vu le peu de densité de la population, il faut bien faire cela pour pouvoir prélever assez de taxes pour maintenir l'école, attendu qu'il y a tant de terres exemptes de la taxe.

Dans le district scolaire il y a 25 milles carrés de terre ou 16,000 acres qui, au prix de \$3 l'acre for-

ment \$48,000. Une moitié seulement de ce territoire est impossible, si bien que la population au lieu de pouvoir prélever \$480 au taux de un centin par dollar ne peut prélever que \$240 au moyen de taxation sur ces terres. On voit facilement que si la moitié du revenu probable d'une institution municipale quelconque du pays est retranchée, il devient beaucoup plus difficile d'en assurer le fonctionnement. Ces gens là dans chaque district scolaire évitent chaque année le paiement de \$240 en bon argent comptant qu'ils doivent réellement pour le maintien des institutions. Dans cette région chaque quart de section est aussi censée contribuer de deux jours de corvée par an pour l'entretien des chemins; ainsi, dans un district de quatre milles carrés, par exemple, où il y a seize sections, huit de ces sections sont exemptes de corvée avec cet arrangement. C'est-à-dire que dans un district de quatre milles carrés où il devrait y avoir 128 jours de corvée, on ne pourra disposer effectivement que de 64 jours de travail réel et il est impossible de profiter des autres 64 jours, parce que ces compagnies ne peuvent pas être obligées de contribuer pour leur juste part du travail qui améliore leur propriété. Tout ce que je désire faire, c'est d'appeler l'attention du gouvernement sur les divers aspects de la question espérant qu'il s'en occupera et comprendra combien la chose est importante au point de vue général et au point de vue particulier. La question consiste en ceci : certains individus obtiennent des avantages auxquels le parlement du Canada ne considérerait pas qu'ils avaient droit au début, auxquels la population ne considère pas qu'ils ont droit maintenant et à l'égard desquels le peuple des territoires en appelle à ce gouvernement et à ce parlement pour obtenir protection et justice.

M. DAVIN : Je suis très heureux d'appuyer la motion de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). A mon avis, il ne pouvait pas s'exprimer trop sévèrement sur les difficultés auxquelles les cultivateurs des townships ont à faire face par suite des exemptions que s'arrogent ces compagnies de chemins de fer. Cette question je dois dire a été soumise aux précédentes de ces messieurs. Mon honorable ami, le député de Lambton (M. Lister) a posé une question au ministre de l'Intérieur pour lui demander quand les terres du Pacifique seraient impossibles, combien de temps l'exemption durerait et le ministre a répondu :

Quant à la deuxième partie de la question, l'exemption court de la date de l'émission des lettres patentes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mais il y a une législation spéciale, n'est-ce pas, à l'égard des terres du Pacifique ?

M. DAVIN : Oui, mais la question est la question générale des lettres patentes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne suis naturellement pas autant au courant que l'honorable député, mais ce que je comprends, c'est ceci : le gouvernement a les mains liées par certaines réglementations à l'égard de certaines terres et je comprends que l'honorable député veut dire qu'il n'est pas lié pour les terres dont il parle.

M. DAVIN : Justement. Mais si le gouvernement n'émet pas de lettres patentes pour ces 5 millions

d'acres qui sont mentionnées dans la résolution de mon honorable ami, le chemin de fer Calgary et Edmonton, le chemin de fer Lac Long et Qu'Appelle, le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest et la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, si le gouvernement n'émet de lettres patentes pour ces terres que le jour où elles auront été vendues par ces compagnies, le gouvernement les met absolument dans la même position que celles du Pacifique.

Aussi, bien qu'il n'y ait de législation que dans le cas spécial du Pacifique, ces compagnies peuvent virtuellement faire la même chose. Je sais ce dont je parle, car la chose dure depuis 1887. Une des premières choses que les gens des Territoires du Nord-Ouest ont faites fut de se rendre en députation auprès de l'honorable T. White, alors ministre de l'Intérieur. On trouva au département de l'Intérieur un rapport de cette entrevue; ils exposèrent alors les difficultés dont souffraient les colons par suite des exemptions. Je vous ferai remarquer à l'égard du Pacifique que la transmission des terres du gouvernement ne se fait que lorsqu'il les vend. En conséquence si vous leur imposez par un arrêté du conseil l'obligation que nous désirons voir l'ancien gouvernement leur imposer, c'est-à-dire leur faire choisir leurs terres, les leurs transporter, alors, d'après l'opinion du ministre de l'Intérieur, l'époque à laquelle leurs terres deviendraient impossibles ne viendrait que vingt ans après l'émission des lettres patentes. Mais l'honorable député verra qu'en retardant l'aliénation de ces terrains par le gouvernement, le Pacifique peut, après vingt ans de la date du contrat, éviter de faire entrer ces vingt ans en ligne de compte pour le paiement des droits. Supposez les vingt ans expirés, tous les terrains seraient dans la même position que ceux de ces compagnies, mais si le gouvernement n'oblige pas ces compagnies à prendre possession de leurs terres et à retirer des lettres patentes pour les terrains qui leur sont donnés, alors elles ne seront pas taxables parce qu'elles sont toujours aux mains du gouvernement et que vous ne pouvez pas taxer des terres du gouvernement. Aussi la Chambre devrait-elle adopter la conclusion de cette résolution :

Qu'en conséquence cette Chambre est d'avis que le gouvernement devrait émettre sans délai des lettres patentes en faveur de ces compagnies pour toutes les terres auxquelles elles ont droit, afin que ces terres soient impossibles aussitôt que possible, conformément à l'intention du parlement quand il a passé l'acte de concession.

Je puis dire que pour une raison ou une autre il est excessivement difficile de faire agir le département de l'Intérieur dans le sens de cette résolution. La réponse du ministre de l'Intérieur dont je parle figure aux *Débats*. Ce que je redoute c'est que nous nous trouvions en face de ce pouvoir dont parle M. Bright dans un de ses discours. M. Bright raconte qu'il parlait un jour à un ministre de la Couronne et lui posait une question. Le ministre lui répondit : "M. Bright, si vous devenez ministre vous vous apercevrez qu'il y a toujours quelque pouvoir que vous ne pouvez pas définir et qui vous empêche de faire le bien. Vous verrez que la chose la plus difficile au monde est de marcher droit et de bien faire." Je ne sais pas si M. Bright constata l'exactitude de cette remarque en devenant ministre, mais M. Bright en profitait pour s'entendre sur ce point et pour montrer combien il est difficile dans le parlement anglais pour un ministre de bien faire,

bien qu'il sût à coup sûr que certains ministres avaient de bonnes intentions et voulaient agir suivant des motifs sains.

J'espère que le gouvernement s'occupera attentivement de la question soulevée par mon ami, le député d'Alberta et insistera pour que des lettres patentes soient émises pour chacun des acres de ces cinq millions dont il y est parlé pour soulager le fardeau des cultivateurs à l'égard des chemins, à l'égard de la corvée et des écoles. A présent le colon est maltraité sur une foule de questions qui se rapportent à ceci. Vous verrez dans tout le Nord-Ouest seize sections supportant toutes les obligations de 36 sections et voilà ce qu'ils veulent faire cesser. Toutes ses sections sont des sections impaires qui sont naturellement inoccupées, puis il y a les terres de la baie d'Hudson et les sections scolaires, de sorte que seize sections ont à faire le travail de 36. J'aurais désiré discuter toute la question à cette session. Cependant c'en est une partie très importante et j'appuierai chaleureusement la motion de mon ami.

M. DAVIS : Je suis très heureux de voir que l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) a déjà soumis cette question à la Chambre, il y a quelques années. Comme il le dit, ça doit être vrai, car nous n'en avons pas encore entendu parler à cette session-ci. Je suis surpris que l'ancien gouvernement n'ait rien fait si son attention a été appelée sur la question. Cependant la question est très importante et puisqu'on a parlé des subventions en terres données à la Regina Long Lake et Qu'Appelle et à la compagnie de chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, j'aimerais en dire deux mots. Une difficulté dont souffrent les colons provient, comme l'a fait remarquer le député d'Assiniboia-ouest, de ce qu'il n'y a que quelques sections dans un township de six milles carrés qu'ils peuvent taxer aux fins d'écoles et de paroisses. L'honorable député a eu tort de dire que la Compagnie de la Baie d'Hudson était exempte de taxation pour ses terres. La compagnie paie des taxes.

M. DAVIN : Mon honorable ami m'a mal compris. Je n'ai pas dit qu'elle était exempte de taxes. Ce que j'ai dit c'est que cela faisait partie d'une question d'une haute importance—la question des terres en général et ce que j'ai fait remarquer c'est que 16 section, avaient à faire le travail de 36 sections. Mais je n'ai pas dit que les terres de la Compagnie de la Baie d'Hudson étaient exemptes de la taxation.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Elles ne sont pas exemptées de taxes mais la compagnie ne possède que de peu terrains dans les territoires, la plus grande partie appartient aux compagnies de chemins de fer. Elles ont pris les terres partout où il y a quelques établissements d'importance.

Elles ne paient pas de taxes et les sections qui sont prises comme biens de famille paient toutes les taxes. Comme l'a fait remarquer le député d'Alberta, la question de construction des chemins va se soulever maintenant que l'on a passé de nouvelles ordonnances. Le moment va arriver où les cultivateurs devront construire des chemins et ce sera un nouveau fardeau pour eux. Il n'est pas juste que les compagnies ne paient rien jusqu'à ce que leurs terres prennent de la valeur. Tous les colons qui arrivent améliorent la terre et à la fin de

M. DAVIN.

dix ou quinze ans, quand des améliorations auront été faites sur les terrains environnants, la compagnie en récoltera les bénéfices. Je ne crois pas que ce soit juste pour une contrée nouvelle où se précipitent les colons ; souvent ils ne peuvent pas avoir d'écoles parce que les terres des compagnies ne peuvent pas être taxées à cette fin. Le gouvernement doit agir. Si les compagnies attendent vingt ans avant de prendre leurs lettres-patentes et sont exemptes pendant vingt ans, la question sera remise indéfiniment. Je suis heureux d'avoir l'occasion d'approuver et d'appuyer cette résolution.

Sir CHARLES TUPPER : Je remarque que la résolution se lit comme suit :

Qu'on conséquence, cette Chambre est d'avis que le gouvernement devrait émettre sans délai des lettres patentes en faveur de ces compagnies pour toutes les terres auxquelles elles ont droit afin que ces terres soient imposables aussitôt que possible, conformément à l'intention du parlement quand il a passé l'acte de concession.

Il me semble que ce sujet se résume, en grande partie, à la question de savoir quelle était l'intention de l'acte. Si lorsque l'acte a été voté, l'intention du législateur est manifeste, et s'il a été entendu avec ces compagnies que ces terres ne deviendraient pas imposables avant l'émission des lettres patentes et avant que les compagnies sussent à qui ces lettres devaient être accordées, la Chambre assumerait une grave responsabilité en changeant l'esprit de la loi. Mais il y a une autre question qui n'est pas sans importance aux yeux du public, et sur laquelle je désire attirer l'attention du chef temporaire du gouvernement, car avant d'agir cette Chambre doit prendre cette question en considération, c'est que la politique du parlement a toujours été d'employer les terres publiques dans le but d'obtenir la construction de chemins de fer dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Je crains qu'en rendant ces terres imposables, avant que les compagnies aient été capables de les vendre, on rendrait impossible la construction des chemins de fer. Je crois que si l'on constatait que ces terres que l'on supposait exemptes de taxes jusqu'à ce qu'elles fussent concédées, sont maintenant imposables, il y aurait deux conséquences : En premier lieu il serait impossible d'obtenir la construction de chemins de fer dans le Manitoba et le Nord-Ouest en donnant des subventions en terres, politique qui a été suivie jusqu'à aujourd'hui ; et en second lieu, on considérerait qu'il y a mauvaise foi de la part du parlement.

Les personnes qui ont entrepris la construction de ces voies ferrées, sur la foi de l'entente que les terres ne seraient pas imposées avant que les compagnies aient pu les vendre, constaterait alors la violation du principe en vertu duquel elles avaient acquis ces terres et commencé à construire ces chemins de fer, et qu'au lieu de ce principe on en adopterait un autre tout à fait différent et contraire à leurs intérêts. L'on ne doit pas oublier que tous les partis dans cette Chambre en sont venus à la conclusion, depuis longtemps, qu'il n'y a rien d'aussi important pour le Nord-Ouest et le Manitoba que l'ouverture de ces terres par les chemins de fer. Nous pouvons dire, qu'en général, tous les efforts faits pour développer sur une grande échelle les prairies de l'ouest, ont échoués ; le seul progrès considérable a été de fournir des facilités de transport par chemins de fer.

Pour diverses causes, les voies ferrées sont devenues absolument indispensables au progrès et

au grand développement de ces immenses prairies. Personne ne contestera le fait que ce chemin joignant à Calgary la voie du chemin de fer canadien du Pacifique et se prolongeant jusqu'à Edmonton, devait être construit. C'est par ce moyen que l'on a ouvert à la colonisation une des plus riches et des plus importantes régions du Nord-Ouest et les terres qui y sont aujourd'hui cultivées sont excessivement fertiles. Les colons vont s'y établir, chose qui ne serait pas arrivée sans la construction d'une voie ferrée. Je n'envisage pas la question à un point de vue local, au point de vue des honorables députés qui ont porté la parole en cette Chambre et qui sont grandement intéressés à répartir sur la plus vaste étendue de terrain possible les taxes qui peuvent peser sur cette partie du pays ; mais je désire attirer l'attention du ministre sur le fait que la construction de ce chemin, — je prends comme exemple le chemin allant à Edmonton, qui a ouvert à la colonisation une grande partie des Territoires du Nord-Ouest, — a été très important pour le Canada en général et spécialement pour cette partie du pays. Je désire aussi appeler l'attention sur le fait que des capitalistes qui ont fourni de l'argent, se sont basés dans une large mesure, sur la valeur qu'ils supposaient à ces terres et cependant nonobstant tout ce qui a été fait par le gouvernement pour aider à la construction de ce chemin, la vérité est que les obligations vendues à Londres au pair, ou à peu près, et dans certains cas, au-dessus du pair, ne valent plus aujourd'hui que 40 ou 50 pour 100. Si, outre cela, le parlement présente une législation nouvelle imposant des obligations sur ces terres qui, jusqu'à présent n'en étaient pas grevées, j'ai peur que l'effet ne soit des plus désastreux, lorsque nous essaierons à faire, sur le marché anglais, des emprunts basés sur des subsides en terres, dans le but d'aider à la construction de voies ferrées dans le Nord-Ouest et au développement de cette région. J'appelle l'attention des honorables députés sur ce point, car je crois que nous devons envisager cette question à un point de vue national, autant qu'à un point de vue local.

M. RUTHERFORD : Sans les déclarations du chef de l'opposition, je n'aurais pas jugé nécessaire d'ajouter quelque chose aux remarques de mes honorables amis, le député d'Alberta (M. Oliver), et le député de Saskatchewan (M. Davis), sur cette question très importante pour le Nord-Ouest, parce que mes honorables amis ont exposé en détail les griefs dont souffre, à ce sujet, la population de cette partie du Canada. J'approuve leur manière de voir ; mais je désire contredire quelques-unes des remarques du chef de l'opposition. Je suis convaincu que pas un membre de cette Chambre, tant à la droite qu'à la gauche du président, ne désire, en aucune manière, répudier les obligations que le Canada a contractées envers le chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais il nous fait peine de constater que les honorables membres de la gauche, dans le marché qu'ils ont fait avec le syndicat du chemin de fer canadien du Pacifique, ne se sont pas rendu compte, jusqu'à quel point, ils trafiquaient de l'héritage du peuple. La carte du Nord-Ouest ou les terres appartenant aux compagnies de chemins de fer, sont en couleur, est un bien pénible tableau pour tout Canadien patriote. C'est une honte pour l'ancien gouvernement d'avoir sacrifié un territoire immense aux intérêts du chemin de

fer canadien du Pacifique et aux intérêts de la construction des voies ferrées en général.

J'ai été surpris d'entendre le chef de l'opposition nous dire qu'il craignait que peut-être nous ne soyons incapables d'obtenir la construction de nouveaux chemins de fer dans les Territoires du Nord-Ouest, s'il est question d'imposer des terres concédées de cette manière. J'espère, M. l'Orateur, que jamais on ne construira de chemins de fer dans le Nord-Ouest en sacrifiant, comme on l'a fait pour les voies ferrées qui y existent, une partie du patrimoine national. Comment ! le chemin de fer canadien du Pacifique a vendu des terres qui lui avaient été concédées comme subvention, dans certaines régions du Manitoba et du Nord-Ouest, pour des sommes immenses ; dans certains cas, cette puissante compagnie a obtenu de \$14,000 à \$20,000 par mille ; tandis que le gouvernement du Manitoba, en vertu d'un contrat avec le Northern Pacific, a fait construire plusieurs milles de chemin de fer moyennant une subvention en argent de \$1,750 par mille, il a fait construire aussi une grande partie de la ligne à raison de \$1,500 par mille. Lorsque la nécessité d'un chemin de fer qui est réellement pour l'avantage du paysse fait sentir, il n'est pas du tout besoin de sacrifier le patrimoine du peuple pour en obtenir la construction.

Je n'ai pas l'intention de prendre le temps de la Chambre pour discuter la question plus longuement. Comme je j'ai déjà dit, je suis convaincu que les députés qui appuient le gouvernement, et que le proposeur de cette résolution, ne désirent pas user de mauvaise foi envers le chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais c'est le désir de tous ceux qui sont intéressés dans la prospérité du Nord-Ouest et de tous ceux qui se rendent compte des énormes sacrifices que le système actuel a imposés à la population des Territoires en fait de taxation, de voir le gouvernement prendre des mesures honorables afin d'en arriver à une conclusion définitive sur cette question, afin que la population du Nord-Ouest soit soulagée des injustes fardeaux qu'elle supporte aujourd'hui.

M. McMULLEN : Je désire déclarer à l'honorable chef de l'opposition que toute la faute en est à l'ancien gouvernement qui n'a pas demandé au chemin de fer canadien du Pacifique de prendre un titre de ses terres. Je vais lire à mon honorable ami (sir Charles Tupper) l'article du statut qui est très clair à ce sujet et se lit comme suit :

Lorsqu'une portion de pas moins de vingt milles de longueur du chemin de fer qui fait l'objet du présent contrat, aura été construite et parachevée de manière à permettre la circulation régulière des convois et que cette portion de chemin de fer sera pourvue de l'équipement nécessaire au trafic qui s'y fera, le gouvernement paiera et concédera à la compagnie l'argent et les terres auxquelles cette portion du chemin de fer lui donnera droit d'après la répartition et la distribution ci-dessus prévues et stipulées.

Si, lors de l'achèvement de ses travaux, le gouvernement avait demandé au chemin de fer canadien du Pacifique d'accepter des lettres patentes pour ces terres, après la construction de chaque vingt milles, des lettres patentes seraient émises aujourd'hui pour chacune de ces 25,000,000 d'acres. Le gouvernement aurait dû obliger le Pacifique à accepter des lettres patentes, ainsi que la loi le décrète, et ces terres seraient immédiatement devenues impossibles à l'expiration d'une période de vingt ans. Mais le gouvernement a

retardé d'année en année de remplir cet important devoir, de sorte que l'on a prolongé indûment et sans nécessité le délai à l'expiration duquel ces terres devenaient imposables. Il n'y a aucun doute que si les terres sont vendues et occupées, elles sont imposables, mais tant qu'elles restent la propriété du chemin de fer canadien du Pacifique, elles ne sont imposables que vingt ans après l'émission des lettres patentes. Si le gouvernement s'était conformé aux dispositions de la loi, ces terres seraient imposables avant longtemps. Il me fait peine de dire que, par sa manière de traiter la question de la vente des terres, l'ancien gouvernement a retardé sérieusement la colonisation des Territoires du Nord-Ouest. Nous avons obtenu plus de renseignements, depuis que les députés actuels du Nord-Ouest sont membres de cette Chambre, sur la manière malheureuse dont on a trafiqué les terres du Nord-Ouest, que nous n'en avions reçus pendant les dix dernières années. L'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) nous dit qu'il a déjà soulevé cette question. Je puis déclarer que jamais, à ma connaissance, il n'a exposé d'une façon claire et précise, les griefs de la population du Manitoba et du Nord-Ouest relativement à ces terres. Je prétends qu'il est du devoir du gouvernement d'agir sans délai. Je suis informé que le chemin de fer canadien du Pacifique n'a pas encore choisi le reste des 25,000,000 d'acres qui lui reviennent et que la quantité totale pour laquelle il n'a pas encore reçu de lettres patentes est de 2,000,000 d'acres. Voilà un état de choses des plus malheureux et des plus déplorables, qui a sérieusement entravé la colonisation du Nord-Ouest; un état de choses dont les honorables membres de la gauche sont entièrement responsables. L'ancien gouvernement a donné les terres du Nord-Ouest en partie aux compagnies de chemins de fer et il leur a permis d'en faire tout ce qu'elles voudraient et d'en posséder une grande partie exempte de taxes; en agissant autrement, ces terres auraient été dans de telles conditions, qu'après vingt ans, elles seraient devenues imposables.

Ce que mon honorable ami a dit au sujet des écoles, chemins et autres améliorations indique que les habitants de ce pays éprouvent de grands inconvénients résultant de cet état de choses. J'espère que le ministre de l'Intérieur s'occupera personnellement de cette question sans délai, dans le but de faire disparaître ces inconvénients, qui font souffrir ces gens, à cause du fait que les honorables chefs de la gauche ont négligé de remplir leurs devoirs.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Il n'y a aucun doute à avoir sur l'importance de la question qui fait l'objet de la résolution présentée par l'honorable député, et je suis heureux qu'il l'ait soulevée devant la Chambre, la signalant ainsi à l'attention du gouvernement. J'apprécie le motif qui le fait agir, et je comprends que son désir est d'obtenir l'assurance que la question sera immédiatement étudiée par les membres du gouvernement. Il me fait peine que mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ne puisse pas être ici cette après-midi. Des affaires imprévues et pressantes l'ont appelé à Montréal, sans quoi il serait ici pour donner personnellement l'assurance qu'il est de mon devoir de donner en son absence, que la question est déjà à l'étude au ministère de l'Intérieur.

M. McMULLEN.

Une note que j'ai reçue me dit que le ministère est saisi de l'importance de la question et que le ministre en a déjà commencé l'étude.

Il y a deux questions qui ne doivent pas être mêlées—les terres du chemin de fer canadien du Pacifique couvertes par lettres patentes, et celles des autres compagnies de chemins de fer couvertes aussi par lettres patentes. Il est inutile de discuter maintenant si la législation a été sage ou irréfléchie, prudente ou imprévoyante. Il est notoire que les terres de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne sont imposables que vingt ans après la date des lettres patentes. J'ai compris l'autre jour de la part du ministre de l'Intérieur qu'un million et demi d'acres de terres ont été converti par lettres patentes à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à prendre sur la grande quantité à laquelle elle avait droit, et les vingt années qui doivent s'écouler avant que ces terres soient imposables doivent courir depuis la date des lettres patentes. La question qui concerne les terres de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique est différente de celle qui a trait aux terres accordées à la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton et aux autres compagnies mentionnées dans la résolution de l'honorable député. D'après ce que nous avons entendu dire aujourd'hui il est indubitable que la question est importante à un point de vue local. Afin d'obtenir les fonds suffisants pour instruire les enfants et construire des routes il est nécessaire que la plus grande étendue de terre possible soit imposable, et que les vastes étendues de terre que les compagnies de chemins de fer possèdent ne soient pas exemptées et que tous les frais d'éducation et l'établissement des chemins ne pèsent pas seulement sur les colons. Le raisonnement à ce point de vue a beaucoup de force.

D'un autre côté, ainsi que le dit l'honorable chef de l'opposition, la question est d'une vaste portée et il faut l'examiner tant au point de vue national qu'au point de vue local. Les honorables députés savent que dans une assez large mesure les fonds nécessaires pour l'administration des affaires du Nord-Ouest sont fournis par le gouvernement fédéral, et, en conséquence, chaque contribuable du pays a un intérêt spécial et direct dans la solution de cette question compliquée, d'après un principe honnête et national. Je me ferai un plaisir de signaler à l'attention du ministre de l'Intérieur les faits intéressants mentionnés par mes honorables amis et la discussion qui a eu lieu, et je peux promettre que la question n'ira pas au panier mais que mon honorable collègue l'étudiera avec le plus grand soin. C'est là, je crois, l'objet que mon honorable ami a en vue—pas seulement une simple discussion académique de la question, mais la faire traiter convenablement par le ministère. A cet égard son objet est réalisé, et je suis content de l'entendre dire que, ayant réussi jusqu'à ce point, il laissera la question entre les mains du ministre de l'Intérieur et qu'il retirera sa motion.

M. OLIVER : J'accepte la promesse et la recommandation de l'honorable leader de la Chambre et j'aimerais à dire distinctement et clairement en mon propre nom, ce qu'a déclaré l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) qu'il n'y a ni intention ni désir de ma part en présentant cette résolution, ni de la part de l'honorable député qui l'a appuyée (M. Davin), de renier toute entente ou

convention légalement conclue entre le gouvernement ou le parlement du Canada et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou d'autres compagnies ou particuliers.

Je n'ai pas inclut dans la résolution le marché du chemin de fer Canadien du Pacifique, parce que je l'ai considéré comme étant une affaire à part. A la dernière session j'ai présenté une motion au sujet de ces compagnies et une autre au sujet de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai cru qu'il était utile d'amener devant la Chambre la question sous sa présente forme, parce qu'elle est seule, isolée, sans la plus légère justification venant d'une convention contenue dans un acte du parlement. Il n'y a rien de fondé dans l'assertion qu'il y a une entente publique que ces compagnies doivent être exemptées de l'imposition des taxes sur leurs terres, si le parlement a jamais eu cette intention, elle n'a pas été exprimée dans un document public. J'ai lieu de croire que le parlement n'a jamais eu aucune entente, et je vais aller plus loin et je dis que je crois que jamais le parlement n'aurait approuvé une entente ou convention de cette nature quand les subventions furent accordées à ces compagnies de chemins de fer.

Je fais une distinction entre les terres de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et celles de ces compagnies. La Compagnie de la Baie-d'Hudson était le propriétaire primitif du pays. Elle n'a pas reçu de subvention en terres de la part d'un gouvernement quelconque. Elle s'est réservée 7,000,000 d'acres sur l'étendue totale de ses terres. Cette étendue était à elle sans lettres patentes. Cette étendue de terre a toujours été imposable et la compagnie a payé les taxes imposées sur sa propriété; une fois qu'il a été prouvé qu'une partie quelconque de ses terres était imposable un chèque a été envoyé.

Ce sont les compagnies de chemins de fer qui sont en défaut, et les règlements parlementaires me défendent de dire ici quelle opinion existe à leur égard dans le Nord-Ouest. Ces compagnies peuvent être citées comme étant des institutions philanthropiques, qui ont colonisé le pays et auxquelles nous devons de la reconnaissance, mais ce n'est pas ce que l'on pense d'elles dans le Nord-Ouest.

Je ne retien-drai point la Chambre plus longtemps, mais je veux dire un mot des obligations de la Compagnie du chemin de fer de Calgary et Edmonton. A mon avis, il est malheureux que ce sujet ait été amené dans cette discussion. Voilà une compagnie qui a émis des obligations pour une somme de \$5,500,000 sur un chemin de fer qui, de son propre aveu, ne coûte que \$3,717,000, et que des experts en chemins de fer disent ne pas avoir coûté \$3,000,000. Sur ces obligations, qu'elle a émises, un intérêt de \$300,000 par année est censé être payé, et tout l'argent que la compagnie a de disponible, y compris la subvention accordée par ce parlement, est de \$117,000, laissant près de \$200,000 de différence en moins par année pour le paiement de l'intérêt sur ces obligations. Ce déficit ne peut que nuire à la compagnie, et gêner ou empêcher d'autres compagnies de chemins de fer de contracter des emprunts en Angleterre pour développer le Nord-Ouest. Je ne sais pas si c'est dans cette intention que ces obligations ont été émises et que cet arrangement a été conclu, mais c'est certainement le résultat et un résultat déplorable.

Permettez-moi de répéter ce que mon honorable ami de Macdonald (M. Rutherford) a dit, que nous n'avons plus besoin dans le Nord-Ouest d'autres chemins de fer pour le prix qu'ils nous ont coûté dans le passé. On dit partout que c'est avec l'argent réalisé à même les obligations du chemin de fer de Calgary et Edmonton et du chemin de fer de Régina, du Lac Long et Qu'Appelle sur le coût réel des chemins, qu'on a acheté les tramways de Toronto, Montréal et Winnipeg.

M. DAVIN : La motion, si elle était adoptée, ne donnerait-elle pas plus de force au gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il y a dans cette résolution des assertions que la Chambre ne peut pas accepter sans plus ample examen. Ensuite le côté légal de la question doit être examiné par le ministre de la Justice, et je suis sûr que mes honorables amis ne veulent pas se lier à une déclaration générale sans savoir exactement ce dont il s'agit. J'ai fait une promesse, que l'honorable député veut bien accepter, et, dans les circonstances, je crois qu'il doit obtenir la permission de retirer sa motion.

La motion est retirée.

DESTITUTION DE WILLIAM BATEMAN.

M. HUGHES : Je demande —

Copie de toute correspondance, rapports et papiers concernant la destitution de William Bateman, de Port-Perry, comme agent des Sauvages de l'île Scugog, et la nomination de M. Williams à sa place.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'autre jour il s'est glissé une légère erreur dans la réponse faite par le premier ministre à une question posée par l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes), et je désire, avant que cette résolution soit adoptée, donner la réponse juste, de manière à fournir à l'honorable député le renseignement précis. Le 22 du mois dernier, l'honorable député de Victoria-nord a posé la question suivante :

M. Wm Bateman, de Port-Perry, Ontario, a-t-il été destitué comme agent des Sauvages de l'île Scugog? A-t-on fait une enquête officielle sur la conduite de M. Bateman avant sa destitution? Qui a recommandé cette destitution? Quelles étaient les accusations portées contre lui? Quel est le successeur de M. Bateman? Le successeur de M. Bateman (dont le nom est Williams, je crois) peut-il lire et écrire? Dans son dernier voyage pour payer les Sauvages de l'île Scugog, M. Williams était-il accompagné de son frère qui est marchand de vin à Port-Perry? L'honorable John Dryden a-t-il eu quelque communication avec le gouvernement ou aucun de ses membres au sujet de la destitution de M. Bateman ou de la nomination de M. Williams comme agent des Sauvages de l'île Scugog?

En mon absence le premier ministre a fait la réponse suivante d'après une information que lui avait fournie le département :

M. Bateman a été destitué comme agent des sauvages de l'île Scugog. Il y a eu enquête faite par le bureau et non par une commission. Le gouvernement ne se croit pas tenu de dire par qui sa démission a été demandée. Il était accusé d'avoir pris une part agressive à la lutte électorale. Son successeur est M. Albert Williams. Le gouvernement n'a pas de raison de douter que M. Williams ne remplisse ses fonctions d'une manière efficace. Le ministre n'a pas été informé de la visite dont il est question, et ignore si quelqu'un accompagnait M. Williams en cette occasion. Le ministre n'a aucune connaissance d'aucune telle communication.

Malheureusement, le mémoire fourni au premier ministre n'était pas exact, et les réponses aux questions de l'honorable député de Victoria-nord auraient dû être comme suit :—1. Oui. 2. Non. 3. Le député au parlement pour le district dans lequel l'agence des Sauvages est située. 4. Une part active dans les élections. Les réponses que je viens de donner aux questions 5, 6 et 7 sont exactes. Je n'ai aucune objection à déposer sur le bureau de la Chambre les documents demandés.

La motion est adoptée.

RÈGLEMENTS CÔTIERS DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS.

M. BRITTON : Je demande—

Copie de toute correspondance, s'il en est, échangée entre ce gouvernement et le gouvernement des États-Unis au sujet d'une égalisation ou d'un réajustement des lois, règles et règlements côtiers en vigueur dans les deux pays, et au sujet de toute convention ou proposition pour faire quelque arrangement en vertu duquel le gouvernement et les fonctionnaires américains concéderaient aux navires canadiens les mêmes privilèges que ceux accordés aux navires américains par les autorités du Canada en vertu des lois, règles et règlements actuellement en vigueur.

Cette motion se rapporte à une convention internationale au sujet des lois côtières des deux pays, et de la loi internationale relative aux naufrages, adoptée en 1893, et mise en vigueur par une proclamation de la même année. J'ai raison de croire, vu l'importance de la question, qu'une certaine correspondance a dû être échangée entre les deux gouvernements relativement aux différents points que je veux faire remarquer à la Chambre, mais je dois avouer qu'il m'a été impossible, après recherches faites, de découvrir aucune correspondance de cette nature, et toute la question de la navigation dans les eaux intérieures semble être actuellement dans une condition bien peu satisfaisante.

D'abord, si je comprends bien, l'enregistrement est laissé aux soins du contrôleur des Douanes. En deuxième lieu, cette correspondance que je demande a été échangée avec le ministre de la Marine, ou par l'entremise de son département, mais je comprends que les dernières correspondances ou négociations ont eu lieu avec le ministre de l'Intérieur et du Commerce, de sorte qu'il est quelque peu difficile de découvrir ce qui s'est passé entre les représentants de deux gouvernements sur une question que je considère comme étant des plus importantes. Si, conformément à la loi, ces conventions ou arrangements sont réciproques, en pratique ils ne le sont pas du tout. Comme exemple de cela, les steamers américains qui font le commerce avec les ports canadiens de l'intérieur ne sont pas soumis à l'inspection.

Les inspecteurs du gouvernement canadien, règle générale, acceptent les certificats américains et permettent aux navires américains munis de certificats américains, de transporter des passagers et d'être équipés conformément à ces certificats.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cela peut arriver comme coutume et courtoisie internationales, mais si des steamers américains partent d'un des ports de notre pays avec des passagers canadiens, ils doivent subir l'inspection et ne peuvent transporter des passagers sans s'être conformés à notre loi.

M. DAVIES.

M. BRITTON : De fait, c'est ce qu'ils font. Ils acceptent toujours les certificats américains. J'ai raison de parler ainsi, parce que, règle générale, lorsque le certificat américain est accepté, on permet au steamer de transporter des passagers conformément à ce certificat américain. Et ceci est important parce que, d'après les lois américaines un steamer du même tonnage qu'un steamer canadien, a la permission de transporter un nombre beaucoup plus considérable de passagers. La différence est d'environ un quart. Par exemple, on permettra à un steamer américain d'un certain tonnage de transporter un millier de passagers, tandis qu'un steamer canadien d'un tonnage égal ne pourra transporter que 750 passagers.

Il n'y aurait pas lieu de se plaindre de cela, d'après ce qui est déterminé par nos règlements, si les Américains, sous d'autres rapports, permettaient à nos vaisseaux de se conduire conformément aux certificats canadiens. Mais ce n'est pas là ce qu'ils font. D'après nos règlements l'équipement des vaisseaux canadiens n'est pas le même que celui des vaisseaux américains ; il n'est pas basé tout entier sur le tonnage. Lorsque je parle d'équipement, je comprends dans cette dénomination les chaloupes de sauvetage, les extincteurs et autres choses du même genre. Il n'est pas non plus basé sur le nombre de passagers que peut transporter le steamer, mais d'après certains règlements arrêtés par le ministère. Le gouvernement américain n'acceptera pas le certificat canadien, mais fera faire une inspection du steamer et forcera un steamer canadien transportant des passagers d'un port américain de se conformer à la loi américaine relativement à son équipement qui est plus considérable, comme je l'ai déjà dit que la loi canadienne ne l'exige, tandis que, de l'autre côté, ils forceront le steamer canadien à réduire le nombre de ses passagers conformément à la loi du Canada. La Chambre comprendra donc facilement que c'est là une application injuste des arrangements réciproques, si ces derniers existent.

En résumé, nos steamers canadiens sont soumis à deux inspections distinctes, et tenus d'obéir aux lois des deux pays, dont une au moins lui est hostile. Nous ne devons pas nous plaindre de cet état de choses, s'il existe pour la protection de la vie et de la propriété. Toutefois, ces arrangements devraient s'appliquer aux deux pays, et l'on devrait essayer d'en venir à une entente sur cette question.

Jusqu'ici, j'ai parlé de l'inspection et du transport des passagers ; maintenant, je veux appeler l'attention de la Chambre sur un autre point. Conformément à nos règlements côtiers, nous permettons à un steamer américain d'entrer dans un port canadien, d'y embarquer un parti d'excursionnistes et de le transporter de ce port à un autre port canadien, à condition—l'honorable ministre (M. Davies) branle la tête, mais il va s'apercevoir que j'ai raison, et que ce que je dis là est mis en pratique—à condition, dis-je, que le steamer américain touche à un port américain entre deux ports canadiens.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est bien cela.

M. BRITTON : Mais les Américains ne permettraient pas aux vaisseaux canadiens de faire la même chose. Je vais vous citer un exemple de ce qui se pratique actuellement, et cela prouvera mieux que tout autre chose ce que j'aurai à expliquer à la Chambre. Le steamer *North-King*, un vaisseau

canadien, fait des voyages d'excursion chaque semaine, durant la belle saison, du port de Charlotte qui, comme les honorables députés le savent, est le port de la ville de Rochester, à Alexandria-Bay. Mais, afin de pouvoir conduire ses passagers américains de Charlotte à Alexandria-Bay, malgré le fait qu'il arrête à Brighton, Colborne, Belleville, Pictou, Kingston, on ne lui permet pas de rendre ses passagers lui-même à Alexandria-Bay, mais il est obligé de les conduire à Rockport, un port canadien, où il doit noliser un steamer américain pour les transporter de ce dernier endroit à Alexandria Bay. La journée finie le steamer américain ramène les excursionnistes à Rockport, où le *North King* les reprend à son bord pour retourner à Rochester.

Il est facile de constater que cette restriction est bien plus forte que celle qui est imposée aux vaisseaux américains par le gouvernement du Canada. On a toujours permis aux steamers américains de transporter des passagers d'un port canadien à un autre, s'ils arrêtent en chemin à un port américain. Ce n'est pas là de la réciprocité, et cette manière d'agir est injuste. Les vaisseaux canadiens devraient eux aussi jouir de certains privilèges; et particulièrement aujourd'hui qu'il existe une certaine jalousie entre les deux, et que l'on traite injustement les ouvriers canadiens, qui veulent aller travailler du côté américain, ces questions devraient être prises en considération par notre gouvernement, et comme je l'ai déjà dit les règlements devraient s'appliquer aux deux pays. En outre de cela, la loi généralement connue sous le nom de Loi Internationale des Naufrages, déclare que les Américains peuvent venir dans les eaux canadiennes pour transporter des navires naufragés et que les Canadiens peuvent entrer dans les eaux américaines dans le même but. Mais dans la mise en pratique de cet arrangement un autre acte d'injustice se commet quotidiennement. Lorsqu'un vaisseau canadien va dans les eaux américaines pour y opérer un sauvetage, retire un bâtiment américain naufragé et le memorque à un port américain, on ne fait aucune objection. Mais en ce qui a trait au sauvetage, on se sert peut-être de bacs américains.

Ces derniers sont si jaloux de leurs droits sous ce rapport, que dans le cas où ces bâtiments, celui qui a été relevé et celui qui le remorque, ou dans le cas où deux bâtiments ont été relevés—comme cela peut arriver par suite d'une collision ou autre accident de cette nature—ils ne permettront pas que le bateau canadien qui a opéré le sauvetage puisse laisser un des bâtiments naufragés à un des quais et l'autre à l'autre quai de la même ville.

C'est là une chose que nous ne devrions pas permettre, et le gouvernement connaissant maintenant ces faits, devra voir à ce que l'observation de ces règlements soit obligatoire pour les deux partis non pas seulement en théorie mais en pratique. C'est un fait reconnu que dans le cas de naufrage, il y a généralement plus d'un bâtiment d'avarés, car le naufrage est ordinairement causé par la tempête ou la brume dont ont toujours à souffrir un grand nombre de vaisseaux. Les questions au sujet desquelles j'ai appelé l'attention, sont importantes dans la mise à exécution actuelle des termes de la loi internationale des naufrages. Je demanderai que l'on produise la correspondance s'il en existe, ou si l'honorable ministre (M. Davies), qui dirige la Chambre, croit qu'il est suffisant d'avoir fait remarquer cette question, je serai satisfait. Mais ce sont

là des injustices qui se commettent à l'égard des Canadiens, et que nous ne devrions pas souffrir.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il ne peut y avoir aucune objection à l'adoption de la motion de mon honorable ami. Personnellement, je n'ai pas en connaissance d'aucune correspondance sur cette question depuis que je suis ministre de la Marine et des Pêcheries. Je ne veux pas dire par là qu'il n'existe pas dans le département une correspondance de cette nature, échangée avec celui qui m'a précédé. Relativement aux deux questions distinctes sur lesquelles l'honorable député a appelé l'attention, je veux simplement dire que, au sujet de la restriction du nombre de passagers fixé par les règlements canadiens, ce n'est pas là une question internationale.

Il a souvent été décidé par le parlement que des bâtiments d'un certain tonnage sortant de nos ports avaient la permission de transporter un certain nombre de passagers, lorsqu'ils avaient été inspectés par l'inspecteur des coques et chaudières à vapeur. Que nos règlements soient conformes ou non à ceux du gouvernement américain, c'est une considération dont nous n'avons pas à nous occuper, ce n'est pas une question d'arrangement international, nous faisons nos propres règlements.

M. BRITTON : En parlant de cette question, j'ai fait allusion au transport des passagers américains d'un port américain et retour.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Quant à ce qui concerne le nombre des passagers, qui peuvent être transportés et les règlements à ce sujet, tout cela est maintenant déterminé par la loi canadienne, sans tenir compte du nombre de passagers fixé par les lois américaines, ou des règlements en vertu desquels ils peuvent les transporter.

Ceci n'est pas du tout une question d'entente internationale; nous avons parfaitement le droit de décider qu'un navire américain ne pourra pas transporter de passagers d'un port américain à un port américain en dehors de cette limite s'il touche dans l'intervalle à un port canadien. Nous pouvons décider cela à notre gré; c'est une question à discuter mais nos lois ne nous obligent pas. Quant aux autres questions internationales de naufrage, elles font l'objet d'une loi statutaire, les règles et conventions sont internationales et toute différence qui existe dans le sens indiqué par mon honorable ami peut être discutée et ne doit pas continuer. Les règles prescrites et appliquées par les Américains en vertu de la loi internationale devraient autant que possible être adoptées par le Canada et appliquées par nous de la même manière. J'appellerai l'attention des officiers de mon département sur cette question.

M. COWAN : Je désire dire quelques mots seulement touchant les assertions du député de Kingston. Britton, à l'égard des règlements de cabotage et des privilèges de naufrages. Je désire citer un cas qui s'est présenté, il y a quelque temps devant Détroit. Le remorqueur *Home Rule* a été employé à secourir deux navires américains qui étaient en détresse et les a remorqués jusqu'à Détroit.

Les navires étant chargés de marchandises différentes, les propriétaires désirèrent décharger l'un au pied de la 24e rue et l'autre au pied de la 1re rue. M. Frank Hackett, propriétaire du remor-

queur canadien *Horné Rule* fut incapable d'amener le navire au pied de la 1re rue, et fut obligé de louer un remorqueur américain à un prix exorbitant pour le faire remonter à cause des règlements de cabotage des Etats-Unis. D'un autre côté, si un remorqueur américain secourut des vaisseaux canadiens, et cela s'est déjà fait à ma connaissance, il peut en faire accoster un dans la ville de Sandwiche, du côté canadien de la rivière, en face de la 24e rue, puis remorquer l'autre jusqu'à Windsor sans violation ou du moins sans plainte de violation des règlements canadiens. Je désirais simplement me lever pour dire que la chose se présente tous les jours.

Motion adoptée.

MÉDECINS DES SAUVAGES DU COMTÉ DE BRANT.

M. DAVIN (pour M. CLANCY) : Je demande—

Copie de toute correspondance entre le gouvernement et toutes personnes quelconques dans le comté de Brant, concernant la destitution du Dr J.-A. Langrill et des docteurs Walter et Ashton Langrill comme médecins local et médecins-assistants des Sauvages établis sur la réserve de township, de Tuscarora, comté de Brant.

Je propose cette motion de la part de mon honorable ami, le député de Bothwell (M. Clancy). Je m'y intéresse beaucoup, car je connais toutes ces personnes, et je sais que le docteur J.-A. Langrill est un officier de talent et de confiance.

La motion est adoptée.

AGENT DES SAUVAGES À HAGERSVILLE.

M. DAVIN (pour M. CLANCY) : Je demande—

Copie de tous télégrammes et lettres entre l'honorable Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur, et M. Charles-B. Heyd, M.P., de Brant-sud, et M. Davis, du comté de Haldimand, concernant la nomination ou autrement de M. Daniel Lynch, du village de Hagersville, ou du Dr Stuart, du même lieu, comme agent des Sauvages en remplacement du Dr Jones, de Hagersville.

M. INGRAM : Je désirerais demander à l'honorable député de Brant qui est Daniel Lynch, Tient-il une écurie de louage à Hagersville ?

M. HEYD : Je crois qu'il est marchand et ne tient pas d'écurie.

Motion adoptée.

SCRIPS POUR LES MÉTIS.

M. DAVIS : Je propose—

Qu'il soit voté un ordre de la Chambre pour copie de toutes pétitions, lettres et autres papiers concernant un scrip pour les Métis dans les Territoires du Nord-Ouest et approuvant les réclamations des Métis nés dans les Territoires du Nord-Ouest entre le 1er juillet 1870 et le 1er juillet 1885.

On m'a donné à entendre que lorsqu'une question du même genre est venue devant la Chambre, le premier ministre a répondu que la question des scrips pour le Nord-Ouest serait étudiée pendant la vacance. S'il en est ainsi, je suis tout disposé à retirer ma motion. Dans le cas contraire, je désire insister. Je désirerais savoir ce que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qui dirige la Chambre a à dire à cet égard.

M. COWAN.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je ne suis pas en état de répondre officiellement ; j'étais sous l'impression que le premier ministre avait fait une déclaration à cet égard ; mais en l'absence du ministre de l'Intérieur je ne saurais dire où en est la question, ni quelles sont ses intentions. Je ne m'oppose pas à l'adoption de la motion et lorsque les documents seront soumis, l'honorable député pourra savoir du ministre de l'Intérieur quelle est sa politique à cet égard. Lors de toute motion pour se former en comité des subsides, l'honorable député pourra s'assurer quelle est exactement la politique du gouvernement à cet égard.

M. DAVIS (Saskatchewan) : C'est une question importante qu'il faut régler d'une façon ou de l'autre. La population de mon district est mécontente du prétendu règlement d'il y a sept ans. Celui-ci a traité nos métis sur le même pied que ceux du Manitoba et c'est d'après ce principe que le gouvernement a donnée des scrips à tous les enfants de métis jusqu'en 1870. Les métis du Nord-Ouest prétendent que la règlesuivie pour le Manitoba ne s'applique pas à eux et ils croient avoir droit être payés pour tout enfant né jusqu'en juillet 1885. Le gouvernement ne considère pas la question de cette façon et le district de Saskatchewan s'agit par suite de cette difficulté. Mon attention a été appelée sur cette question pendant la dernière élection. Les établissements métis, s'agitent et pendant l'élection j'ai promis de signaler la difficulté au gouvernement et d'obtenir une décision dans un sens quelconque. Le gouvernement se doit de mettre un terme à la difficulté. Si l'on veut rendre justice à ces gens-là, qu'on le fasse immédiatement ; sinon la population devrait savoir qu'elle n'a rien à attendre. Une requête a été expédiée ici, elle est ainsi conçue :

Confédération du Canada,
Savoir :

1er juin 1895.

A Son Excellence le gouverneur général en conseil :

La requête des sujets métis de Sa Majesté résidant dans les Territoires du Nord-Ouest expose humblement que :

Vu que la propriété fixe et immuable de l'Empire britannique a toujours été, en acquérant des territoires, de traiter avec la population indigène et de lui donner compensation pour éteindre ses titres naturels à la possession du sol ;

Vu que, de fait, le gouvernement impérial a stipulé et le gouvernement canadien a entrepris de suivre cette politique à l'égard des autochtones lors du transfert de la Terre de Rupert au Canada comme on en a la preuve dans les actes impériaux, les adresses du parlement du Canada et l'ordre du Conseil privé autorisant le transfert et dont voici les extraits ;—

Acte impérial, CV., 31 et 32 Vic. (31 juillet 1868).

"Et vu que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, fixait entre autres choses qu'il serait loisible à Sa Majesté par et avec l'avis du Très Honorable Conseil privé de Sa Majesté, sur une adresse des Chambres du parlement du Canada d'admettre la terre de Rupert et les territoires du Nord-Ouest ou l'un des deux dans l'union aux termes et conditions exprimés dans l'adresse et comme Sa Majesté jugera bon de l'approuver, sous réserve des dispositions du dit acte."

Ibid., Art. 2.—" Dans l'interprétation de l'acte, le terme de Terre de Rupert comprendra toutes les terres ou territoires possédés ou réclamés par le dit gouvernement et la compagnie."

Ibid., Art. 3.—" Pourvu toutefois que cette remise ne soit pas acceptée par Sa Majesté avant que les termes et conditions auxquels la dite Terre de Rupert doit être admise dans la Confédération canadienne aient été approuvés par Sa Majesté et compris dans une adresse à Sa Majesté venant des deux Chambres du parlement du Canada conformément à la clause cent quarante-six de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord (1867)."

Les conditions suivantes sont comprises dans la première adresse du Sénat et des Communes du Canada 31 Vic., article 7, et aussi dans la seconde adresse approuvée par le Conseil privé impérial.

Que lors du transfert au gouvernement canadien du territoire en question, les réclamations des tribus sauvages pour compensation en échange des terrains nécessaires à la colonisation, seront considérées et réglées conformément aux principes équitables qui ont toujours réglé les relations de la Couronne et des aborigènes. Dans la dite seconde adresse aux Chambres du parlement du Canada est aussi compris un mémoire du 22 mars 1896, détaillant l'entente entre les délégués du gouvernement canadien et des directeurs de la Compagnie de la Baie d'Hudson. La huitième clause est ainsi conçue :

8. Il est entendu que toutes les réclamations des Sauvages pour compensation à l'égard des terres nécessaires à la colonisation seront réglées par le gouvernement canadien d'accord avec le gouvernement impérial et que la compagnie sera libérée de toute responsabilité à ce sujet."

La résolution suivante est aussi incluse dans la dite seconde adresse :

"Que lors du transfert des territoires en question au gouvernement canadien, notre devoir sera de pourvoir équitablement à la protection des tribus sauvages dont les intérêts et le bien-être sont en jeu dans ce transfert, et nous autorisons et donnons pouvoir au gouverneur en conseil à arranger tous les détails nécessaires pour exécution des termes et conditions de la convention ci-dessus.

L'arrêté du Conseil privé impérial du 23 juin 1870, autorisant le transfert, approuve les termes et conditions énumérés par l'adresse, comme suit :

"Il est par les présentes ordonné et prononcé par Sa Majesté, par et avec l'avis du Conseil privé, d'après et conformément aux pouvoirs dont Sa Majesté est investie par les dits actes du parlement, qu'à dater du quinzième jour de juillet 1870, le dit territoire du Nord-Ouest sera admis et incorporé dans la Confédération du Canada aux termes et conditions exposés dans la première adresse ci-annexée et que le Parlement du Canada, à la date fixée plus haut, aura plein pouvoir et autorité de légiférer pour le bien-être futur et le bon gouvernement du dit territoire.

Et il est de plus ordonné que, sans préjudice à aucune des obligations provenant du rapport plus haut adopté, la Terre de Rupert, à compter de la dite date, sera admise et incorporée dans la Confédération du Canada aux termes et conditions suivantes, qui sont celles qu'il reste à remplir parmi les conditions incluses dans la seconde adresse du parlement et approuvées comme susdit par Sa Majesté :

Ibid. Art. 14.—"Toute réclamation de sauvages, en compensation pour les terres requises pour la colonisation, sera réglée par le gouvernement canadien d'accord avec le gouvernement impérial, et la compagnie sera libérée de toute obligation à cet égard.

Ibid. Art. 15.—"Le gouverneur en conseil est autorisé et a pouvoir d'arranger les détails nécessaires pour exécuter ces termes et conditions."

Le gouvernement canadien commença à mettre à exécution ces stipulations en décrétant la loi organique du Manitoba (12 mai 1870), confirmée par statut impérial :

"Art. 31.—Et considérant qu'il importe, dans le but d'éteindre les titres des Sauvages aux terres de la province, d'affecter une partie de ces terres non concédées, jusqu'à concurrence de 1,400,000 acres, au bénéfice des familles des Métis résidents, il est par le présent décrété que le lieutenant-gouverneur, en vertu de règlements établis de temps à autre par le gouverneur général en conseil, choisira des lots ou étendues de terre dans les parties de la province qu'il jugera à propos, jusqu'à concurrence du nombre d'acres ci-dessus exprimé, et en fera le partage entre les enfants des chefs de famille métis domiciliés dans la province à l'époque à laquelle le transfert sera fait au Canada, et ces lots seront concédés aux dits enfants respectivement, d'après le mode et aux conditions d'établissement et aux conditions que le gouverneur général en conseil pourra de temps à autre fixer.

La loi organique de l'Amérique Britannique du Nord 1871, article 6, décrète qu'il ne sera pas loisible au parlement canadien de modifier les prescriptions de la loi ci-haut mentionnée.

Subséquentement, en vertu des dispositions de la loi organique du Manitoba, il fut adopté certains arrêtés ministériels autorisant la délivrance de certificats (*scrips*) au lieu de terres pour éteindre les titres des Métis, qui, depuis cette époque, ont toujours reçu semblable compensation.

Ces lois sont citées ici afin de repousser la prétention que cette compensation est un acte gratuit de la part de la Couronne et qu'elle peut à tout moment être révoquée.

Il semblerait plutôt que le transfert a été un acte gratuit de Sa Majesté qui l'a permis, par et de l'avis de Son Conseil privé et que cette permission fut accordée

aux conditions et stipulations ci-haut mentionnées, qu'il incombait au parlement canadien de mettre à exécution ; que, de fait, le transfert a été un contrat solennel et un traité intervenu entre le gouvernement canadien et la Compagnie de la Baie d'Hudson, par l'intermédiaire et avec la sanction du gouvernement impérial, contrat que le parlement canadien s'engagea et s'obligea à exécuter, et que le système de délivrance de *scrips* ou certificats de terres pour le règlement de leurs titres à une compensation en terres, était en conformité de ce contrat et un accomplissement de ses stipulations.

Ce système fut appliqué au Manitoba à dater de l'époque du transfert jusqu'en mai 1886, époque où il fut révoqué par voie de proclamation, après être demeuré en vigueur pendant environ seize ans.

Au début de l'application de ce système au Manitoba, surgit la question de savoir si les enfants vivants, mais non encore nés à l'époque du transfert, le 15 juillet 1870, avaient droit à la compensation en question. Après mûre délibération, les juriconsultes de la Couronne décidèrent qu'il fallait donner ces concessions de terres ou *scrips* aux enfants des Métis nés après le transfert, jusqu'à l'expiration de l'année 1870.

Le gouvernement prescrivit l'application du même système aux Territoires du Nord-Ouest sous l'autorité de la loi des terres fédérales de 1833, article 51, paragraphe e, qui est ainsi conçu :

"Les pouvoirs qui suivent sont par le présent conférés au gouverneur en conseil :—

"(e.) De satisfaire à toutes les réclamations existantes par suite de l'extinction des droits des Sauvages, produites par des Métis domiciliés dans les Territoires du Nord-Ouest en dehors des limites du Manitoba, antérieurement au quinzième jour de juillet mil huit cent soixante et dix, en concédant des terres à ces personnes, de l'étendue et aux termes et conditions qui seront jugés à propos.

Et par l'arrêté en conseil ci-après :—

CONSEIL PRIVÉ, OTTAWA, 30 mars 1886.

"Avis est par les présentes donné qu'il a plu aujourd'hui à Son Excellence le gouverneur général sur la recommandation de l'honorable ministre de l'Intérieur, de sanctionner la nomination des commissaires dont les noms suivent dans le but de faire le dénombrement des Métis résidant dans les Territoires du Nord-Ouest, en dehors des frontières de la province du Manitoba, antérieurement au 15 juillet 1870, qui auraient eu droit à des terres, s'ils avaient résidé au Manitoba avant le transfert, en vue d'un règlement équitable de leurs réclamations, etc."

L'intention du gouvernement était de suivre à l'égard des Métis du Nord-Ouest le système même qu'il avait appliqué au Manitoba : c'est ce qui a été établi par les commissaires et par une lettre du ministère de l'Intérieur qui a paru dans les journaux. Cependant les commissaires ne délivrèrent pas de *scrips* aux enfants métis du Nord-Ouest, nés après le transfert et dans le cours de l'année 1870, en raison, allégué-t-on, de quelque vice de forme dans leurs instructions auquel ils espéraient qu'il serait remédié.

Avis public fut donné par voie de proclamation que ces titres cesseraient et expireraient le premier de mai 1894, après avoir été en vigueur pendant environ neuf ans.

Yous requérez soumettent humblement : Qu'une proclamation portant "que ces titres cessent et expirent" n'est ni une compensation ni un règlement conforme aux principes d'équité qui ont invariablement servi de règle à la Couronne dans ses rapports avec les aborigènes, ainsi que l'a promis le parlement du Canada : que, de fait, ce n'est nullement un règlement, autant qu'il s'agit des Métis individuellement.

La proclamation est un soufflé qui éteindrait le titre des Sauvages, comme une chandelle, pour ainsi dire, au mépris de l'esprit du traité stipulé par la Compagnie de la Baie d'Hudson, traité où on lit : "Il est attendu que les titres des Sauvages à une compensation des terres cédées pour les fins de la colonisation, seront éteints par le gouvernement canadien." c'est-à-dire, éteints par voie de compensation. Toute autre stipulation est une contradiction dans des termes qui répugnent au bon sens.

C'est un fait bien connu qu'au Nord-Ouest, les établissements sont plus disséminés, les distances plus grandes et les facilités de communication moindres qu'ils ne l'étaient au Manitoba, de sorte qu'il aurait fallu accorder autant de temps aux Métis du Nord-Ouest pour produire leurs titres qu'on en a donné à ceux du Manitoba.

Il est aussi humblement exposé qu'il aurait fallu suivre le même système équitable, accordant aux enfants nés après le transfert et dans le cours de l'année 1870 la même compensation que celle payée à ceux du Manitoba.

Vos pétitionnaires font, en outre, observer qu'en conformité des résolutions comprises dans l'adresse du Sénat et de la Chambre des Communes comme ci-haut mentionnée, le système appliqué aux Sauvages diffère entière-

rement de celui suivie à l'égard des Métis. Quant aux Métis on a traité avec eux et on les a compensés individuellement, comme s'ils avaient des droits politiques, personnels, droits que, de fait, ils possédaient et avaient exercés avant le transfert; tandis qu'on a traité avec les Sauvages par groupes et on les a placés sur des réserves, sous la protection et la tutelle immédiates du gouvernement.

C'était une distinction toute naturelle, fondée sur le fait que ces deux populations formaient deux peuples réellement distincts, et elle a été établie en pratique par le gouvernement.

De sorte que bien que les Métis aient pu résider sur des terres non encore cédées par les Sauvages sous l'empire de traités, leurs titres ont néanmoins été reconnus et éteints, sous l'autorité des arrêtés du conseil adoptés de temps à autre.

Cela semblait être le juste accomplissement des engagements pris par le Canada, à l'époque du transfert.

Les raisons alléguées dans le dernier arrêté du conseil dans ce but, justifiées dans les termes clairs et appropriés que voici, la légitimité de cette ligne de conduite.

" Sur un rapport, on date du 6 février 1894, du ministre de l'Intérieur, exposant qu'à dater de l'arrêté du conseil du 11 avril 1892, trente-neuf réclamations pour participer à la concession de *scrips* accordés aux Métis du Nord-Ouest, en vertu du paragraphe 7 de l'article 90, ch. 54 des Statuts révisés du Canada, ont été présentées par les personnes dont les noms figurent au tableau ci-annexé, ces personnes ayant résidé le 15 juillet 1870, dans une partie des Territoires ou du district de Kéwatin qui n'a pas encore été cédé par les Sauvages par traité? "

" Le ministre est d'avis qu'il serait utile dans l'intérêt public, que ces réclamations fussent définitivement réglées, nonobstant le fait de la résidence des réclamants à l'époque du transfert dans un territoire non encore cédé par les Sauvages sous l'empire d'un traité et cela aux mêmes conditions que l'ont été les réclamations des Métis qui résidaient le 15 juillet 1870, dans le territoire qui avait été cédé, et (le ministre) recommande, en conséquence, qu'il soit autorisé à régler les réclamations dans le sens suggéré plus haut, et à délivrer des *scrips* pour l'extinction des titres en question à ceux des réclamants dont les droits seront bien établis. "

Cet arrêté ministériel fut approuvé le 28 février 1894, et les réclamations en question furent payées. D'autres réclamations semblables furent réglées jusqu'en mai, 1894. Le gouvernement alors, alléguant que la proclamation l'empêchait d'approuver de nouvelles réclamations de cette nature.

On lui fit, toutefois, observer que la proclamation était expressément limitée dans son application à ceux qui résidaient dans les territoires cédés. Le gouvernement alors prétendit que les réclamations ne pouvaient être approuvées, parce que le territoire n'avait pas encore été cédé par les Sauvages.

Evidemment, la réponse ne vaut pas. Il n'a jamais été prétendu que ce fût le devoir de ces Métis de faire faire des traités par les Sauvages avec le gouvernement. Ils n'ont pas encore de représentants en Chambre. C'est le devoir du gouvernement de continuer à régler définitivement ces questions puisque le gouverneur général a l'autorité et le pouvoir de le faire. Il n'est pas allégué de raison qui ôte quelques poids à l'avis du ministre déjà cité: " Que le ministre est d'avis qu'il serait utile, dans l'intérêt public de régler d'une façon définitive, ces réclamations, nonobstant le fait de la résidence des réclamants à l'époque du transfert, dans un territoire non encore cédé par les Sauvages sous l'empire d'un traité. "

Cet avis doit donc avoir autant de poids aujourd'hui qu'il en avait alors. Il doit en être ainsi, car il est fondé sur ce qui constitue l'essence même de la question, savoir: " le transfert du territoire en question au gouvernement canadien " par la Compagnie de la Baie d'Hudson; or ce territoire (il n'est pas question ici de territoire cédé ou non cédé) comprend la " terre de Rupert " terme qui, d'après la loi édictée par le gouvernement impérial, embrassera toute les terres et les territoires détenus ou réclamés par les dits gouverneur et compagnie. "

Vos requérants demandent donc:

Qu'il soit adopté des arrêtés du conseil réglant les réclamations des Métis dans les territoires non cédés.

D'approuver les titres des métis nés dans les territoires du Nord-Ouest après le trans.ert. et dans le cours de l'année 1870.

Et de prolonger le délai pour la présentation des réclamations dans les Territoires du Nord-Ouest.

Et vos requérants, comme de droit, ne cesseront de prier.

J'appréhende fort d'avoir fatigué la patience de la Chambre en donnant lecture d'une aussi longue

M. DAVIS (Saskatchewan).

pétition; mais mes collègues me pardonneront, j'espère, en raison de la grande importance de la question, que les intéressés m'avaient prié de soumettre au parlement. J'espère que le gouvernement, pendant la vacance des Chambres, prendra les mesures nécessaires pour régler ces importantes réclamations des Territoires du Nord-Ouest.

M. DAVIN: A une époque antérieure de la session, j'ai saisi la Chambre d'une question connexe. C'est à bon droit que mon honorable collègue (M. Davis) a affirmé que le premier ministre avait donné des assurances à cet égard. Le ministre de la Marine et des Pêcheries, alors, proposa que la séance de la Chambre fût levée en raison de l'absence du premier ministre, et le 10 mai le premier ministre étant présent en Chambre, fit la déclaration ci-après.

De toutes les parties des Territoires, et surtout du centre même de la rébellion, nous sont venues de nombreuses pétitions, comportant ce nombre de sujets de Sa Majesté qui éprouverait à cette époque de sérieuses pertes n'ont pu encore obtenir satisfaction du gouvernement. Une autre classe de pétitionnaires ont aussi des réclamations qu'ils font valoir avec urgence auprès du cabinet. Mon honorable ami le sait, les Métis ont demandé l'extinction du titre sauvage et un traitement semblable à celui accordé aux Métis du Manitoba. Voici le traitement accordé aux Métis du Manitoba: En 1870, lorsque le gouvernement canadien prit possession du pays, il fut législativement statué que tous les Métis de cette époque, c'est-à-dire les chefs de familles et les enfants nés avant 1870, auraient droit à des certificats de terre. Tout chef de famille reçut 120 acres de terre et tout enfant né avant 1870, en reçut 240. En 1885, il fut institué une commission chargée de régler les réclamations des Métis. Au après le début de la rébellion, les réclamations des Métis furent réglées sous l'empire de la loi en question, c'est-à-dire que les Métis du Nord-Ouest furent mis sur un pied d'égalité avec ceux du Manitoba, les arrangements ne remontant qu'à l'année 1870 et non au delà; tandis que les Métis du Nord-Ouest veulent aujourd'hui que la date de leurs réclamations remonte à l'année 1885, et ils demandent que les chefs de familles et les enfants nés depuis 1885 reçoivent des certificats de terres. Je ne suis pas en mesure de dire s'il serait juste ou injuste, équitable ou non de faire droit aux réclamations présentées par les Métis. Mais voici le point que je veux signaler à l'attention de l'honorable député.

Le gouvernement a l'intention, pendant les vacances, d'examiner toutes ces demandes, celles des clairviers de la montagne de Bois et celles des Métis qui demandent des certificats de terre additionnels pour éteindre les titres des Sauvages provenant de la rébellion et autant que possible de satisfaire ces demandes de certificats. Je demanderai, par conséquent, à mon honorable ami de ne pas pousser plus loin sa motion pour le moment. J'ajouterai ceci: mon ami sait très bien que les certificats de terre donnés antérieurement pour compenser les Métis et autres n'ont pas été une source de profit pour ceux auxquels ils ont été délivrés. Mon ami conviendra que les certificats délivrés pour couvrir ces réclamations ont été gaspillés, et qu'il serait peut-être à propos que le gouvernement cherchât quelque moyen de rendre ces certificats plus avantageux pour ceux qui les reçoivent qu'ils ne l'ont été par le passé. C'est aussi une question que le gouvernement compte étudier. Je répète que toutes ces demandes seront étudiées par le gouvernement pendant les vacances.

Possédant cette assurance de la part du premier ministre, je retirai ma motion, car rien ne peut être plus direct ni plus positif que cette assurance, savoir: qu'on s'enquerra de toutes ces réclamations, y comprises celles que produit maintenant mon honorable ami le député de Saskatchewan.

M. DAVIS (Saskatchewan): L'honorable député m'a appris ce qu'il a cité des *Débats*, vu que je ne faisais pas partie de la Chambre à l'époque. Comme le premier ministre a promis qu'on s'enquerra de ces réclamations durant la vacance, je demande la permission de retirer ma motion. J'espère qu'on

s'enquerra de la chose aussitôt que possible, car elle doit être réglée dans un sens ou dans l'autre sans délai.

La motion est retirée.

ORDRES DE PRODUCTION DE DOCUMENTS.

Copie de toutes demandes ou recommandations pour des emplois comme facteurs des postes dans la cité de Brantford, dans le service de distribution gratuite promis par le ministre des Postes. (M. Davin pour M. Clancy.)

Copie de toute correspondance et papiers annulant le contrat passé avec S.-E. Turner pour le transport des mules entre Tottenham et Athlone, dans le comté de Simcoe, Ontario. (Sir Charles Tupper pour M. Tyrwhitt.)

Copie de toute correspondance conservée dans le département de l'Intérieur concernant la garde et entretien des chevaux du gouvernement par S.-J. Donaldson, de Prince-Albert, Saskatchewan, depuis octobre 1894 jusqu'à mai 1895, et se rapportant en quelque manière au fait que les dits chevaux ont été enlevés de la garde de Joseph Letellier de Saint-Just pour être confiés au dit S.-J. Donaldson. Aussi, copie de tous comptes reçus de S.-J. Donaldson pour la garde des dits chevaux et d'autres propriétés du gouvernement. (M. Davis, Saskatchewan.)

Copie de toutes pétitions, lettres et documents concernant les réclamations des vétérans des troubles de 1837-38 pour pensions ou autres compensations, de toutes réponses administratives à ces réclamations, et de tous autres papiers s'y rapportant. (M. Cameron.)

Copie de toute correspondance, recommandations, demandes ou ordres concernant la destitution de Michael Behan, garde-magasin sur le canal de Lachine, à Montréal. (M. Quinn.)

Copie de toute correspondance, recommandations, demandes ou ordres concernant la destitution de Michael Enright, employé sur le canal de Lachine, à Montréal. (M. Quinn.)

1. Copie de toute correspondance se rapportant en quelque manière à la démission de Son Honneur le juge Jones, comme juge de cour de comté du comté de Brant.

2. Copie de toute correspondance se rapportant en quelque manière à la penson ou autre allocation de retraite accordée ou à être accordée au dit juge Jones lors de sa démission de la susdite charge.

3. Copie de toute correspondance relative à la nomination de Alexander Hardy, écr. de Brantford, comme juge de cour de comté du comté de Brant. (M. Bennett.)

Etat faisant connaître le nombre de tonnes de houille grasse et de charbon menu importé des Etats-Unis en 1896, aux différents ports d'entrée, et le montant des droits perçus à ces ports, ainsi que le droit payé par les chemins de fer du Grand Tronc et du Pacifique. (M. Roche.)

Etat de toutes soumissions ouvertes le 24 avril 1897, pour les travaux sur la section Cardinal du canal des Galops, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item et les quantités approximatives d'après lesquelles les soumissions ont été calculées, ainsi que le chiffre total de chaque soumission. (M. Clancy.)

Etat de toutes soumissions ouvertes le 30 avril 1897, pour les travaux sur la section Iroquois du canal des Galops, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item et les quantités approximatives d'après lesquelles les soumissions ont été calculées, ainsi que le chiffre total de chaque soumission. (M. Clancy.)

Etat de toutes soumissions ouvertes le 7 mai 1897, pour les travaux dans le chenal nord du Saint-Laurent, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item et les quantités approximatives d'après lesquelles les soumissions ont été calculées, ainsi que le chiffre total de chaque soumission. (M. Clancy.)

Copie de toute correspondance, rapports et papiers relatifs à la ligne de démarcation de la frontière de l'Alaska. (M. Morrison.)

Copie de l'avis récemment publié demandant des soumissions pour le transport de la malle entre Danville, dans le comté de Richmond, et Saint-Camille, dans le comté de Wolfe, province de Québec, de toutes les soumissions reçues, donnant les noms des soumissionnaires

et le montant de la soumission dans chaque cas, le nom du soumissionnaire heureux et le montant auquel l'entreprise a été donnée. (M. Ives.)

Copie de toute correspondance et télégrammes échangés entre le ministre de l'Agriculture ou aucun membre ou officier du gouvernement et toute personne quelconque au sujet du retrait ou du retrait projeté de l'aide ou du contrôle du gouvernement en ce qui concerne les beurrieres et les fromageries dans l'île du Prince-Edouard. Aussi, copie de toute correspondance, etc., entre aucun membre ou officier du gouvernement et aucune personne quelconque représentant toute beurrierie ou fromagerie que l'on se propose d'établir et d'exploiter dans l'île du Prince-Edouard. (M. Martin.)

Copie de toute correspondance entre le gouvernement et toutes personnes quelconques dans le comté de Brant, concernant la nomination du Dr Levi Secord, de Brantford, du Dr McKee, du même lieu, et du Dr Beer, ci-devant de Plattsville, dans le comté d'Oxford, comme médecin principal et médecins-assistants des Sauvages établis sur la réserve du township Tuscarora, comté de Brant. (M. Davin pour M. Clancy.)

Copie de toute correspondance entre le gouvernement et toutes personnes quelconques dans le comté de Brant, ou de toutes déclarations statutaires concernant la destitution du chef A.-G. Smith, premier commis du bureau des Sauvages à Brantford, du chef Josiah Hill, greffier du conseil des Six Nations, à Oshwekon, dans le comté de Brant; de M. Wm Reep, interprète des Sauvages des Six-Nations, dans le comté de Brant. (M. Davin pour M. Clancy.)

Copie de toute correspondance concernant la nomination d'un nommé David Hill à la charge de premier commis dans le bureau des Sauvages à Brantford. (M. Davin pour M. Clancy.)

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

BILL CONCERNANT LE PILOTAGE.

La Chambre se réunit en comité pour examiner le bill (n° 67) destiné à constituer en corporation les pilotes faisant le service entre Québec et Montréal. (M. Guay.)

(En comité.)

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je signale à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que presque tous les articles de ce bill important ont été amendés et rédigés de nouveau en comité, et comme sa longueur est considérable, nous aurions besoin qu'il fût réimprimé dans sa forme modifiée, afin d'être en état de le comprendre entièrement. Il ne court pas le risque de ne pas arriver à terme en étant tenu en suspens jusqu'après sa réimpression, vu qu'il lui reste au moins quatre ou cinq occasions de revenir sur le tapis. A moins que la Chambre soit généralement d'un avis contraire, je proposerais que le comité levât sa séance et qu'il rapportât progrès, et que le bill fût ensuite réimprimé pour la prochaine séance du comité.

M. SCRIVER: Je puis dire que le bill a été discuté fort à fond par le comité des bills privés, et les modifications qui lui ont été apportées ont écarté plusieurs des objections des intéressés dans le commerce des expéditions de Montréal, ainsi que des commissaires du havre de cette ville. Dans une conversation que j'ai eue avec un des principaux fonctionnaires des compagnies de transport de Montréal, celui-ci a admis que ces modifications avaient écarté toute objection sérieuse qu'on avait à ce bill. Sans doute on objectait au principe,

mais comme le principe a reçu l'appui d'une grande majorité du comité, il n'avait rien autre chose à dire sur le sujet.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Pour ce qui me concerne, la déclaration de mon honorable ami est très satisfaisante jusqu'au point qu'elle atteint, et je serais le dernier à opposer des objections captieuses à la mesure. Mais il se présentera encore quatre ou cinq occasions avantageuses de la considérer, et il est absolument impossible d'en examiner les amendements sans qu'elle soit réimprimée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (M. Davies) : Je ne trouve nullement la demande de mon honorable ami déraisonnable. Le bill est très important, et a été l'objet d'une attention fort considérable de la part du comité. Il renferme plusieurs points contestables. Il change très considérablement la loi concernant le pilotage restée en vigueur depuis nombre d'années. Cette loi donnait au commissaire du havre de Montréal le contrôle exclusif des matières relatives au pilotage, et le bill enlève à ceux-ci une très grande partie de ce contrôle. La nature du bill empêche qu'on puisse demander aux honorables députés de l'accepter sans discussion, et comme il s'offrira plusieurs occasions de le soumettre encore à la Chambre, je prierais celle-ci d'acquiescer à la demande de mon honorable ami, savoir, que le bill soit réimprimé dans sa forme modifiée avant d'être adopté en comité.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

TROISIÈME LECTURE.

Le bill (n° 38) concernant la Compagnie de chemin de fer de Kingston à Pembroke—(M. Britton)—est considéré en comité, il subit sa troisième lecture, puis il est adopté.

PROLONGEMENT DE L'INTERCOLONIAL À MONTRÉAL.

Sir CHARLES TUPPER : Avant qu'on procède à l'ordre du jour, j'aimerais à signaler à l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), deux ou trois points qui contribueront peut-être d'une façon importante à l'expédition des dernières affaires de la Chambre.

Je signalerais d'abord que la considération de l'arrangement qu'on nous a dit, au commencement de la session, avoir été conclu afin d'amener l'Intercolonial à Montréal,—mesure fort importante—serait grandement facilitée par la production des documents se rapportant à cette matière. La production de ces documents est désirable pour que nous soyons en état de bien connaître l'état de la question, laquelle est d'une importance fort considérable. Je serai heureux si ce mode est suivi et si les documents sont produits.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai noté la chose.

Sir CHARLES TUPPER : Ensuite, il est un sujet que je trouve de grande importance, ce sont les changements opérés dans l'administration du collège militaire royal de Kingston. En l'absence de l'honorable député de Simcoe (M. Tyrwhitt), M. SCRIVER.

qui a obtenu un ordre de la Chambre pour la production des documents, ordre auquel on ne s'est pas encore conformé, je demande que ces documents soient produits. Il est de la plus grande importance pour tous ceux qui, dans le pays, s'intéressent à l'institution, que nous soyons informés des changements opérés, et de ce que doit être dorénavant l'organisation en perspective du collège.

Mais une question plus importante peut se présenter, c'est de savoir s'il est à désirer de maintenir cette institution, si les changements qu'on y a faits sont tels qu'ils changent radicalement les principes fondamentaux du collège militaire royal. Ce collège fut fondé par le gouvernement Mackenzie dans le but de donner aux jeunes gens de ce pays une éducation militaire. Autant que j'ai pu en juger par les renseignements que j'ai obtenus, quelques-uns des changements projetés détruisent le principe fondamental de cette institution. Et l'on peut se demander si, dans les circonstances, la Chambre devrait dépenser les deniers publics pour maintenir une institution qui fait réellement concurrence à des institutions d'un ordre meilleur et plus élevé, lesquelles ont été fondées dans le but de donner l'éducation, en dehors de l'éducation militaire.

Je parle ainsi afin que l'honorable monsieur, qui remplit temporairement les fonctions du ministre de la Milice dépose sur le bureau les documents qui renseigneront la Chambre et le pays, qui nous permettront de discuter quel sera l'effet des changements projetés.

En troisième lieu, j'aimerais savoir de l'honorable monsieur qui remplace le premier ministre si l'on se conformera bientôt à l'ordre qui a été voté :

Copie de l'annexe B, déposée sur le bureau de la Chambre à la dernière session, faisant connaître les recommandations du bureau de la Trésorerie telles que soumises par un rapport du conseil à Son Excellence le gouverneur général, les 6 et 7 juillet 1896, et destinées à être approuvées par lui ; aussi, un état démontrant l'action prise par le gouvernement sur chacune de ces nominations telles que faites par le dit arrêté ministériel approuvé par Son Excellence, ou, dans le cas où aucune action n'a été prise, la raison de ce faire.

L'honorable ministre conviendra avec moi que cet ordre ayant été voté le 3 de mai dernier, je ne suis pas trop exigeant en demandant que ces documents soient déposés sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je vais m'occuper de ce sujet immédiatement, afin de dissiper tout malentendu, je puis dire que je crois le public sous une fausse impression relativement au collège militaire royal. Les changements projetés ne sont pas dans le but de lui faire perdre et ne lui feront pas perdre son caractère militaire. Mais le collège est tombé dans un bien triste état. Il n'y a pas plus de huit ou neuf candidats qui se sont présentés à l'examen, sous l'ancien système.

M. HUGHES : J'espère que les déclarations du ministre provisoire de la Milice quand il dit que les changements que l'on veut faire ne sont pas de nature à détruire le caractère militaire de l'institution, sont exactes ; car comme institution littéraire, le collège n'a pas l'intention de rivaliser avec les autres établissements éducationnels qui existent aujourd'hui.

J'espère que, pour aucune considération, on affaiblira le caractère militaire du collège royal, car c'est là sa seule raison d'être.

Sir CHARLES TUPPER : A mon avis, le ministre provisoire de la Milice se trompe du tout au tout. Le collège militaire royal n'a jamais été dans une meilleure position que celle où il se trouvait quand ces changements ont été proposés. Quand arrivera le temps de discuter cette matière, je serai en mesure d'établir que la réputation du collège tant ici qu'en Angleterre, n'a jamais été meilleure qu'au temps où l'on a opéré ces changements.

PUNITION DE LA SÉDUCTION ET DE L'ENLÈVEMENT.

M. SCRIVER (pour M. CHARLTON) : Je propose que les amendements faits en comité au bill (n° 13) soient adoptés. Ces amendements sont à l'effet de retrancher du bill les articles deux et trois, de manière à n'y laisser que le premier article qui élève l'âge où une jeune fille peut donner un libre consentement, de 16 ans à 18 ans. Je puis ajouter que le projet de loi tel qu'amendé a été approuvé par le chef du gouvernement.

M. BRITTON : Est-il opportun d'avoir une double législation sur cette matière ? Je crois qu'une disposition semblable est contenue dans un bill que le ministre de la Justice a présenté au Sénat. S'il en est ainsi, il est certainement préférable d'insérer cette disposition dans un bill qui traite de ces crimes en général, que de présenter un bill distinct sur ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je crois que mon honorable ami ferait bien de considérer s'il ne devrait pas retirer son projet de loi. Le premier ministre a approuvé la disposition que l'on a insérée dans ce bill, lequel est un bill public introduit par un simple député. Le premier ministre n'a pas seulement approuvé le bill, mais il a pris des mesures afin de l'incorporer dans un projet de loi ministériel présenté dans la Chambre Haute ; lequel projet contient la même disposition. Nous n'avons naturellement aucune connaissance officielle de ce qui a eu lieu au Sénat, mais cette matière est déjà traitée par le gouvernement dans un projet de loi ministériel, et le gouvernement ne peut obliger cette Chambre ou le Sénat à l'adopter. Il me semble que nous aurions tort et que nous perdrons un temps précieux si, lorsque ce sujet est discuté, à la demande du gouvernement, dans la Chambre Haute, nous introduisons la même disposition dans un autre bill que nous enverrions au Sénat.

M. SCRIVER : Mais nous ne sommes pas censés savoir ce que la Chambre Haute va faire et, de fait, nous ne le savons pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député a parfaitement raison ; je lui disais seulement ce qu'a fait le gouvernement. Le gouvernement, par l'entremise du ministre de la Justice, a incorporé cet article même dans un bill qui lui est propre ; et qu'il a présenté au Sénat, comme une mesure ministérielle, qui sera bientôt soumise à notre considération. Le bill qui nous occupe en ce moment, ne peut être accepté, à cette phase de la session, comme un bill public ; comme mesure émanant du gouver-

nement, si le Sénat l'approuve, nous aurons bientôt le bill qui est actuellement soumis à la Chambre Haute et si la majorité de cette Chambre l'accepte, ce bill sera sans doute adopté.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Il y a à ce sujet une autre grave raison de ne pas agir. En premier lieu comme l'a déclaré le ministre de la Marine et des Pêcheries, cet article forme déjà partie d'une mesure émanant du gouvernement, laquelle nous sera sans doute soumise en temps opportun. La matière est très grave et mérite beaucoup de réflexion et d'étude. La Chambre se rappellera qu'en 1892, ce sujet débattu auparavant, fût très attentivement étudié par un comité de députés versés dans le droit criminel. La mesure a été discutée et votée par les deux Chambres et a été incorporée dans le Code Criminel du Canada. Le sujet est naturellement très délicat ; et la raison pour quoi je recommande de ne pas se hâter est que des hommes distingués des deux côtés de la Chambre, connaissant bien l'administration de la justice criminelle au Canada, ont exprimé des doutes très sérieux, sur la question de savoir si l'on pouvait faire quelque chose d'efficace en ce sens, en procédant à la hâte, et en allant plus loin que la disposition actuelle du Code Criminel de 1892. Lorsque j'étais ministre de la Justice, en 1895, le ministre de la Marine et des Pêcheries m'a prêté main-forte afin de faire rejeter une mesure de ce genre, et lorsque le gouvernement soumettra son projet de loi à cette Chambre, il n'y a pas de doute qu'il sera capable de répondre victorieusement aux objections qui ont été soulevées lors de la prise en considération de ce sujet en 1895. En ma qualité de ministre de la Justice, j'ai pu dire alors que les procureurs généraux dans les différentes provinces ou leurs substituts chargés des poursuites criminelles, n'avaient pas encore senti la nécessité d'une telle législation, et que les faits que possédait le ministère de la justice n'autorisaient pas une mesure en ce sens.

La répression de ce crime présente des dangers évidents ; et le parlement, en s'efforçant de bien faire et d'obéir à un sentiment sans doute très prononcé dans plusieurs parties du pays, le parlement, dis-je, en agissant à la hâte, pourrait causer un tort considérable à des sujets de Sa Majesté et exposer à des tentatives de chantage des citoyens honnêtes et respectueux des lois. Il y a eu des deux côtés de la Chambre des hommes d'une grande expérience dans les affaires criminelles, qui ont énergiquement protesté contre toute mesure de ce genre ; ils ont de plus mis la Chambre en garde contre toute action hâtive prise dans le but assez louable, d'ailleurs, de se conformer aux sentiments de personnes qui ne connaissent rien à l'administration de la justice et qui ne savent pas comment des matières de ce genre se présentent devant les tribunaux. Laissez-moi vous lire les paroles que j'ai prononcées à ce sujet en 1895, et celles du ministre de la Marine et des Pêcheries, qui, par sa connaissance de la partie du pays qu'il habite, était éminemment en état de nous donner une opinion d'un grand poids.

Voici mes paroles :

En 1892, cette question a été étudiée à fond par ce parlement ; et je crois qu'il est de mon devoir d'attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'aucun procureur général, mêlé à l'administration des affaires criminelles dans les provinces ou aucun des juges...

Voici un point très important :

qui surveillent et étudient ces questions, n'ont déclaré ou représenté quoi que ce soit pour me porter à croire que ceux qui sont proposés à l'administration de la loi criminelle désiraient les changements projetés. En Angleterre, ce n'est qu'en 1885 que l'âge fut fixé comme il l'est dans notre code de 1892. Le comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes, dans le cours de cette année, s'est spécialement occupé de cette question.

Voici maintenant les paroles prononcées par le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) :

Quant à moi, je partage l'opinion exprimée par l'honorable ministre de la Justice, savoir : que cette Chambre ne doit pas adopter ce bill. Lorsque l'honorable monsieur a présenté son bill, il y a quelques années, pour faire de la séduction une offense criminelle, punissable par le parlement, il a eu ma sympathie et mon appui. La question de savoir à quel âge le parlement devra rendre l'offense criminelle, est une question qui a soulevé beaucoup de discussion et qui a été traitée à fond dans ce temps-là. Le principe adopté alors était que l'enfant au-dessous d'un certain âge, ne devait pas être considéré responsable, aux yeux de la loi, et capable de donner un consentement ; et le parlement a fixé l'âge à seize ans.

Il nous faut fixer un âge, quoique personne ne puisse dire que cela est absolument juste ; mais l'opinion générale admet que l'âge de 16 ans doit convenir. Je n'ai aucune raison de modifier cet âge. Le gouvernement ne devrait pas recommander ces lois tous les ans. Du moment que nous avons une loi qui fonctionne bien et dont tout le monde paraît être satisfait ; une loi qui n'a pas besoin d'être amendée, nous agirions à l'aveugle et nous ferions une mauvaise législation, si nous modifions l'âge qui a été fixé.

Je ne vous présente pas des excuses pour avoir lu l'une ou l'autre de ces déclarations, parce qu'en 1895, ces déclarations ont suffi pour arrêter la Chambre dans la voie où elle s'était engagée. Il est de la première importance que cette question soit mûrement considérée et étudiée par le ministre de la Justice (Sir Oliver Mowat), et que subséquemment, nous ayons sur cette matière l'avis du ministère qui est bien représenté dans cette Chambre par le Solliciteur général, lequel est bien en état de se faire l'interprète du département de la Justice, et nous indiquer ainsi la route à suivre. L'honorable député qui a charge de ce projet de loi, aurait beaucoup de difficulté, comme n'importe qui d'ailleurs, d'obéir au sentiment qui a inspiré ce bill et qui pourrait dire :

Pourquoi ne pas fixer l'âge du consentement à 21 au lieu de 18 ans ?

Ainsi donc il y a un moyen plus sûr que celui de citer l'opinion de gens respectables, comme je l'ai dit déjà, qui ont étudié la question, mais, qui, vu la nature du cas, ne sont pas en état de nous diriger sûrement en matière de législation concernant le crime. L'âge doit être fixé, et à moins qu'il ne soit formellement prouvé au parlement que cela n'a pas prévenu le crime que nous voulions réprimer, nous avons toutes les raisons de nous en tenir là, de même qu'en 1895.

M. SCRIVER : Après ce qu'ont dit le ministre actuel et l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries, je ne crois pas à propos d'insister plus longtemps sur cette motion, et, avec la permission de la Chambre je la retirerai.

M. SUTHERLAND : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

TRANSPORT DES BICYCLES.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 16) amendant de nouveau l'Acte des chemins de fer. (M. Casey.)

(En comité.)

Le bill est rapporté, lu une 3e fois et adopté.

EMPLOI DES ÉTRANGERS.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 5) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains, auquel on a réuni le bill (n° 6) prohibant l'importation et l'immigration d'étrangers et d'aubains en vertu de contrat ou convention pour exécuter des travaux au Canada. (M. Cowan.)

(En comité.)

Article 3.

M. TAYLOR : L'article 3 a été amendé par le comité spécial auquel ont été envoyés les bills n° 5 et n° 6. Comme la Chambre le suit un comité spécial fut nommé auquel furent envoyés ces deux bills et dont le ministre de la Marine et des Pêcheries était président ; mais lorsque le rapport du comité fut présenté il était signé par l'honorable député d'Essex-sud (M. Cowan) comme président.

M. COWAN : Non, pour le président.

M. TAYLOR : Ce rapport était signé par l'honorable député comme président. Je vois sur l'ordre du jour que le bill n° 6 a été réuni au bill n° 5. Les bills n° 5 et 6 adoptés par le comité sont mot pour mot et ligne pour ligne les mêmes et je comprends mal comment on a pu les réunir. Le comité a fait rapport que les bills étaient semblables.

L'année dernière le premier ministre promit à la Chambre que si l'on adoptait un bill ici, ce serait un bill semblable mot pour mot à l'acte américain. Le bill que j'ai présenté six années de suite était une copie exacte de l'acte américain, et c'est ce bill que l'on devait adopter si toutefois l'on en adoptait un. Le bill n° 5, cependant, a été mis sur l'ordre du jour cette année, et c'est une copie exacte de mon bill jusqu'à l'article 7 après quoi trois ou quatre nouvelles dispositions furent ajoutées. Ces dispositions furent retranchées par le comité parce qu'elles n'étaient pas comprises dans l'acte américain, et ainsi le bill se trouve virtuellement celui que j'ai présenté pendant plusieurs années successives. Mais le comité a jugé à propos de mutiler ce bill de sorte qu'il n'est plus applicable. Ce bill ne saurait s'appliquer aux États-Unis comme le bill américain s'applique au Canada.

Le bill présenté par l'honorable député d'Essex (M. Cowan), était un bill tout différent, mais en comité l'honorable député se rendit au désir de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et autres honorables députés représentant le gouvernement, car le gouvernement avait 4 membres dans le comité, contre 3 du côté de la gauche.

Je suis opposé à tout changement dans le bill que j'ai présenté et qui était mot pour mot une copie de l'acte américain et que le premier ministre avait promis d'adopter. Tel qu'il est présenté aujourd'hui, le bill ne serait d'aucune valeur, et

ainsi, je m'opposerai à son adoption en comité, à moins que nous ne retournions au premier bill que j'ai présenté et n'adoptions une mesure semblable mot pour mot et ligne pour ligne à l'acte américain. Je crois que ce bill devrait être réimprimé et distribué aux membres de cette Chambre. L'article 3 du bill américain se lit comme suit :

Pour toute infraction de qu'il qu'une des dispositions du premier article du présent acte, la personne, société, compagnie ou corporation qui s'en rendra coupable en aidant, encourageant ou sollicitant sciemment l'immigration ou l'importation d'aubains ou étrangers au Canada, pour y accomplir un travail ou service d'aucun genre en vertu d'un contrat ou d'une convention explicite ou implicite, verbal ou spécial, avec ces aubains ou étrangers avant qu'ils ne deviennent habitants ou citoyens du Canada, encourra et paiera une amende de mille piastres, qui pourra être poursuivie et recouvrée par le gouvernement du Canada ou par toute personne qui la première intentera une action à cet effet, y compris tout aubain ou étranger qui pourra être partie à ce contrat ou cette convention.

Tous les mots à partir de "qui pourra être poursuivie" ont été biffés, et l'on a fait une disposition en vertu de laquelle les procédures devraient être prises par le procureur général du Canada ou quelque personne dûment autorisée. Aux Etats-Unis le gouvernement, ou toute personne peut prendre une action. Ici, la chose n'est permise qu'au procureur général ou quelque personne autorisée par lui.

Une VOIX : Cela ne vaut-il pas mieux ?

M. TAYLOR : Non. Ce n'est pas une copie de l'acte américain. Aux Etats-Unis, toute personne peut appliquer cette loi, ici il n'y a que le procureur général ou une personne par lui autorisée. Le bill américain renferme une disposition semblable à celle-ci de mon bill : "Aux frais du Canada." Cela a été biffé. On a, en outre, ajouté un article, l'article 8 qui ne se trouve pas dans l'acte américain.

Aucunes procédures en vertu de cet acte, ni aucunes poursuites pour violation du dit acte ne seront instituées sans le consentement du procureur général du Canada, ou de quelque personne dûment autorisée par lui.

Un autre article du bill dit :

Cet acte s'appliquera seulement aux pays étrangers qui ont adopté et maintenu en vigueur, ou qui peuvent adopter et maintenir en vigueur, des lois et ordonnances s'appliquant à la confédération du Canada d'une nature semblable à la présente loi.

Cette disposition n'a pas sa raison d'être ici, car la loi américaine affecte tout pays étranger, et notre loi devrait être semblable à celle là.

Telle loi nous a été promise à la dernière session par le premier ministre ; mais on s'en est maintenant départi, et l'on a considérablement tronqué l'acte que la Chambre était prête à adopter lorsque je présentai ce bill. Avant que le bill fut renvoyé au comité, c'était l'opinion générale que nous devions adopter un bill semblable, sous tous rapports à la loi américaine. Or, il n'en n'est pas ainsi du bill actuel, et, en conséquence, je suis opposé au rapport du comité. J'étais membre du comité, il est vrai, mais j'étais du côté de la minorité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je crains que mon honorable ami (M. Taylor) n'ait pas très clairement expliqué à la Chambre pour quelle raison il combat ce bill. Je n'étais pas personnellement très favorable à cette mesure.

M. TAYLOR : Je le sais.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les amendements faits en comité ne venaient pas de moi et ne répondaient pas à mes vues, mais c'était le résultat d'un compromis. C'est mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) qui a fait cet amendement que combat mon honorable ami (M. Taylor). La Chambre comprendra dans un instant la raison d'être de cet amendement ; bien que mon honorable ami—qui n'est pas un avocat—ne la comprenne pas. La loi américaine stipule qu'il sera du devoir du procureur de comté, de poursuivre, dans tous les cas. Or, si la mesure de mon honorable ami (M. Taylor) eut été adoptée, elle serait lettre morte, car nous n'avons pas de fonctionnaire de ce genre dans les provinces maritimes. Mon honorable ami (M. Taylor) voit ainsi que cette disposition de son bill devait être modifiée. Vous avez des avocats de comté dans Ontario—je ne puis parler de la province de Québec—mais nous n'en avons pas dans les provinces maritimes.

Sir CHARLES TUPPER : Que veut dire l'expression "procureur général ?" Cela veut-il dire le procureur général du Canada ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, milord.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Aucun de nous, je crois, ne regretterait la chose, s'il arrivait que je dis la vérité.

M. SCRIVER : Les événements de l'avenir se dessinent toujours à l'avance.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le troisième article du bill a été modifié pour répondre à l'état de choses qui existe au Canada et qui n'existe pas aux Etats-Unis. Nous n'étions pas au comité par amusement, mais pour amender ce bill et le rendre praticable, et remplir la promesse faite par le chef du gouvernement. Je crois donc qu'il n'est pas un membre du comité qui ne partage mon opinion, qu'il était nécessaire de modifier le bill sous ce rapport.

Voilà un bill dont l'effet peut sérieusement exposer les relations internationales de deux grandes nations, et il s'agissait de savoir, si, tout individu, sans responsabilité, et sans encourir de frais, devait être libre d' tenter des poursuites, en vertu de ce bill et forcer les juriconsultes de la Couronne, aux dépens du public, de donner suite à telles actions. Tel individu peut n'avoir aucune raison d'agir ainsi ; son unique objet peut n'être que de soulever des différends entre les deux nations—la guerre même s'il le fallait,—et ce peut-être un homme sans le sou, un homme sans réputation. Cependant, comme le bill était d'abord rédigé, tel individu avait le pouvoir non seulement d' tenter des poursuites d'un caractère international et soulever des conflits entre deux nations, mais il lui était permis d'invoquer le pouvoir de l'avocat du comté et entraîner le public dans des dépenses.

Le procureur général et toute l'opinion publique de la province auraient pu y être opposés, et cependant si le bill n'avait pas été modifié sous ce rapport, le premier venu aurait pu compromettre les relations amicales que, je suis heureux de le

constater, existent entre les deux grandes nations. L'amendement décrète que le procureur général de Sa Majesté ou toute autre personne autorisée par lui, pourra faire appliquer la loi dans tous les cas. Je suis certain qu'en y réfléchissant bien, on admettra que cet amendement est raisonnable et qu'il est une garantie que des politiciens sans scrupules ne s'en serviraient pas dans un but de parti, au risque de compromettre nos relations internationales.

M. TAYLOR : L'honorable ministre (M. Davies) n'a pas répondu à mon objection. Il n'a parlé que du dernier paragraphe qui est retranché et qui dit :

Et il sera du devoir du procureur de comté du comté intéressé de pousser tout tel procès, aux frais de l'Etat.

La raison qu'il donne c'est qu'il n'y a pas de procureur de comté dans sa province. Cette difficulté est facile à surmonter en disant "le procureur de comté ou tout autre fonctionnaire. L'honorable ministre laisse de côté le fait important, que quelques lignes plus haut, la loi américaine dit :"

La pénalité peut être recouvrée et un procès engagé, par les Etats-Unis ou par toute autre personne qui prendra l'initiative dans l'affaire.

Mon bill se lit comme suit :

La pénalité peut être recouvrée et le procès engagé par toute autre personne qui prendra l'initiative.

Ceci permet à toute personne d'intenter le procès et la loi américaine fait la même chose."

M. COWAN : Nous avons amélioré la loi américaine.

M. TAYLOR : L'honorable député d'Essex (M. Cowan) peut demander la parole après moi, et j'espère qu'il ne m'interrompra pas.

M. COWAN : Continuez.

M. TAYLOR : L'article 6 de ce bill dit que le procureur général des Etats-Unis, ou tout autre citoyen de la république américaine peut agir.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne crois pas que l'honorable député se conforme au règlement en discutant l'article 6, alors que nous ne sommes qu'à l'article 3.

M. TAYLOR : Très bien ; je reviendrai sur ce point. Je crois qu'on a tellement mutilé cet article 3 qu'il sera impossible de l'appliquer. Si quelqu'un veut agir il devra aller demander le consentement du procureur général, et la cause serait-elle des mieux fondées, elle n'aboutira à rien, si le procureur général ne donne pas son consentement.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (M. Taylor) a sans aucun doute raison en disant qu'à la dernière session le chef du gouvernement a déclaré qu'il était prêt, non seulement, à appuyer une loi dans ce sens, mais aussi une loi exactement semblable à celle des Etats Unis.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries que si nous adoptons un bill exactement semblable à celui des Etats-Unis il deviendra lettre morte ; puisqu'il sera impossible de l'appliquer dans certaines provinces. Je consi-

M. DAVIES.

dère que c'est une bonne raison pour modifier le bill. L'honorable ministre a aussi raison lorsqu'il dit que le bill ouvrirait la porte à des actions intempestives ou regrettables si le premier venu pouvait prendre l'initiative sans consulter les juriconsultes de la Couronne. Je ne vois pas là de difficultés insurmontables, car j'aime à croire que si on établissait un cas évident où la loi doit être mise en vigueur le procureur général n'oserait pas prendre la responsabilité de refuser d'agir.

Je serais peiné de voir mon honorable ami (M. Taylor) combattre le bill à cause de l'amendement que le comité a introduit après avoir soigneusement étudié la question. Je considère que c'est un pas dans la bonne direction, et si plus tard le besoin s'en faisait sentir, nous pourrions demander une loi plus complète.

M. ROSS-ROBERTSON : Je n'ai pas eu l'occasion de prendre part à la discussion, lors de la deuxième lecture de ce bill. Ce soir, au premier abord, j'étais assez disposé à partager la manière de voir de l'honorable député de Leeds (M. Taylor), mais après les explications données par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, je crois que la position prise est la meilleure. Nous devons entourer cette loi de toutes les garanties nécessaires, pour qu'il n'en soit pas fait usage sans discernement, au bon plaisir du premier venu, qui pourrait vouloir faire appliquer la loi, pour des motifs qui ne seraient peut-être pas toujours très recommandables.

S'il y a jamais eu une circonstance dans l'histoire du Canada où c'était un devoir pour nous de défendre l'honneur national et protéger les intérêts canadiens c'est bien aujourd'hui que nous sommes appelés à déterminer jusqu'où doit aller la loi défensive—qu'on l'appelle de représailles, si l'on veut—qu'il convient d'adopter en réponse à la loi des Etats-Unis sur le travail des étrangers.

De plus, le gouvernement peut être certain que jamais un parlement canadien n'a pu avoir une plus grande certitude que son action législative serait plus unanimement approuvée par la population, que sur le bill qui nous occupe en ce moment.

Quand il s'agit de représailles contre les lois agressives de nos voisins, si j'ai pu avoir des scrupules basés sur les raffinements de la courtoisie internationale, je n'en ai plus. Depuis dix ans un Canadien est tenu d'avoir un domicile permanent aux Etats-Unis avant de pouvoir y trouver de l'emploi. Depuis dix ans tous les Canadiens qui cherchaient de l'emploi dans ce pays ont été soumis aux insultes, aux indignités et à toutes sortes d'avaries de la part des fonctionnaires américains dont le zèle outré semble être rendu plus violent encore par le désir de faire exécuter à la lettre cette odieuse loi concernant le travail étranger. Et cela malgré que depuis un siècle les portes du Canada soient restées grandes ouvertes pour admettre tous les étrangers à venir faire concurrence aux Canadiens et y gagner les gages auxquels leur donnaient droit leurs talents.

Cette loi américaine n'a pas été dictée par la nécessité, ni faite dans le but de protéger permanentement l'ouvrier salarié des Etats-Unis. Non, c'était une attaque préméditée et injuste contre le Canada, dirigée spécialement contre les ouvriers et la population de notre pays. Cette loi a été appliquée d'une manière si brutale, si malhonnête et ses résultats ont été si cruels pour nos ouvriers que toute

la population demande aujourd'hui que cette loi odieuse disparaisse des statuts des États-Unis ou que ce parlement en adopte une semblable.

Si nos ouvriers et nos journaliers n'ont pas le droit de travailler aux États-Unis parce qu'ils sont Canadiens, nous sommes obligés de voir à ce que la concurrence des ouvriers américains ne les empêche pas du moins de travailler au Canada.

Depuis 1885 le gouvernement met en pratique le précepte biblique et a présenté l'autre joue aux soufflets des Américains. Mais notre patience est à bout, nous sommes las de souffrir et nous nous rappelons enfin le dicton familial à nos pères "œil pour œil, dent pour dent." Si la loi américaine doit empêcher un Canadien de trouver de l'emploi aux États-Unis, que du moins les ouvriers américains ne l'empêchent pas d'en trouver ici. Si c'est un crime pour un Canadien de franchir la frontière avec son diner sous son bras, voyons si nous ne pouvons pas aussi nous passer des ouvriers américains qui viennent ici avec une petite chaudière à la main. Si nos bûcherons n'ont pas le droit d'abattre les forêts au Michigan, nous devons au moins leur réserver les forêts de l'Ontario. En adoptant ce bill nous traiterons les Américains comme ils nous auront traités. Et ce que nos voisins appellent à Washington un simple acte de justice envers l'ouvrier américain, ne peut pas être considéré comme autre chose qu'un simple acte de justice à Ottawa. Donnons la preuve, en adoptant ce bill, que nous savons nous respecter et les autres nous respecteront.

Notre population demande que ce parlement adopte à l'égard des États-Unis une loi sur le travail étranger, aussi semblable que possible à celles que les États-Unis ont adoptés à l'égard du Canada. Notre loi ne doit être ni moins étendue, ni moins complète. Il faut que notre dignité et notre honneur soient sauves.

Quelqu'outrageant qu'ait été le traitement que nous avons eu à subir de la part des Américains, nous ne sommes pas vindicatifs, mais il nous faut une loi contre ce travail étranger aussi semblable que possible à celle des États-Unis.

M. BRITTON: Venant d'une ville frontière je sais que les sentiments que vient d'exprimer l'honorable député (M. Ross-Robertson) sont ceux qui existent presque universellement dans le pays sur cette question; et je demanderai seulement à l'honorable député de Leeds (M. Taylor) quelle loi extraordinaire nous aurions si cet article du bill était laissé tel qu'il le désire, pour le rendre conforme, comme il dit, à celle des États-Unis.

L'administration de la loi criminelle, par des fonctionnaires provinciaux est toujours aux frais de la province, vu que c'est le procureur de comté qui agit. Si cet article était adopté, tel que d'abord proposé, nous aurions une loi d'un caractère bien exceptionnel.

Pour ne parler que de l'administration de la justice et de la punition des offenses, je ne vois pas d'inconvénients à permettre de prendre ce que les avocats appellent une action *qui tam*; c'est-à-dire, de permettre au premier venu de poursuivre, en accordant, par exemple, la moitié de l'amende au poursuivant, l'autre moitié allant à la Couronne. Cette poursuite ne pourrait pas être intentée par Pierre, Paul ou Jacques, car dans ces cas, avant de poursuivre, il faut donner un cautionnement pour les frais.

Quoi qu'il en soit je crois qu'il est préférable d'adopter cet article tel qu'il a été amendé par le comité. Il répondra probablement aux besoins, et fera disparaître l'objection d'être une loi exceptionnelle, en ce qu'elle permettrait à un fonctionnaire provincial, dans un comté quelconque, de prendre l'initiative, aux frais du gouvernement fédéral—une chose que je n'ai jamais vu faire ailleurs.

M. QUINN: M. le président, intéressé comme je le suis dans toute législation qui touche aux ouvriers et particulièrement dans une loi qui a trait au travail des aubains, je regrette beaucoup que ce changement ait été fait dans le bill ou que les membres du comité spécial qui appuient le gouvernement aient cru nécessaire, soit de le protéger, soit d'obscurcir leurs intentions en soumettant toutes les poursuites à l'approbation du procureur général de Sa Majesté au Canada. Je crois, comme mon ami de Leeds-sud (M. Taylor) qu'il se fera très peu de poursuites en vertu de cet acte, et j'ignore si c'est le but qu'ils se proposent. Je pense que le but est de pacifier un peu les classes ouvrières du Canada en leur faisant croire que le gouvernement a de très bonne foi l'intention de laisser présenter un bill de ce genre, tout en y insérant une clause qui rend la protection du travailleur illusoire. Le ministre de la Marine et des Pêcheries dit qu'il serait absurde de laisser prendre des poursuites de ce genre par des gens sans moyens. Mais, M. le président, notre loi criminelle ne fait pas de distinction. L'homme occupant la plus haute position n'est pas à l'abri des poursuites du plus modeste citoyen.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Si mon honorable ami veut m'excuser, je ne suis pas entré dans les détails parce que je savais qu'en sa qualité d'avocat il saisisait bien toute la force de la position que j'ai prise. En appelant son attention sur la clause que le procureur général est appelé à appliquer. Elle n'a trait à aucun acte immoral ni à aucun méfait spécifique, mais elle a trait à une violation d'un contrat exprès ou implicite. L'honorable député verra en lisant la clause qu'elle traite d'une question très délicate. La clause est ainsi conçue:

Toute personne encourageant ou provoquant l'importation ou l'immigration d'un aubain ou d'aubains, d'un étranger ou d'étrangers au Canada pour accomplir un travail ou faire un service quelconque au Canada, en vertu d'un contrat, entente, engagement verbal, déterminé ou implicite, —

Ainsi cette question a trait à une convention, l'effet de la poursuite pour cette violation pourrait mettre en danger nos relations internationales. L'honorable député comprendra naturellement combien il est nécessaire que la procédure à prendre soit confiée à des gens habiles en loi et que n'importe qui ne doit pas avoir le droit de poursuivre à son gré.

M. QUINN: Je ne crois que le plaidoyer de l'honorable ministre réponde au point que j'ai soulevé, car je suis convaincu que toutes les poursuites seront prises sous la direction d'un avocat diplômé. Il n'y a aucun doute que les poursuites ne seront prises que par quelqu'association ouvrière qui sera régulièrement informée des moyens précis à adopter. Mon honorable ami de Kingston suggère

que les procédures soient prises sous forme d'une action *qui tam* et je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas ainsi. Je ne vois pas pourquoi l'autorisation du procureur général du Canada ou de quelqu'un nommé par lui. Supposez une violation de la loi à Montréal, il sera absolument nécessaire aux Chevaliers du travail d'envoyer une délégation à Ottawa pour avoir une entrevue avec le procureur général ou de se mettre autrement en communication avec lui pour obtenir son autorisation d'instituer des poursuites. Je ne crois pas que cela devrait être nécessaire. Si la loi était bonne, la procédure devrait être tellement simple que l'homme le plus humble pourrait s'en servir. Si le gouvernement avait réellement l'intention de donner un effet pratique à une loi que tout le monde juge nécessaire, on ne devrait pas créer des obstacles pour les citoyens qui veulent en profiter et il ne devrait certainement pas être nécessaire de faire un voyage à Ottawa pour avoir une entrevue avec le procureur général ou même de se mettre en communication par lettre avec le procureur général avant d'intenter la poursuite. C'est une législation présentée pour remplir une promesse faite aux organisations ouvrières du Canada par le premier ministre, mais l'intention du gouvernement est, tout en ayant l'air de remplir ses promesses, d'empêcher que la loi produise un effet quelconque, en l'entourant de difficultés de procédure qui en rendent l'application extrêmement difficile. Pour vous montrer que telle est l'intention de la loi je vous citerai la clause 6 telle qu'amendée :

Le procureur général du Canada, s'il est convaincu qu'un immigré est débarqué au Canada contrairement aux dispositions du présent acte, pourra faire arrêter cet immigré, dans le cours d'un an après son débarquement ou son entrée.

La clause primitive contenant le mot "devra" au lieu de "pourra" mais avec l'amendement il n'y a pas d'obligation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je m'oppose à discuter une clause qui n'est pas encore soumise au comité et qui a trait à une offense entièrement différente. Le premier dispositif du bill a trait aux contrats déterminés ou implicites faits pour amener des immigrants dans le pays. Cela est déclaré un acte illégal et des dispositions sont prises pour punir ceux qui le commettent ; la seule question à examiner par le comité est de savoir si la poursuite peut être prise sans le consentement du procureur général. Cela est absolument distinct de la clause à laquelle l'honorable député fait allusion et qui a trait au châtement du capitaine du vaisseau et de l'immigré lui-même. L'honorable député devrait s'en tenir à la clause soumise au comité.

M. QUINN : Je lisais seulement la clause 6 dans le but de montrer que le procureur général a un pouvoir discrétionnaire pour agir. C'est dans ce but que je lisais la clause 6 avec la clause 3. L'honorable député dispose qu'il sera absolument nécessaire pour une personne se rendant dans la Colombie-Anglaise qui désire poursuivre en vertu de cet acte, d'obtenir l'autorisation du procureur général-avant d'agir. Il est absurde de croire qu'une personne résidant à une extrémité du Canada intentera un procès dans ces conditions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député laisse de côté M. QUINN.

les mots "ou autoriser quelqu'un à agir à sa place." Nous prenons des mesures pour obtenir le consentement du procureur général ou de quelqu'un qu'il peut autoriser à agir à sa place.

M. QUINN : Si le gouvernement veut décider que le procureur général de Sa Majesté sera tenu d'autoriser quelqu'un à agir à sa place dans les différents centres du Canada, la loi pourra fonctionner, mais il n'est pas tenu de le faire. Il n'y a aucun doute que cet amendement a pour objet d'atténuer l'efficacité de la loi et de violer la promesse faite aux ouvriers.

M. HENDERSON : Je ne crois pas qu'aucune législation soit aussi instamment demandée que celle à laquelle cette loi pourvoit et je suis convaincu que le peuple sera désappointé si, en passant une loi de cette nature, nous ne la faisons pas répondre à l'objet du bill primitif. La session dernière le premier ministre a promis que si le gouvernement ne réussissait pas à convaincre le gouvernement américain de retirer l'odieuse législation entrée dans ses statuts, il ferait passer par cette Chambre une loi qui reproduirait mot pour mot celle des Etats-Unis. Voilà la loi que demande le pays, et nous devons avoir bien soin de ne pas lui donner de demi-mesures mais quelque chose de pratique.

Le bill amendé, remet tout le pouvoir d'application aux mains du procureur général et c'est à mon avis, donner trop de pouvoir à un homme. C'est encore un des cas de pouvoir personnel dont nous avons eu à parler depuis quelques temps, législation qui semble jouir d'une grande faveur chez ces messieurs. Ils ont donné à un homme le pouvoir de dire quel devra être le tarif du pays, et maintenant ils veulent confier à un homme le droit de dire quand certaine loi s'appliquera et si certains châtements peuvent être encourus ou non. Je crois que c'est une trop grande autorité pour une personne. Le peuple souffrira beaucoup de l'inconvénience citée par l'honorable député de Montréal (M. Quinn), d'avoir à voyager jusqu'à la capitale, afin d'obtenir le consentement du procureur général pour appliquer la loi. Je pense que ce pouvoir est plus que n'en doit posséder une personne. Le ministre de la Marine et des Pêcheries dit que la loi pourrait être employée comme engin politique. Eh bien ! c'est une des choses que je crains et c'est une des raisons pour lesquelles je m'oppose à voir le procureur général investi de ce pouvoir. Nous avons certainement des exemples de l'emploi de ce bill du travail des aubains comme engin politique. J'ai en l'occasion au cours de la dernière session du parlement de donner à cette Chambre un exemple de la façon dont le bill américain a servi d'engin politique et j'ai lu alors la lettre d'un individu qui voulait venir de Buffalo voter pour moi et qui en a été empêché par les menaces d'un officier américain. Cette lettre est comme suit :—

Buffalo, 20 juin 1896.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu une liste de nom de gens qui travaillent dans cet Etat et vont aller au Canada pour voter aux prochaines élections fédérales; votre nom figure sur cette liste.

Je vous conseille de rester où vous êtes car des mesures sont prises pour vous empêcher de rentrer dans l'Etat de New-York si vous allez au Canada enregistrer votre vote à cette élection.

Sincèrement à vous,
(Signé), J. DEBARRY.

Si pendant les élections générales un étranger comme M. DeBarry pouvait se servir ainsi de son

influence en faveur du parti libéral de ce pays pour empêcher les conservateurs qui venaient voter de retourner ; s'il en était ainsi, n'est-il pas dangereux de mettre le gouvernement actuel en mesure de dire si le bill du travail des aubains peut être appliqué ou non. Voilà un exemple d'emploi d'un bill de ce genre comme engin politique.

Quant à moi je crois que nous ne faisons pas droit aux demandes des classes laborieuses du pays en insérant une clause qui, à mon point de vue, a pour effet de détruire le bill. Pour ma part, je suis en faveur d'un bill sur le travail des aubains. Je voterai pour presque tout ce que le gouvernement voudra nous donner dans ce sens, pour accomplir la promesse que j'ai faite à mes électeurs d'appuyer une législation de cette nature, mais j'espère que le gouvernement ne fera rien pour amoindrir l'effet du bill ou détruire son efficacité. Je veux un bill efficace. Nous nous apercevons aujourd'hui dans notre région que les citoyens américains viennent déplacer les citoyens canadiens, pour le travail qui devrait être fait par les Canadiens, et nous voulons que le bill passe de façon à valoir quelque chose. J'espère donc qu'avant que ce bill reçoive l'assentiment de cette Chambre on en éliminera tout ce qui pourrait entraver son effet.

M. TAYLOR : Je désire dire un mot ou deux pour montrer comment à mon avis fonctionnera l'article 3 de ce bill. L'article 3 fixe la pénalité qui pourra être infligée pour l'infraction à la clause 1 et la clause 1 est ainsi conçue :

1. A dater de la sanction du présent acte, il sera illégal pour toute personne, compagnie, société ou corporation, de payer d'avance, de quelque manière que ce soit, le transport, ou d'aider ou encourager en quoi que ce soit l'importation ou l'immigration d'aubains ou d'étrangers au Canada, en vertu d'un contrat ou d'une convention, verbal ou spécial, explicite ou implicite, passé ou fait avant l'importation ou immigration de ces aubains ou étrangers, pour accomplir un travail ou un service de quelque genre que ce soit au Canada.

Permettez-moi de citer un cas qui peut se présenter. Un grand entrepreneur ou une puissante compagnie, emploie un grand nombre d'hommes, tous les deux diminuent tellement le salaire des ouvriers que ceux-ci ne peuvent plus s'en contenter, et l'entrepreneur ou la compagnie leur dit : Prenez ce salaire ou allez-vous en. Ces ouvriers sont forcés de partir, et l'entrepreneur fait venir des États-Unis une cargaison d'Italiens pour les remplacer. Si quelqu'un au nom de ces ouvriers, s'adresse au procureur général et lui dit : Je veux poursuivre cette compagnie pour avoir importé des étrangers pour prendre la place de nos ouvriers canadiens, le procureur général répondra, ou s'il ne répond pas, il pourra agir d'après le principe qui consiste à dire : oh, cette compagnie fournit des fonds pour nous aider à faire les élections, elle est pour nous, et je ne veux pas lui appliquer la loi. Dans ces circonstances comment cette loi pourra-t-elle être appliquée ? Aux États-Unis, le gouvernement lui-même ou un particulier quelconque est autorisé à poursuivre.

M. WOOD (Hamilton) : Evidemment, vous ne tenez pas à faire adopter ce bill.

M. TAYLOR : Oui, j'y tiens, et je veux qu'il soit adopté dans les conditions promises par le premier ministre, je veux tout le bill en entier. Je veux qu'il soit identique au bill américain qui est applicable, mais je ne veux pas qu'il servé à soute-

nir le présent gouvernement dans lequel je n'ai aucune confiance. A mon avis, il faut qu'il soit compris dans le pays, que lorsque le premier ministre engage sa parole à la Chambre et au peuple du Canada, sa parole doit être respectée et exécutée, et que sa promesse doit être tenue au moyen d'une législation durant cette session, ainsi qu'il s'y est engagé.

M. CRAIG : Personne dans cette Chambre ne peut dire que l'honorable député de Leeds (M. Taylor) ne tient pas à ce bill, car il a essayé de le faire adopter depuis plusieurs années, et de fait, il en a été le promoteur quand un grand nombre de députés, moi compris, étaient absolument opposés à une loi de cette nature. Il n'y a pas de doute qu'un grand nombre d'habitants du pays demandent ce bill, particulièrement les ouvriers canadiens et les hommes employés par des compagnies. Ils le demandent parce qu'ils constatent qu'un grand nombre d'Américains sont importés dans le pays, et parce que des Canadiens qui sont allés aux États-Unis en ont été renvoyés sans cérémonie, et sans pouvoir dire grand chose pour se défendre. Il n'y a donc pas de doute que l'opinion publique est favorable à ce bill.

Pour ma part, c'est avec peine que je vois la nécessité d'une loi de cette nature. C'est avec peine que je songe à la cause qui est l'origine du bill, laquelle est la conduite du gouvernement et du peuple des États-Unis dans cette question. Il est déplorable, à mon avis, que la république voisine, qui est une grande nation sous plusieurs rapports, si mesquine dans cette affaire, et j'espère qu'avant longtemps le peuple des États-Unis comprendra cet écart de conduite et que sa loi sera abrogée. Si notre gouvernement peut induire les autorités américaines à abroger leur loi, je l'en féliciterai, et j'espère qu'il fera tout ce qu'il pourra dans ce but. Bien que nous puissions déplore la nécessité où nous sommes d'adopter une loi de cette nature, cependant, il est inutile de l'adopter si elle n'est pas efficace. Je ne suis pas suffisamment au courant des questions de droit pour savoir si le bill, tel que présenté primitivement ou tel qu'amendé par le comité, est le plus efficace. Toutefois, je dis avec le ministre (M. Davies) que ce bill est d'une autre nature qu'un grand nombre de lois. Il a une importance internationale, et nous ne voulons pas que des Canadiens agissent de manière à mécontenter les États-Unis. Les habitants de cette république ne sont pas aussi patients que nous, mais nous devons nous souvenir que la Providence nous a fait voisins et que nous devons vivre ensemble aussi bien que possible. Nous pouvons croire qu'à certains égards ils ne nous traitent pas très bien, mais nous devons tolérer et faire ce que nous croyons le plus utile pour nous. Bien que nous soyons contraints de passer ce bill, cependant, nous devons être prudents en l'appliquant.

Maintenant, sur cette question—je ne le ferai pas sur toutes—je veux bien me fier au gouvernement. Je lui en laisse la responsabilité. On dit que si nous laissons cette question aux mains du gouvernement, et si le procureur général est chargé d'agir, alors rien ne sera peut-être fait.

Je vais en laisser la responsabilité au gouvernement. Je dirai aux ouvriers du pays : j'ai appuyé ce bill, et ils me répondront : Pourquoi l'avez-vous laissé sous une forme qui empêche d'agir sans le consentement du procureur général, sans que ce

soit lui qui prenne les premières procédures ? Je répondrai : Le gouvernement voulait que le bill fût ainsi rédigé et j'ai laissé au gouvernement la responsabilité d'agir, et si vous n'êtes pas satisfaits blâmez le gouvernement et non pas moi. Je veux que ce bill soit efficace, et je crois qu'il le sera plus de cette manière que de le laisser tel qu'est le bill américain. J'accepte la parole du gouvernement et je lui laisse la responsabilité d'appliquer cette loi et de donner satisfaction à ce sujet aux ouvriers du pays.

M. QUINN : Si c'était une question dans laquelle les membres de cette Chambre pourraient agir à leur guise, il nous serait facile de laisser la responsabilité au gouvernement. Mais il s'agit d'un bill qui affecte une classe que nous devons protéger et qui doit l'être par cette Chambre. Dans les circonstances, quand il est clairement établi, je crois, qu'il est très difficile d'appliquer le bill tel qu'il est maintenant, nous devons au moins avoir l'assurance de la part du gouvernement que la teneur du bill n'est pas une feinte, et qu'il a l'intention de nommer un substitut du procureur général dans chaque ville pour les fins de ce bill dès qu'il sera devenu loi. Autrement, je crois que les dispositions du bill ne seront qu'une farce, car le bill sera complètement impraticable et inapplicable. Tel qu'il est, il sera impossible de percevoir de quelqu'un, au nom du procureur général du Canada, les amendes imposées par l'acte. Je crois qu'il n'est que juste que le gouvernement nous donne quelque assurance qu'il nommera dans les différentes cités et villes importantes un représentant ou une personne dûment autorisée pour les fins de l'acte, immédiatement après qu'il aura été adopté.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

COMPAGNIES DE PRÊTS ET D'ÉPARGNES.

M. WOOD (Hamilton) : Je propose que les amendements faits par le Sénat au bill (n° 12) modifiant de nouveau la loi relative aux sociétés de construction et aux compagnies de prêts et d'épargne faisant affaires dans la province d'Ontario, soient pris en considération et adoptés.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Mon honorable ami veut-il expliquer la nature de cet amendement ?

M. WOOD (Hamilton) : L'amendement retranche simplement les mots "faisant affaires dans la province d'Ontario," et le rend applicable à tout le Canada.

Sir CHARLES TUPPER : C'est pour le rendre général au lieu de provincial ?

M. WOOD (Hamilton) : Oui.

Motion adoptée.

SURETÉ DES VOYAGEURS ET DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 2) à l'effet de mieux garantir la sûreté des voyageurs et des employés de chemins de fer. (M. Casey.)

M. CRAIG.

(En comité.)

M. CASEY : C'est le bill qui a été inscrit sur l'ordre du jour cette après-midi par ordre spécial de la Chambre, et c'est pour cela qu'il est écrit, et non pas imprimé sur l'ordre du jour. La Chambre se souvient que lors de la deuxième lecture du bill, j'ai demandé qu'il fût renvoyé à un comité spécial au lieu du comité des chemins de fer et canaux. Ce comité spécial a siégé et étudié le bill en même temps que le bill de l'honorable député d'York-est (M. Maclean), renvoyé avec l'autre au comité, il y a eu un grand nombre de séances, et a entendu beaucoup de témoins. Il a entendu les témoignages d'employés et de patrons de chemins de fer, et l'avocat de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, le juge Clark, et il a reçu d'autres preuves, statistiques de chemins de fer et citations d'extraits des lois des autres pays. Après un long examen, prolongé pour la commodité quelquefois des témoins, quelquefois de l'avocat du chemin de fer, ce n'est que ce matin que nous sommes arrivés à la conclusion de rapporter ces bills avec certains amendements.

Sir CHARLES TUPPER : Quiconque examinera le bill comprendra l'impossibilité qu'il y a pour ce comité de s'en occuper à moins qu'il ne soit réimprimé. Tel qu'il est on n'y voit que des hiéroglyphes ; il y a de l'écriture partout.

M. CASEY : L'apparence n'est pas attrayante, mais si on lit les dispositions une à une, la différence est facilement constatée, et je crois que le comité n'aura pas de peine à comprendre soit l'article original ou les amendements faits.

Sir CHARLES TUPPER : Il faut que le bill soit réimprimé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il n'y a pas à nier que le chef de l'opposition a raison, et que nous devons avoir devant nous le bill réimprimé. Mon honorable ami s'est très occupé du sujet, ainsi que le comité des chemins de fer. Je ne savais pas que le bill serait discuté ce soir, et il n'était pas sur l'ordre du jour.

M. CASEY : Avant que le chef intérimaire de la Chambre décide la question, j'aimerais à faire valoir le fait que c'est peut-être la dernière occasion que nous avons pour discuter ce bill, à moins que le gouvernement ne prenne pas pour lui tous les jours jusqu'à la fin de la session.

Si le comité consent à entendre la lecture des différents articles du bill, il constatera que la question est beaucoup moins compliquée qu'on en serait porté à le penser, d'après la façon dont les amendements ont été intercalés. Voilà déjà deux sessions que la Chambre étudie cette mesure. C'est une mesure qui intéresse des milliers de nos concitoyens les plus honorables, et voilà des années que les hommes de chemin de fer sollicitent l'adoption de ce bill qui est basé sur des précédents établis en Angleterre. M. Asquith, en 1893, saisit la Chambre des Communes en Angleterre du bill concernant la responsabilité des employeurs, bill encore plus radical que celui-ci, et sir Matthew White Ridley y a fait adopter en comité un projet de loi qui va beaucoup plus loin que le présent bill. C'est ce que je pourrais prouver par des extraits du *Times* de Londres en date du 4 mai. Je n'insiste.

rais point sur l'adoption de ce bill avant qu'il soit imprimé, n'était l'appréhension où je suis que c'est peut-être la dernière chance qui me reste.

Sir CHARLES TUPPER : Il se présentera sans doute une autre occasion.

M. CASEY : Si le leader-suppléant du gouvernement me donne à espérer qu'il se présentera une autre occasion favorable, je m'abstiendrai d'en dire davantage ce soir. Je tiens toutefois à lui faire observer toute l'importance de ce bill, qui est demandé par nombre de citoyens importants, et qui a été débattu en comité des chemins de fer et en comité spécial par un honorable collègue fort versé dans la loi et dans la science pratique des chemins de fer, ainsi que par d'autres députés possédant les connaissances voulues en cette matière.

Notre comité spécial a élaboré le projet de loi dont nous sommes saisis, après avoir entendu et pesé tous les faits et tous les arguments ; il n'est pas douteux qu'il y a beaucoup de force dans l'observation déjà faite par un honorable collègue, que voici la troisième session qu'il n'a pas été adopté de législation. Voici qu'on demande aujourd'hui une législation, et je désire voir adopter le bill en question cette session-ci.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député n'a qu'à jeter un regard autour de lui pour voir que la Chambre est réduite en ce moment à sa plus simple expression ; or, le bill en question mérite certainement d'être étudié par la Chambre au complet et après avis raisonnable.

Ce pourquoi je m'oppose à ce que la Chambre aborde maintenant l'étude de ce bill, est que, de concert avec la plupart de mes collègues présents, j'ignore absolument la nature des amendements proposés, et il est impossible de s'en faire une juste idée en les entendant lire par le président. Il faut que les députés puissent étudier un bill quelques jours d'avance, afin de pouvoir le discuter avec profit. Mon honorable collègue a approfondi lui-même la question ; il est plein de son sujet et il a eu tout le temps de mûrir son jugement, tandis que nous n'avons pas le même avantage, et je désire donner à la Chambre l'occasion d'approfondir la question et de laisser mûrir son jugement. Il m'est impossible de rien promettre au sujet de ce bill, sauf que j'examinerai la question, et pour le moment je demande à l'honorable député de retirer le bill en question.

M. CASEY : Je tiens aussi à ce que le bill soit étudié par la Chambre au complet. Eu égard à la promesse du leader-suppléant qu'il s'occupera de l'affaire, je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport à la Chambre de l'état de ses travaux et demande de tenir séance de nouveau.

M. HENDERSON : Avez-vous l'intention de faire réimprimer le bill ?

M. CASEY : Oui.

M. HENDERSON : Fort bien, car pendant la vacance de la Chambre, nous aurons le temps de l'étudier.

La motion est adoptée, le comité lève sa séance et fait rapport de ses travaux.

INTÉRÊT.

M. QUINN : Je propose que le bill (n° 15) amendement la loi sur l'intérêt soit adopté en deuxième délibération.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : L'honorable député voudrait-il bien nous expliquer le bill ?

M. QUINN : Il a été présenté au Sénat, paraît-il, un bill relatif au même sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Alors je demande à l'honorable député de consentir à ajourner l'étude de son bill. Le gouvernement saisira en temps voulu la Chambre de son projet de loi.

M. QUINN : Alors le débat se fera à fond sur cette question quand le gouvernement aura saisi la Chambre de sa mesure ; car, à mon avis, le projet de loi ministériel ne couvre pas tout le terrain.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Que l'ordre du jour soit suspendu.

LOI D'INSPECTION GÉNÉRALE.

M. McMULLEN : Je propose que le bill (n° 47) amendement la loi d'inspection générale soit adopté en deuxième délibération. J'ai déjà donné des éclaircissements à la Chambre sur l'objectif de cette mesure. L'industrie fromagère canadienne est fort importante et depuis une année ou deux il s'est élevé de très graves différends entre les acheteurs et les vendeurs. Il existe dans l'Ontario certains cercles où les fabricants de fromage et leurs représentants se rencontrent avec les acheteurs. Au sein de ces cercles les principales fromageries ont des représentants chargés de vendre le fromage qu'ils ont fabriqué. Les acheteurs assistent d'ordinaire en grand nombre à ces réunions des cercles dans le but de faire des offres pour le fromage placé sur le marché, chaque acheteur ayant son propre inspecteur, par lequel il fait inspecter le fromage qu'il achète. Le vendeur demande un certain prix, et éventuellement le vendeur et l'acheteur arrivent à une entente et le fromage se vend, cette vente étant, toutefois, subordonnée à l'inspection. Dans le cours du mois l'acheteur envoie son inspecteur à la fromagerie faire l'inspection du fromage et déclarant que l'article ne répond pas à son attente, refuse de le prendre. Ces deux ou trois années dernières, ce fait s'est souvent répété dans l'ouest de l'Ontario, et il en est résulté des pertes sérieuses pour les fromageries. Dans l'intervalle qui s'écoule entre la réunion du cercle et la visite de l'inspecteur envoyé par l'acheteur, celui-ci peut, s'il le veut, se prévaloir de la stipulation spéciale de la vente qui dit que "l'achat du fromage est subordonné à l'inspection," et prétendant qu'il n'est pas de la qualité voulue, refuser de conclure le marché au prix convenu au début.

Il peut arriver qu'il offre un prix inférieur et il est possible que le vendeur soit obligé de vendre son fromage à une réduction d'un demi-cent la livre, ou qu'il le garde en magasin dans l'espoir d'en obtenir un meilleur prix. La saison dernière, dans certains cas où le prix est tombé durant l'intervalle écoulé entre la conclusion du marché et la visite de l'inspecteur à la fromagerie, je sais que ce fait

s'est produit et il est telle fromagerie, qui a subi, à ma connaissance, une perte de \$500 sur une seule vente. Il en résulte que les patrons des fromageries en question, commencent à soupçonner fortement qu'on cherche à les exploiter. Quand le marché est à la hausse, tout se passe sans encombre, mais du moment qu'il est à la baisse, c'est alors, parait-il, que l'inspecteur commence à faire des embarras, disant au vendeur : la qualité de votre fromage ne répond pas à nos prévisions, je ne puis donc vous le payer le prix convenu. Il importe, M. l'Orateur, de rétablir la confiance. Je n'irai pas jusqu'à prétendre que tous les acheteurs exploitent les vendeurs, mais j'affirme que c'est là l'impression qui règne dans l'esprit du public, et les patrons de ces fromageries sont disposés à ne plus encourager ces fabriques.

Il est à ma connaissance personnelle qu'une ou deux fabriques sont formées, uniquement parce que l'impression règne parmi les patrons qu'on cherche à les exploiter et qu'ils n'obtiennent pas la pleine valeur de leur fromage. Mes honorables collègues comprennent toute l'importance de l'industrie fromagère et s'il est possible d'adopter une législation qui assure aux fabricants de fromage la mesure de justice et d'équité à laquelle ils ont droit, je suis convaincu que la Chambre consentira à voter cette loi. L'adoption de ce bill, j'en suis sûr, aura pour effet de couper court aux différends, car alors les acheteurs n'oseront pas classer le fromage au-dessous de l'étalon voulu. Ils hésiteront à courir le risque de voir intervenir l'inspecteur du gouvernement, car si sa décision était défavorable à l'acheteur, ce dernier serait tenu en suspicion. Je ne doute point que les fabricants de fromage n'aient quelquefois été la cause des différends qui ont surgi.

Le bill en question vise uniquement à l'établissement de l'industrie fromagère sur un pied de stabilité et de permanence. J'avoue que dans certaines parties du Canada, on n'a pas demandé l'adoption du bill à l'étude, mais, je le répète, j'ai assisté dans la partie ouest de l'Ontario à une assemblée où les représentants de 57 fabriques de fromage ont demandé à l'unanimité une législation de la nature de celle que j'ai présentée à la Chambre. On obvie, dans une certaine mesure, à ces différends, dans la province de Québec et dans les districts de l'Ontario oriental où les fromagers vendent leur fromage à Montréal. Bien qu'il y ait un inspecteur fédéral à Montréal, il n'est pas muni de tous les pouvoirs que le présent bill attribue à l'inspecteur. Bien que sa décision ne soit pas tenue pour définitive, je sais toutefois, que la décision de l'inspecteur à Montréal, est ordinairement acceptée, et par conséquent, dans la province de Québec et dans l'est de l'Ontario, les fabricants de fromage ont une certaine protection qui n'existe point pour l'ouest de l'Ontario. Quelques acheteurs de fromage prétendent que chaque section possède un conseil d'arbitrage chargé de régler les différends de cette nature. La chose est fort possible, mais il faut au moins deux ou trois semaines pour mettre en fonctionnement ce conseil d'arbitrage, et les délais apportés au règlement de ces différends sont préjudiciables aux intérêts des fromageries. Il devrait y avoir un fonctionnaire chargé de régler sans retard tous les différends relatifs à la qualité du fromage. Je prétends que l'arbitrage de ces questions devrait être attribué à l'inspecteur nommé par le projet de loi en discussion. Les patrons des

M. McMULLEN.

fromageries, dit-on, donnent à leurs vaches une alimentation végétale qui n'est pas appropriée aux circonstances ; mais je dois ajouter que la fabrique en question, qui, l'année dernière a perdu \$554 sur une seule vente, a adressé à ses patrons une circulaire indiquant clairement entre autres dispositions, le genre de nourriture qu'il fallait donner aux vaches, à l'époque où l'on fournit le lait aux fromageries.

Des propriétaires de cette fabrique ont aussi adopté un règlement punissant de \$10 d'amende tout transgresseur de ce statut. Ils n'ont rien négligé pour sauvegarder la pureté du lait et assurer la propreté et tous les soins nécessaires. Et en dépit de ces efforts, cette fabrique, je le répète, a perdu, l'année dernière, une somme considérable par suite du refus de l'inspecteur de payer le prix convenu. Je propose donc que le bill soit adopté en deuxième délibération.

M. MACLAREN : M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention d'infliger un long discours à la Chambre, toutefois, comme je me suis identifié depuis vingt-huit ans avec les progrès de l'industrie fromagère, il convient que je fasse quelques observations au sujet du bill à l'étude. D'abord, à titre de fabricant, d'acheteur, de vendeur de fromage, je prétends que l'adoption d'une semblable législation, n'est nullement nécessaire ; et quand j'aurai donné lecture à la Chambre de la preuve que j'ai par-devers moi et des témoignages rendus par les divers cercles de fromagers, mes honorables collègues seront convaincus qu'il n'est nullement nécessaire que le gouvernement fédéral nomme un inspecteur du fromage. Aus tôt que le bill à l'étude eût été imprimé, j'en expédiais des exemplaires à tous les cercles de fromagers du Canada, ceux de London, d'Ingersoll, de Woodstock, de Listowell et de Bockville, et tous ces cercles l'ont repoussé par leurs votes, sauf quatre membres du cercle de Listowell. A la première assemblée de l'association fromagère de London, tenue il y a quelques semaines, assemblée à laquelle assistaient vingt-sept vendeurs et six acheteurs, à la suite de l'élection des officiers, le présent bill fut mis à l'étude. Voici un extrait du compte rendu de l'un des journaux de London :

A la demande de A.-F. MacLaren, M.P. pour Perth-nord, et président de l'Association d'industrie laitière de l'Ontario occidental, M. J.-S. Pearce, saisit l'assemblée du bill McMullen, amendant la loi d'inspection générale relativement à la nomination d'un inspecteur du fromage par le gouvernement fédéral, bill qui a subi sa seconde lecture le 23 avril.

Inutile d'ajouter que c'est là une erreur, car le bill en question n'avait pas encore subi sa seconde lecture à cette époque.

M. Pearce déclare que le bill, dans sa présente teneur, n'est pas pratique. Il n'existe pas d'étalon reconnu par le gouvernement pour le fromage, et tant qu'il n'en sera pas établi, il n'est nullement nécessaire, en tant qu'il s'agit de l'Ontario, de nommer un inspecteur. Ce serait différent si le gouvernement avait établi des étalons pour le classement du fromage comme pour le blé.

M. Scott, vendeur, de Sparta, demande comment on a réglé par le passé les différends qui se sont élevés entre vendeurs et acheteurs. On lui répond que lorsqu'il s'élève des différends, l'acheteur et le vendeur nomment chacun un arbitre, et ces deux arbitres en choisissent un troisième, et que partout où ces conseils d'arbitrage fonctionnent, ils donnent pleine et entière satisfaction.

M. Decker, vendeur, de Delaware, s'oppose fortement au bill.

D. McMillen, d'Evelyn, dit qu'à sa connaissance les acheteurs ne rejettent jamais le fromage de qualité vou-

lue. Le cercle de London a établi un étalon pour l'inspection du fromage, et les fabricants savent à quoi s'en tenir et sont prêts à s'y conformer. "Nous voulons, dit-il, fabriquer un fromage qui donne satisfaction au commerce anglais, et nous désirons avoir aussi peu d'entraves et de restrictions que possible. Certains tristes ont essayé d'exploiter mon hostilité à l'endroit de ce bill, parce que je suis grit déclaré; mais je n'en ai cure. Je suis hostile à tout ce qui préjudicie au commerce du fromage, à mon avis, le bill en question est de nature à nuire à ce commerce."

La résolution ci-après est alors adoptée à l'unanimité:—"Résolu que cette assemblée désapprouve le bill McMullen concernant la nomination par le gouvernement fédéral d'un inspecteur du fromage."

La résolution a été adoptée à l'unanimité par l'assemblée qui se composait de vingt-sept vendeurs et de six acheteurs. Le bill a aussi été discuté à l'assemblée tenue à Ingersoll, le 12 mai, assemblée à laquelle assistaient une trentaine de vendeurs et cinq ou six acheteurs, qui furent unanimes à rejeter le bill. Comme le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) représente ce comté, on lui a sans doute transmis un exemplaire de la résolution adoptée à cette assemblée.

Passons à Brockville :

M. Derbyshire déclare qu'il est hostile à la disposition du bill McMullen relative à l'inspection, parce qu'elle n'est pas pratique, et aussi parce que dans la personne de l'inspecteur Publow, les fabricants faisant partie de ce conseil ont déjà un arbitre.

M. J.-H. Singleton et R.-G. Murphy se prononcent dans le même sens, après quoi, la résolution ci-après est soumise au cercle :

Proposé par D. Derbyshire, appuyé par J.-H. Singleton, et résolu que le conseil d'industrie laitière ayant pris connaissance du bill présenté à la Chambre des Communes par M. McMullen, intitulé : "Loi amendant la loi d'inspection générale", est d'avis que ce bill n'est point nécessaire, puisque le conseil possède déjà dans la personne de M. Publow, l'un de nos instructeurs, un fonctionnaire parfaitement compétent, et qui en raison de sa résidence à proximité, peut facilement régler tous différends qui surgissent à l'égard de la qualité du fromage. Nous recommandons respectueusement que chaque cercle d'industrie laitière du Canada gère ses propres affaires touchant les différends qui peuvent surgir entre les acheteurs et les vendeurs de beurre et de fromage.

La résolution est adoptée à l'unanimité.

J'ai, en outre, expédié des exemplaires du bill à nombre de fabricants de fromage dans la partie occidentale du Canada. Voici un télégramme de M. Geo.-E. Goodhand, l'un de ceux qui ont pris le plus activement part aux délibérations de l'assemblée à laquelle a fait allusion l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen). C'est à Harrison, si je me trompe, qu'a eu lieu cette assemblée. Voici le télégramme que j'ai reçu de ce M. Goodhand, qui est à la fois fabricant et vendeur de fromage.

MILVERTON, Ont., 5 mai 1897.

A.-F. MacLAREN, M.P., Ottawa.

Le commerce en général est d'avis que le bill McMullen *in re* inspection entre acheteur et vendeur est inutile. Tous les cercles de fromagers de l'Ontario occidental ont déjà pourvu à cela en nommant leurs propres arbitres. Nous ne voulons pas de l'intervention fédérale.

(Signé), G.-E. GOODHAND.

J'ai aussi reçu un télégramme de M. John-W. Cooke, acheteur à Ingersoll, et l'un des plus importants acheteurs de fromage de l'Ontario occidental :

INGERSOLL, Ont., 5 mai 1897.

A.-F. MacLAREN, M.P., Ottawa.

Tous les acheteurs auxquels j'ai parlé du bill McMullen lui sont hostiles et le jugent inutile. Vous savez que les différents cercles de fromagers pourvoient à l'arbitrage en cas de différends, ce qui doit suffire à l'acheteur et au vendeur. S'il arrive que le bill soit adopté, les ache-

teurs, à mon avis, refuseront d'adopter pour leurs achats, toute base qui ne sera pas subordonnée à leur propre inspection, et par conséquent, le bill sera sans utilité. À moins que le gouvernement ne soit prêt à fournir à l'inspecteur les fonds nécessaires pour payer le fromage qu'il inspecte quitte ensuite à trouver un marché où il puisse le placer.

(Signé), JOHN-W. COOKE.

Ce monsieur, on le voit, déclare qu'il n'achètera point de fromage soumis à l'inspection du gouvernement fédéral; il veut inspecter lui-même le fromage qu'il achète, sinon, il n'en achètera pas. À l'assemblée annuelle du Conseil de l'industrie laitière de Listowell, tenue le 27 mai, la résolution ci-après a été proposée par M. Crowley, de Kinkora, appuyé par S. Bennet, de Newry, tous deux acheteurs dans deux des meilleures fabriques situées dans le district de Listowell, qui est limitrophe du comté de mon honorable collègue :

Que de l'avis de cette association, la nomination d'un inspecteur du fromage par le gouvernement fédéral, proposée dans le bill dont la Chambre est actuellement saisie, est absolument inutile, et que cette association désire exprimer son hostilité au principe du bill, et que copie de la présente résolution soit transmise au promoteur du bill ainsi qu'à MM. MacLaren et Sutherland.

Après discussion, la motion a été mise aux voix et adoptée, 15 votant pour et 4 contre.

Or, ces cinq cercles se sont prononcés unanimement contre l'adoption du bill à l'étude, sauf le cercle de Listowell, dont quatre membres seulement ont voté en faveur de la proposition. Il est donc évident que ce bill est jugé inutile. J'ai reçu en outre, un télégramme de la Compagnie d'emballage d'Ingersoll, maison de commerce très considérable, qui fait un grand commerce de fromage. Ce télégramme est ainsi conçu.

Au sujet du bill concernant l'inspection du fromage, nous sommes d'avis que le gouvernement ne ferait pas acte de sa gesso en favorisant l'adoption de ce bill, car, sauf quelques fromageries dans les environs de Harrison, personne que nous sachions n'en vent. A notre sens, si le gouvernement défendait législativement aux cultivateurs de donner à manger à leurs vaches des navets, etc., ce serait là une mesure beaucoup plus avantageuse à l'industrie fromagère des deux côtés de l'Atlantique. Si nos Salomons pouvaient législativement forcer les cultivateurs à prendre un soin convenable de leurs ustensiles à lait, à ne pas rapporter de petit lait dans les bidons à lait, à ne donner à leurs vaches qu'une nourriture et une eau pures, puis à regarder la propreté comme la suivante de la piété, ils feraient là un bien meilleur usage de leur temps, dans l'intérêt même de notre beau pays, qu'en rûpissant quelque vieille loi, pour régler les différends qui surgissent après que le fromage a été gâté. Les Anglais veulent du fromage et ils riront au nez de nos législateurs lorsqu'on leur dira d'accepter notre fromage parce qu'un heureux fonctionnaire de l'Etat, revêtu d'autorité, leur dit que tout est bien. Lorsque les comptes en compensation nous reviendront de l'autre côté de l'Atlantique, avec prière de les régler, il ne suffira pas. J'appréhende de répondre : l'inspecteur du gouvernement dit que le fromage est excellent. Il nous semble que le bon vieux gouvernement grit n'est pas avide de s'attirer des embarras au point d'adopter une semblable législation.

COMPAGNIE D'EMBALLAGE D'INGERSOLL.

Autant qu'il m'est permis d'en juger d'après une expérience d'un delà de vingt années passées à inspecter, à acheter et à vendre du fromage, il n'y a pas, à mon avis, sous la calotte des cieus de commerce qui se fasse plus honnêtement, plus honorablement et avec autant de droiture que celui-ci. Tous les marchés se font verbalement. Il est très rare qu'il se signe un contrat qu'il se fasse des paiements d'avance. J'ai moi-même fait des entreprises pour plusieurs millions de dollars valant de fromage sans qu'il intervint même un

trait de la plume ou qu'il fût payé un seul dollar, et jamais je n'ai éprouvé d'ennuis. Or, bien que nous n'ayions cessé de conseiller fortement à tous nos cultivateurs de ne pas donner à leurs vaches de nourriture malsaine, ils n'en ont pas moins continué l'année dernière à les nourrir dans une très large mesure, de navets, de pommes, de colza et de seigle. Dans la contrée au nord de Stratford, la vente du fromage l'automne dernier, a produit \$25,000 de moins qu'elle ne l'aurait dû faire si nos cultivateurs n'eussent pas donné à leurs vaches ces aliments malsains, et voilà d'où est venu tout le mal.

Dans la ville de Harriston, où se trouve une fabrique, l'honorable Thomas Ballantyne et fils, en septembre et octobre, ont acheté du fromage à 10 cents et $\frac{3}{4}$ la livre. Le fromage de septembre, qui était de belle qualité, fut expédié et le prix convenu payé sans objections, mais quant au fromage d'octobre qu'on avait laissé sécher à la fabrique, il fut découvert, à l'inspection, qu'il avait acquis, en vieillissant, un goût très prononcé de navet, et l'acheteur refusa de le prendre à moins de réduction dans le prix. En même temps, il donna aux vendeurs le privilège de placer leur fromage sur le marché et de le vendre au plus haut enchérisseur. Naturellement, cela impliquait une perte pour la fabrique, mais à qui la faute? Était-ce la faute de ceux qui avaient donné à leurs vaches une nourriture peu convenable, ou celle des acheteurs qui avaient acheté du fromage de première classe et auxquels on livrait un fromage de qualité inférieure? Il restait d'ailleurs à ces gens le privilège de s'adresser au cercle de Listowell et de faire nommer un arbitre qui aurait agi de concert avec celui nommé par ces deux arbitres, et de faire ainsi régler le différend. J'ai souvent servi d'arbitre et je n'ai jamais éprouvé la moindre difficulté dans le règlement de ces différends. De fait, il est rare qu'il surgisse des différends, et dans l'affaire dont il s'agit nul embarras n'aurait surgi, n'eût été la nourriture peu convenable donnée aux vaches. Il n'est donc nullement nécessaire, à mon avis, de nommer d'inspecteur, comme le prouve évidemment le fait que dans toute la contrée de l'ouest, il ne s'est trouvé que quatre individus qui aient voté aux comices en faveur de la proposition en discussion.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): J'ai pris un vif intérêt au bill en discussion ainsi qu'aux faits que son auteur a exposés à la Chambre. De concert avec l'honorable député de Perth (M. MacLaren) j'ai reçu nombre de représentations touchant la question qui constitue le fonds de ce bill et bon nombre de télégrammes et de résolutions semblables à ceux que mon honorable collègue nous a lus m'ont été adressés, à titre de ministre de l'Agriculture. J'abonde dans le sens des observations présentées à la Chambre par l'honorable promoteur du bill, relativement à l'histoire de cette industrie. Je sais que dans la province de Québec ainsi que dans la partie orientale de l'Ontario l'état de choses qu'il nous a signalé a régné pendant nombre d'années. En effet, les acheteurs après avoir acheté du fromage à un certain prix, avaient pour habitude, après que le fromage avait été expédié à Montréal, de faire des réductions dans le prix stipulé, sous prétexte, disaient-ils que le fromage n'était pas de la qualité voulue.

Ces difficultés se sont produites sur une telle échelle dans cette région du Canada dont Montréal

M. MACLAREN.

est le centre commercial que la plupart des fabricques de fromage insistent maintenant pour vendre leur fromage livré et accepté à la fabrique ou en gare d'expédition pour Montréal. Cette manière de faire a prévalu dans ma section des Cantons de l'Est et il ne se présente plus de difficultés de ce genre. Le fromage doit être accepté par l'acheteur avant l'expédition, ce qui empêche l'acheteur de faire de réduction. L'honorable promoteur de ce bill a indiqué que la nomination d'un inspecteur du gouvernement à Montréal avait contribué à faire disparaître cette difficulté. Je dois dire que s'il existe un inspecteur à Montréal il n'a pas le pouvoir, ni par la loi ni par les instructions du département, d'intervenir comme arbitre ni d'exercer les pouvoirs dont ce bill revêt l'inspecteur. Cet inspecteur avait été nommé par le département de l'Agriculture avant que j'en prenne charge dans le but d'inspecter et d'examiner le fromage expédié en entrepôt frigorifique et de veiller à l'application de la loi qui exige que le fromage américain passant par le Canada soit marqué. Il ne s'occupe pas du tout de la qualité du fromage et s'il a à décider de difficultés qui lui sont soumises entre acheteurs et vendeurs, c'est simplement à titre gracieux et par entente préalable des parties qui consentent à s'en rapporter à sa décision comme arbitre et non pas en vertu d'autorité que lui confère le gouvernement ou le statut. Cependant, il se peut que sa position officielle, et ses connaissances comme juge de fromages aient donné une certaine autorité à ses décisions qui ont empêché, en plusieurs circonstances, des procès parce que les parties ont préféré s'en rapporter à lui plutôt que de courir les risques et les retards des tribunaux.

Dans l'Ontario occidentale la condition est un peu différente. En général, là, le fromage est acheté des syndicats fromagers, souvent, dans la plupart des cas, sans que l'acheteur puisse le voir. Je crois que les acheteurs doivent voir la marchandise avant qu'elle soit mise à prix. Lorsqu'on en agit ainsi il ne peut pas s'élever de dispute, car l'acheteur sait sur quoi il met son argent, il met suivant son opinion sur le fromage qu'il a essayé lui-même ou son agent. Je considère que c'est là une vraie sauvegarde en affaires, et toute mesure tendant à faire connaître à l'acheteur ce qu'il achète aura pour effet de diminuer les difficultés. Si cette coutume était générale on n'aurait pas besoin d'autre intervention.

Pour en venir au bill en lui-même, j'admets que dans l'ouest de l'Ontario où l'acheteur ne voit pas le fromage avant de l'acheter, il peut se produire des difficultés. Ces syndicats fromagers admettent qu'il y a matière à diversité d'opinions et ils ont fait des arrangements pour des bureaux d'arbitrages. Je comprends qu'il en existe un pour chaque syndicat fromager de l'Ontario. Le bureau d'arbitrage est un vrai tribunal. Mais il peut surgir des embarras par suite d'apathie ou de retard dans le fonctionnement, et cela peut être considéré comme un motif pour la nomination de l'inspecteur demandé. Il y a dans l'application de ce bill des difficultés que, pour ma part, je ne crois pas possible de surmonter.

Il me semble que si ce bill était adopté le gouvernement serait obligé de nommer immédiatement un inspecteur pour chaque syndicat fromager de l'Ontario et je dois prévenir cette Chambre et le promoteur de ce bill que le département de l'Agriculture serait actuellement incapable de mettre la main sur des employés compétents pour mener à bonne

fin les intentions de ce bill. Tous ceux qui auraient la compétence requise pour appliquer ce bill sont maintenant intéressés au commerce du fromage comme vendeurs ou acheteurs et il ne peut pas être question de leur nomination. Nous ne pourrions pas nous permettre—et d'ailleurs le bill n'y pourrait pas—le leur payer des salaires suffisants pour leur faire abandonner leurs affaires présentes pour accepter une position de ce genre. Cette difficulté pourra disparaître plus tard. La question des relations d'acheteur à vendeur est très importante et j'avoue que j'éprouve beaucoup de sympathies pour ceux qui patronisent les fabriques et n'obtiennent pas un prix raisonnable pour leur fromage. Je n'accuse pas les acheteurs d'abuser de leur position à cet égard. Je crois qu'ils conduisent leurs affaires d'une façon raisonnable comme l'a dit le député de Perth-nord (M. MacLaren). Lorsqu'ils opèrent ces réductions dans le fromage, ils croient naturellement qu'il y a quelque chose qui les justifie. En même temps il serait certainement avantageux pour les clients et pour le commerce d'avoir sous la main un arbitre à même de régler promptement et facilement toute difficulté. J'admets donc que si les arrangements contenus dans ce bill pouvaient s'exécuter d'une façon satisfaisante il aiderait au commerce du fromage sans l'entraver. C'est une question qui demande de la discussion. Je suggérerais que le bill soit lu une deuxième fois, sans nous engager ni la Chambre non plus, car cette question devrait être soumise aux grandes conventions laitières du pays où ces questions sont examinées et discutées sous toutes leurs faces. Ce serait le moyen de soumettre aux honorables députés des informations qu'ils ne peuvent pas obtenir autrement. Je suggérerais que le bill soit lu une deuxième fois avec l'entente dont je viens de parler et qu'il soit renvoyé au comité des banques et commerce ou de l'agriculture pour avoir un rapport.

Sir CHARLES TUPPER: Il me semble que la proposition de l'honorable ministre de l'Agriculture aurait pour effet de nous engager au principe du bill, bien que son discours y soit absolument opposé. Je comprends que l'honorable ministre est absolument satisfait de la façon dont marchent maintenant les affaires et à moins de laisser de côté la masse de preuves accumulées par l'honorable député de Perth-nord (M. MacLaren) il nous faut admettre qu'il existe dans le pays la même antipathie contre le bill entre acheteurs et vendeurs. Dans ces conditions je ne crois pas que la Chambre puisse accepter une deuxième lecture qui l'engagerait au principe du bill. Agir ainsi serait nous mettre dans une position fautive surtout pour un bill qui arrive sans aucun appui.

M. HENDERSON: Je pense que notre législation devrait tendre à intervenir le moins possible dans les affaires du pays. Lorsque j'écoutais le député de Wellington-nord (M. McMullen) il semblait donner de bonnes raisons pour son bill, mais en entendant le député de Perth-nord qui a une grande expérience dans ces affaires, il m'a semblé que ses raisons n'étaient pas aussi bonnes qu'elles en avaient l'air. En passant la deuxième lecture nous approuvons le principe du bill et l'effet sera de créer un malaise parmi ceux que cette décision peut atteindre et qui ne sauraient pas quelle peut être leur position. D'après les preuves exposées, les affaires ont assez bien été sans que personne

ait spécialement souffert. Je m'oppose à adopter un principe que la Chambre n'est réellement pas disposée à mettre en pratique, d'autant plus que l'effet serait de troubler le commerce du pays sans aucun but.

LE MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Il n'y a aucun doute que la question soulevée par l'honorable député (M. McMullen) est importante et intéressante. D'un autre côté ce bill ne peut pas passer dans la condition actuelle des affaires. Il est nécessaire comme l'a dit l'honorable ministre de l'Agriculture que cette question soit parfaitement examinée par les conventions de fromagers qui se réunissent de temps en temps dans l'année et je crois, maintenant que l'honorable député de Wellington-nord a soumis ce bill à la Chambre, et a exposé ses idées, qu'il serait conforme à ses désirs et à l'examen profitable du bill d'ajourner le débat. Considérant le petit nombre de députés présents ici ce soir, mon honorable ami ne serait guerre justifiable de faire reconnaître par la Chambre le principe de ce bill. Je propose que le débat soit ajourné.

M. CRAIG: Je regrette que ce bill ne soit pas renvoyé complètement. Je crois avoir deux autres objections qui pourraient le faire renvoyer au lieu de le laisser simplement tomber. Je sais que le gouvernement ne désire pas combattre le bill de l'honorable député de Wellington-nord et je ne l'en blâme pas. Je ne doute pas qu'il n'ait étudié la question.

Je crois que le bill est inacceptable parce qu'il est coercitif. A première vue il paraît facultatif; il dit chaque partie "pourra" et le mot "pourra" laisserait croire qu'il y a option. Mais je crois qu'il rend le bill obligatoire et que chaque vendeur peut obliger l'acheteur à se soumettre à la décision de l'inspecteur nommé par le gouvernement. L'acheteur n'a aucune option et l'on m'informe que cette mesure aurait pour effet d'empêcher complètement les opérations des acheteurs s'il leur faut se soumettre à ces décisions. Un acheteur sera absolument à la merci du vendeur; car en toute circonstance où l'acheteur refuserait de prendre livraison du fromage, le vendeur pourrait demander de soumettre l'affaire à l'inspecteur et l'acheteur devrait en passer par sa décision qui, nous dit-on, serait finale. Son opinion prévaudrait et les acheteurs ne font pas de commerce de ce genre. Il achète du fromage comme étant de première qualité, si le fromage qui lui vient n'est pas de première qualité il le refuse mais le vendeur lui dit: vous devez soumettre la chose à l'inspecteur et s'il dit que c'est du fromage de première qualité, vous devez l'accepter. Je considère que l'effet serait désastreux sur le commerce en général et je m'oppose à cette mesure parce qu'elle n'est demandée que par un petit nombre des commerçants et les associations de fromages ne l'ont pas sollicités. Je suppose que le débat s'ajourne, le bill disparaît pour cette session mais je crois qu'au lieu d'ajourner le débat on devrait renvoyer complètement le bill. Je le crois vicieux en principe; je crois qu'au lieu de bénéficier à l'industrie du fromage, il en détériorerait la qualité en rendant la fabrication moins soignée. Les fabricants savent aujourd'hui que s'ils veulent faire accepter leur fromage il doit être de première qualité car il est

de fait soumis à l'inspection de l'acheteur. Il achète du fromage de choix et il va l'obtenir.

M. SUTHERLAND: Je ne m'oppose pas à l'ajournement du débat, mais je suis obligé de faire allusion à l'objection faite par le cercle de fromagers ou cette subdivision du bureau de commerce de mon comté, contre ce bill. Ils ont adopté à l'unanimité une résolution condamnant ce projet de loi, et cela dans les deux divisions électorales d'Oxford-sud et d'Oxford-nord, et c'est dans ce comté que l'on a pour ainsi dire commencé à fabriquer le fromage sur une grande échelle, et qui continue à produire tout autant, ou tout au moins d'aussi bon fromage que n'importe quel autre comté du Canada. Les cercles de fromagers, composés, je puis dire, de la grande majorité des représentants des différentes fromageries du comté, ont adopté des résolutions qui m'ont été transmises et dans lesquelles ils me demandent de m'opposer à ce bill. Je dois ajouter aussi que nous n'avons en aucun sujet de plainte relativement à la manière dont l'affaire est conduite. Il est aussi de mon devoir de dire, puisque j'en ai été requis, que des cercles de fromagers dans d'autres parties de l'Ontario ont fait de même; en particulier la chambre de commerce de Listowell m'a transmis une copie d'une résolution adoptée par ses membres presque à l'unanimité, et dans laquelle ils condamnent cette loi. Ces cercles sont composés d'une majorité des représentants des fromageries, représentant les patrons, les cultivateurs et ceux qui vendent leur lait à la fromagerie pour en fabriquer du fromage.

Il est donc injuste de prétendre que ces cercles sont contrôlés par les acheteurs, bien qu'ils puissent y avoir une certaine influence, puisqu'ils en font partie, mais il seraient une infime minorité. Je sais que dans la division électorale d'Oxford-nord les acheteurs seraient une faible minorité à toute réunion tenue par les représentants des fromageries. J'ose dire qu'il en serait de même pour tous ces cercles de fromagers, et comme ils ont été unanimes à demander que cette législation ne soit pas adoptée, il me semble qu'il est du devoir du gouvernement de prendre leur demande en considération. S'il existait une divergence d'opinion entre les acheteurs d'un côté et les vendeurs de l'autre, ou entre ceux qui représentent la production du fromage, alors le ministre de l'Agriculture pourrait jeter leur requête au panier.

Dans tous les cas, que ce bill soit ou non renvoyé à un comité, il ne peut y avoir de doute que cette question ayant été soumise à la Chambre, il va en être question à toutes les assemblées de ceux qui se livrent à l'industrie laitière dans tout le Canada, et si le besoin d'une législation de cette nature se fait sentir, ils sauront bien le demander. Pour le moment, les cercles de fromagers dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, sont tous opposés à une loi de cette nature. Personnellement, à moins qu'une loi de ce genre ne soit demandée par les intéressés, je serais opposé au principe du bill. Nous devons agir avec la plus grande prudence lorsqu'il s'agit d'adopter des lois qui concernent l'industrie ou le commerce. Chaque industrie a ses règlements particuliers.

Tous ceux qui possèdent une certaine connaissance de l'industrie du fromage, savent qu'une espèce de fromage qui fera l'affaire d'un acheteur pour le marché qu'il représente, ne conviendra pas à un autre acheteur. Ce doit être une question

M. CRAIG.

d'achat et de vente et une convention entre le producteur du fromage et l'acheteur, sur le prix que le premier devra recevoir. J'ai profité de l'occasion qui m'était offerte de faire ces remarques, et de faire connaître à la Chambre le fait que ceux qui s'occupent de la fabrication du fromage dans mon comté ne veulent pas de cette législation.

M. McMULLEN: Je puis affirmer à la Chambre que je n'ai nullement l'intention de causer du tort à l'industrie du fromage dans ce pays. En présentant ce bill j'étais animé du désir d'encourager et d'aider cette industrie. A l'assemblée qui eut lieu à Harriston, cinquante-sept fromageries avaient envoyé des représentants et quelques-uns de ceux qui étaient présents avaient fait au delà de 100 milles pour s'y rendre. Des circulaires avaient été envoyées par le secrétaire, et j'avais été invité à assister à l'assemblée. La discussion dura toute l'après-midi, et dans la soirée ils en vinrent unanimement à la conclusion qu'à moins qu'il ne soit fait quelque chose de ce genre, la fabrication du fromage dans cette partie du pays serait sérieusement affectée. Comme je représente un comté où il y a un grand nombre de fromageries, j'ai cru qu'il était de mon devoir de déclarer que je demanderais au gouvernement de prendre cette question en considération, et que s'il ne s'en occupait pas, je présenterais moi-même un bill ayant pour but de connaître le sentiment de la Chambre relativement à cette loi. Je me suis acquitté de la promesse faite à mon comté et aux fromageries qui étaient représentées à cette assemblée.

L'honorable député de Perth-nord (M. MacLaren) dit qu'un grand nombre de fromageries ne veulent pas de ce projet de loi. Je comprends facilement que les acheteurs peuvent réussir à influencer ces assemblées et à leur faire adopter des résolutions défavorables au bill. J'ai en ma possession une lettre d'une personne qui a assisté à l'assemblée de Listowell, où l'on prétend qu'à l'exception de quatre tous les autres votèrent contre le projet de loi. Or, il paraît qu'à part l'influence exercée par les acheteurs, la plus grande partie, sinon tous les fromagers, étaient en faveur du bill; mais qu'ils ne voulaient pas s'opposer ouvertement au désir exprimé formellement par les acheteurs, de crainte de se créer des désagréments avec ces derniers. Il peut en être de même dans un grand nombre d'autres endroits. Je sais que les acheteurs sont fortement opposés à ce bill. Mon honorable ami lui est aussi opposé, et je ne l'accuse pas de mal faire. Je ne connais pas un homme dans l'ouest de l'Ontario qui ait une réputation d'acheteur de fromage supérieure à la sienne. Toutefois, après tout, il y a des acheteurs, j'en suis persuadé, qui profitent de leur position, remettent le fromage qu'ils ont acheté, si dans l'intervalle le prix vient à tomber, en disant: votre fromage n'est pas tel que je m'y attendais, et je refuse de le garder à moins que vous n'en réduisiez le prix. Je sais qu'il y a de bonnes raisons de croire que cela a été fait. Mon honorable ami branle la tête. Je n'ai pas le moindre doute que l'honorable député est convaincu que les acheteurs sont tous des honnêtes gens.

Permettez-moi de vous dire ce qui s'est produit dans un cas particulier. L'inspecteur de l'acheteur se rend chez le vendeur; il inspecte le fromage et déclare qu'il n'est pas de la qualité voulue. Donnant pour raison de cela que les vaches avaient

mangé trop de navets, et disant que l'acheteur ne prendrait pas le fromage. Une fois sorti de la fromagerie, l'inspecteur dit à une personne, qui est prête à prouver l'exactitude de ses paroles, que la raison pour laquelle le fromage n'était pas de qualité voulue n'était pas parce que les vaches avaient mangé trop de navets, mais bien par suite de la négligence du fromager qui avait causé cette perte. Il accusa les patrons parce qu'ils étaient plus en état de perdre leur proportion que le pauvre fromager d'être mis à la porte, déshonoré, et de ne plus avoir l'occasion de fabriquer de fromage à l'avenir. L'honorable député dit que règle générale les acheteurs sont des hommes honnêtes et honorables. Je puis citer un autre exemple pour démontrer que cette règle n'est pas toujours applicable. Un acheteur de mon district acheta une certaine quantité de fromage, et le fait marquer à la fromagerie "Bluevale." Ce n'était pas du fromage fabriqué à Bluevale, mais il plaça le nom de cette dernière fromagerie, afin d'augmenter s'il était possible ses chances de vendre.

Une VOIX : Donnez le nom de l'acheteur.

M. McMILLAN : Je déclare sur mon honneur que cela s'est fait. Tous ces faits démontrent la nécessité qu'il y a d'adopter une législation de cette nature, et le seul fait d'avoir présenté ce bill durant la présente session, et la discussion qui a eu lieu à ce sujet dans cette Chambre, aura certainement pour effet de faire agir les acheteurs avec plus de soins, et faire disparaître la nécessité qu'il pourrait y avoir d'essayer de faire adopter une loi de ce genre à la prochaine session. Quant à ce qui concerne la discussion du bill, je suis d'accord avec le ministre de l'Agriculture pour dire qu'il est nécessaire qu'un bill de cette nature soit discuté au long par les associations agricoles avant de devenir loi. Je n'ai pas d'objection à ce que ces associations puissent discuter ce bill longuement durant l'été, et cela en particulier à cause de l'opposition violente qui lui a été faite par les honorables membres de la gauche.

L'honorable député qui a adressé la parole au comité il y a quelques instants a parlé de la singularité de cette mesure. Il a dit qu'elle allait faire tort à l'industrie du fromage au lieu de lui être utile, que la qualité du fromage allait être diminuée plutôt qu'améliorée; je ne puis comprendre comment il en arrive à cette conclusion. Il a prétendu qu'un inspecteur sera toujours appelé. Snivant moi on n'aura besoin de ses services que lorsque les acheteurs refuseront de prendre le fromage au prix auquel ils l'avaient acheté. S'il n'évalue pas le fromage à sa valeur réelle, alors on aura recours à l'inspecteur. Maintenant, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'avoir un inspecteur dans chaque districts où il se fabrique du fromage, mais un seul devrait suffire pour toute la province d'Ontario. Les acheteurs feraient tout en leur pouvoir pour éviter la visite de l'inspecteur. Ils seraient très prudents en achetant le fromage, n'ignorant pas que leur réputation serait sérieusement affectée s'ils marquaient sur le fromage une qualité inférieure à celle qu'il a réellement et ils s'efforceraient de ne pas être les premiers à tomber sous la condamnation de l'inspecteur du gouvernement, car cela détruirait leur chance de pouvoir vendre plus tard leur fromage comme étant la meilleure marque. Le résultat de tout cela, c'est qu'ils feraient tout leur possible pour éviter la nécessité

d'appeler l'inspecteur du gouvernement, et ils s'efforceraient de remplir les conditions de leur marché.

Chaque fois que l'inspecteur était appelé ils essayaient de jeter la responsabilité sur le fromager. D'un autre côté, je ne dis pas que tous les patrons sont suffisamment prudents en envoyant leur lait à la fromagerie. Il est possible que les acheteurs soient aussi honnêtes que les vendeurs, ou quelques-uns des patrons qui envoient leur lait à la fromagerie; mais afin de protéger l'industrie qui actuellement souffre de cet état de chose, une législation de cette nature est nécessaire; autrement il se produira de temps à autre un tel désappointement parmi les patrons de chaque fromagerie, que bientôt ils se fermeront l'une après l'autre, comme cela est arrivé dans mon comté. Trois sont fermées et la quatrième est sur le point de l'être, parce que les patrons considèrent qu'ils ne reçoivent pas la pleine valeur de leur fromage. Vu que le chef de la Chambre a proposé un ajournement afin de permettre aux associations agricoles de discuter cette question durant le cours de l'été, et aussi à cause de l'opposition violente faite à ce projet de loi par les honorables membres de la gauche, je consens à ce que l'examen du bill soit remis. Toutefois, si l'année prochaine, les fromagers ont les mêmes raisons de se plaindre relativement à la manière dont ils sont traités par les acheteurs, je me propose de présenter de nouveau cette mesure et d'insister pour la faire adopter par cette Chambre, et cela jusqu'à ce que l'on offre un moyen de protection à ceux qui ont eu à souffrir du malheureux état de choses qui a existé durant l'année dernière.

M. COCHRANE : J'approuve entièrement le principe du bill. Je ne connais rien de ce qui concerne les acheteurs de l'Ontario, mais ils sont généralement capables de voir à leurs affaires. Dans mon district il est parfaitement inutile pour une fromagerie d'entreprendre la vente de son fromage. Je n'aime pas qu'il y ait des lois qui interviennent entre acheteur et vendeur, mais je prétends que ce bill n'intervient pas. Il stipule simplement que si un acheteur se rend à une fromagerie et dit au commissionnaire qu'il est prêt à lui donner tant pour son fromage et fait un marché, ce marché doit être exécuté. La manière dont les acheteurs se décident c'est en prétendant que le fromage n'est pas de la qualité spécifiée. Nous sommes convaincus que le fromage est de la qualité requise. Ils refusent d'accepter le fromage, et ils nous le laissent sur les bras si nous n'acceptons pas ce qu'ils nous en offrent. Dans ces cas je veux qu'un homme désintéressé soit appelé pour décider si le fromage est de première, deuxième ou troisième qualité. Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable député qui a présenté ce bill.

M. McMILLAN : Ayant vendu du fromage durant plusieurs années je désire dire un mot. Dans l'ouest de l'Ontario les différents cercles font des règles et règlements relatifs au règlement des différends entre acheteur et vendeur, et ce système convient mieux à la province que toute loi du gouvernement par laquelle il pourrait nommer un inspecteur qui parcourrait toute la province. Je ne peux pas croire que la nomination d'un inspecteur rendrait les fromagers moins soigneux.

Relativement au fromage fabriqué l'année dernière, nul doute que les honorables députés savent qu'il a été affecté par certaines conditions spéciales.

Nous avons manqué de fourrage dans l'Ontario. Il y a eu cependant une grande quantité de navets et de pommes, et on en a nourri les bêtes à cornes, et j'ai entendu dire qu'à cause de l'emploi des pommes comme nourriture, une fromagerie a perdu entre 1 centin et 1½ centin par livre sur son fromage. Nous ne devrions pas intervenir dans l'industrie du fromage au moyen de ce bill, mais nous devons laisser les cercles de fromagers nommer leurs arbitres, ces cercles comprenant plus de vendeurs que d'acheteurs, de fait il y a dix vendeurs contre un acheteur qui composent ces cercles. S'il survenait un différend, le cercle choisirait des membres du cercle qui seraient nommés, et qui seraient compétents à constater la qualité du fromage, et cet arrangement donnerait plus de satisfaction que la nomination d'un inspecteur par le gouvernement.

M. GILMOUR : L'expérience que j'ai acquise depuis vingt-sept ans en vendant et en fabriquant le fromage m'engage à dire que je ne suis pas en faveur de l'adoption d'une loi qui intervient entre l'acheteur et le vendeur. Pour plusieurs raisons cette législation ne peut pas être utile. Cette disposition est entièrement hors de saison, et elle ne doit pas être ajoutée à l'Acte d'inspection, car bien que cet acte ait trait à différents articles, il ne mentionne aucun arbitrage de cette nature entre acheteur et vendeur. Je crois que cette législation est inutile. Elle intervient dans l'exploitation d'une industrie dont les résultats sont satisfaisants, et ceux qui s'en occupent savent que les acheteurs se soumettent volontiers à l'arbitrage adopté par les différents cercles de fromagers dans tout le pays. Les acheteurs sont des hommes d'honneur, ils doivent l'être dans leur intérêt, et s'ils veulent être en mesure de faire ce négoce. S'ils achètent du fromage et refusent de l'accepter ensuite, pour la seule raison que le prix de vente a diminué dans l'intervalle les vendeurs refuseront de faire affaires avec eux plus tard. Je suis dans le commerce depuis de nombreuses années, et j'ai rarement vu qu'un acheteur avait tort. J'espère que ce bill ne sera pas adopté maintenant, et s'il doit revenir devant nous à la prochaine session, il devra être sous une autre forme et plus élaboré. Tout bill qui intervient ainsi entre acheteurs et vendeurs doit pourvoir à une indemnité, et cette disposition n'existe pas dans ce bill. Pour toutes ces raisons je m'oppose à son adoption.

Motion adoptée et le débat est ajourné.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée et la séance est levée à 11.30 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 8 juin 1897.

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

PRÈRE.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. DAVIN : Je propose—

Que le bill (n° 122) (du Sénat) relatifs à la Compagnie du chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim, soit

M. McMILLAN.

inscrit sur le feuillet de l'ordre du jour, pour seconde lecture, aujourd'hui.

M. L'ORATEUR : L'honorable député ferait mieux de substituer "demain" à "aujourd'hui," car les bills d'intérêt privé ne seront pas examinés aujourd'hui.

M. DAVIN : J'accepte votre recommandation.

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

COMPAGNIE DE FORCE MOTRICE DE LA CATARACTE DE HAMILTON.

M. MACPHERSON : Je propose—

Que la partie de la règle 49 qui limite le temps pour présenter des bills privés sous suspension à l'égard du bill concernant la Compagnie de force motrice de la Cataracte de Hamilton (à responsabilité limitée)—conformément à la recommandation contenue dans le quatorzième rapport du comité des ordres permanents, présent ce jour.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je ferai observer à mon honorable ami que cet usage peut difficilement être suivi. L'usage est répréhensible, et il ne convient pas que des mesures aussi importantes soient présentées à la fin de la session. Bien que je suppose que l'honorable député a de graves raisons pour en agir ainsi, j'espère que la chose ne se renouvellera pas, si la motion est adoptée.

M. LANDERKIN : Ce bill a été examiné à la dernière séance du comité. Je promets que ces cas ne se présenteront plus durant la présente session.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai cru que mon honorable ami allait dire que le bill était insignifiant.

M. LANDERKIN : Non, il est d'une grande importance.

La motion est adoptée.

M. MACPHERSON : Je présente le bill (n° 124) relatif à la Compagnie de force motrice de la Cataracte de Hamilton (à responsabilité limitée).

Motion adoptée et le bill est lu une première fois.

M. LANDERKIN : J'espère qu'il n'y aura aucune objection à la deuxième lecture du bill de manière à ce qu'il puisse être renvoyé au comité. Si on y objecte le bill ne pourra pas être adopté pendant cette session.

Sir CHARLES TUPPER : La Chambre a déjà suspendu les règles à l'égard de ce bill, et j'espère qu'il n'y aura pas d'objection à mettre le bill en état d'être renvoyé au comité.

M. L'ORATEUR : La difficulté est que la seconde lecture du bill a été fixée à demain. Je présume que l'inscription à l'ordre du jour peut être annulée, la Chambre y consentant à l'unanimité.

M. MACPHERSON : Je propose—

Que l'ordre émis aujourd'hui pour la seconde lecture du bill (n° 124) relatif à la Compagnie de force motrice de la Cataracte de Hamilton (à responsabilité limitée) soit rescindé.

M. FOSTER : S'il est lu une seconde fois demain n'y aura-t-il pas assez de temps pour qu'il vienne devant le comité?

M. LANDERKIN : Ces bills doivent rester en suspens pendant sept jours après avoir été examinés par la Chambre avant de pouvoir venir devant le comité. Je crois que nous avons raccourci ce délai de quatre jours, mais si la seconde lecture est fixée à demain, le bill ne pourra pas probablement arriver au comité durant cette session. Ce bill est impérativement demandé par un grand nombre de citoyens de Hamilton et s'il n'y a pas d'objection à son principe, il peut être lu une deuxième fois maintenant et être renvoyé au comité.

Motion adoptée et le bill est lu la deuxième fois.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 123) du Sénat, relatif aux endossements faux ou non autorisés sur lettres de change. (Sir Richard Cartwright).

CONTROLEURS DES DOUANES ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Je présente le bill (n° 123) abrogeant le chapitre 11 des Statuts du Canada, 50-51 Victoria, et établissant de nouvelles dispositions.

M. CASGRAIN : Expliquez le bill.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il y a à présent douze ministres et deux contrôleurs. Par ce bill la charge de contrôleur des Douanes et celle de contrôleur du Revenu de l'intérieur sont abolies. Le bill rétablit les charges de ministre des Douanes et de ministre de l'Intérieur sans augmentation de traitement.

Sir CHARLES TUPPER : Et que faites-vous du ministre du Commerce ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : La charge de ministre du Commerce reste ce qu'elle est.

M. DAVIN : La Chambre n'a pas entendu ce que le solliciteur général vient de dire. Le ministère du Commerce continue-t-il à exister ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Oui.

Sir CHARLES TUPPER : N'en résultera-t-il pas quelque confusion ? Je dois dire immédiatement que je suis tout à fait en faveur du projet qui consiste à donner le rang de ministres aux contrôleurs des Douanes et du Revenu de l'intérieur. Je ne vois aucun membre du gouvernement qu'il est plus important de voir dans le cabinet que les deux contrôleurs et particulièrement en raison de la résolution que nous avons adoptée et qui confère de si importants pouvoirs au contrôleur des Douanes.

Il est absolument nécessaire qu'il puisse expliquer à ses collègues personnellement, de la manière la plus claire possible—d'une manière beaucoup plus claire qu'il ne l'a expliqué à la Chambre—les raisons qui l'ont fait agir en vertu de la résolution dont j'ai parlé. Une anomalie n'existera-t-elle pas si les contrôleurs sont élevés au rang de ministres et si l'on ne change pas le rouage qui les mettait dans une position subordonnée à celle du ministre du Commerce ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Le chef de l'opposition a fait allusion au fait qu'en vertu de la loi existante, les contrôleurs dans leurs relations avec les membres du Conseil agissent virtuellement par l'intermédiaire du ministre du Commerce. Cette anomalie disparaîtra par ce bill. Je ferai aussi remarquer au chef de l'opposition que le chef de l'ex-gouvernement avait virtuellement donné le rang de ministre au contrôleur du Revenu de l'intérieur, ce qui, dans une certaine mesure, était une anomalie.

Le bill a pour but de faire disparaître ces anomalies.

M. DAVIN : Le traitement sera-t-il le même ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Ce bill ne renferme pas de disposition en ce qui concerne le traitement.

M. DAVIN : L'honorable monsieur se rappellera que le premier ministre a écrit au ministre des Douanes—je suppose que je dois maintenant l'appeler ainsi—lui disant qu'il serait membre du cabinet et aurait le même traitement qu'un ministre.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : L'honorable député doit savoir que le premier ministre est aujourd'hui en route pour l'Angleterre.

La motion est adoptée et le bill lu la première fois.

LISTE DES ÉLECTEURS.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Je dépose le bill (n° 126) concernant les listes des électeurs de 1897. Ce bill applique virtuellement de nouveau la loi 58-59 Victoria, chapitre 12, et il a pour but de mettre de côté cette année la revision des listes des votants.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

LOI RELATIVE AUX PÊCHERIES—BRAN DE SCIE DANS LES COURS D'EAU.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je présente le bill (n° 127) modifiant de nouveau la loi relative aux pêcheries. Le but de ce bill est de retarder pour une année l'application de la loi qui punit ceux qui jettent du bran de scie dans les cours d'eau. La loi adoptée il y a un an ou deux stipulait que le et après le 1er juillet 1897 le ministre de la Marine et des Pêcheries n'aurait pas le pouvoir de faire des règlements exemptant des cours d'eau quelconques de l'application de la loi relative aux pêcheries. Si cette loi n'est pas modifiée, le et après le 1er juillet prochain, tous les propriétaires de scieries établies sur la rivière Ottawa et à la chute des Chaudières pourront être poursuivis, s'ils n'ont pas disposé leurs établissements de manière à faire disparaître le bran de scie autrement qu'en le jetant dans la rivière. Les propriétaires de scieries ont demandé au gouvernement, par voie de requête, que le délai fut prolongé. Après un examen très attentif, et après que l'on eut signalé à l'attention du gouvernement le fait qu'il n'était pas possible pour ces propriétaires de scieries, sauf pour un seul, de

disposer leurs établissements de manière à leur permettre de faire disparaître le bran de scie autrement qu'ils l'ont fait jusqu'ici, le gouvernement a consenti à présenter un bill qui accorde dans ce but un délai d'une autre année à l'expiration de laquelle il est à espérer que non seulement ce propriétaire de scieries, mais tous les autres, auront pris les moyens de faire disparaître leur bran de scie autrement qu'en le jetant dans la rivière.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La loi est-elle appliquée dans d'autres parties du Canada ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le bill n'apporte aucun changement ; il remplace simplement 1897 par 1898.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

BESOGNE DE LA CHAMBRE—SEANCES DE L'AVANT-MIDI.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose—

Qu'après mardi, le 8 juin, il y ait deux séances distinctes de la Chambre, chaque jour de séance, jusqu'à la fin de la session,—l'une, de 11 heures de l'avant-midi à 1 heure de l'après-midi, et l'autre de 3 heures de l'après-midi, jusqu'à l'ajournement, et que les mesures du gouvernement aient la priorité à chacune de ces séances, après les interpellations, avec réserve d'une heure pour les bills d'intérêt privé les lundis, mercredis et vendredis, depuis 7.30 heures de l'après-midi jusqu'à 8.30 heures de l'après-midi.

Sir CHARLES TUPPER : Je demanderai à mon honorable ami quand la motion sera appliquée.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Demain.

Sir CHARLES TUPPER : Je crains qu'elle n'ait pas le résultat que l'on veut obtenir. J'approuve de tout cœur l'objet de cette motion ; mais personne mieux que l'honorable ministre du Commerce, ne sait qu'un comité très important, le comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, est un petit parlement en soi, et qu'il doit immédiatement s'occuper de quelques bills d'une très grande importance ; et comme ce comité est convoqué pour demain, à dix heures ou dix heures et demie, je crois que l'honorable ministre faciliterait l'expédition de la besogne en retranchant la journée de demain afin de permettre à ce comité de compléter ses travaux.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'accepte le conseil de mon honorable ami, et, avec la permission de la Chambre, je changerai la motion en remplaçant le mot "mardi", par le mot "mercredi".

La motion, telle qu'amendée, est adoptée.

ÉLARGISSEMENT DE D. B. SULLIVAN.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'appellerai l'attention, de l'honorable solliciteur général sur une motion adoptée le 3 mai dernier demandant copies de toutes pièces concernant l'élargissement de Daniel-Brien Sullivan, condamné à être emprisonné à Toronto le 18 novembre 1896, y compris les rapports du magistrat de police du 21 et du 27 M. DAVIES.

novembre 1896. Je serais bien aise que l'honorable solliciteur général fit exécuter cet ordre.

Le SOL LICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : J'y verrai.

CÉLÉBRATION DU JUBILÉ-COMMEMORATION.

Sir CHARLES TUPPER : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je désire faire observer à l'honorable chef de la Chambre qu'un bill venant du Sénat et dont s'est chargé l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur attend sa deuxième lecture depuis le 5 mai, et qu'il figure parmi les bills et ordres publics. A moins que le gouvernement ne s'en charge, il n'est pas probable que l'on atteigne ce bill intitulé : "Acte à l'effet de commémorer le règne de Sa Majesté la reine Victoria en faisant de l'anniversaire de sa naissance un jour de fête à perpétuité."

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'y verrai et j'appellerai là-dessus l'attention du Conseil.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des Voies et moyens.

(En comité.)

Ferrailles de rebut de fer ou d'acier, forgées, y compris découpures et rognures de tôle ou feuilles de fer ou d'acier qui ont servi : bouts coupés de barres, semelles et rails à fer-blanc n'ayant pas été en usage, un dollar la tonne.

Ne seront considérés comme ferraille de fer ou d'acier que les rebuts de fer ou d'acier bons seulement à être laminés de nouveau.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La question soulevée par cette résolution est de la plus grande importance ; c'est une question qui a apparemment causé beaucoup de difficultés au gouvernement. Les changements qu'il y a dans les résolutions aujourd'hui entre vos mains, M. le président, par comparaison avec celles présentées en premier lieu, constituent peut-être les plus radicaux de tous les changements qui ont eu lieu depuis l'exposé budgétaire, et je regrette que, d'après les meilleurs renseignements que je puis obtenir sur le sujet, l'on n'ait pas traité cette importante industrie, celle du fer et de l'acier, comme on en a traité d'autres. Il y a une couple de jours, le député de Lambton (M. Fraser), parlant au nom de l'industrie du pétrole, a fait un énoncé que je serais heureux d'entendre faire par quelqu'un à qui l'industrie du fer et de l'acier serait familière. Cet honorable député a dit, relativement à l'industrie du pétrole, que les promesses ou quelques-unes des promesses de l'honorable chef du gouvernement n'avaient pas été absolument oubliées. L'honorable député a dit :

Les intéressés dans l'industrie du pétrole ont été fortement d'opinion que le tarif devrait rester tel qu'il était autrefois, mais ils comprennent maintenant que par égard au préjugé soulevé contre cette industrie ils doivent accepter une réduction aussi considérable que possible pour pouvoir exister. Le présent droit ayant été fixé par le gouvernement, l'industrie va continuer à progresser, ou en tout cas à se développer dans une certaine mesure.

Tous les protectionnistes seraient heureux de voir cet espoir réalisé, et si l'honorable député a parlé en connaissance de cause, le gouvernement a

eu le soin de voir à ce que la politique esquissée par le premier ministre en 1894, alors qu'il était chef de l'opposition, fût appliquée. Parlant des droits imposés sur le pétrole, l'honorable premier ministre a dit :

A Vous ne sauriez faire disparaître la protection sans mettre en péril dans une certaine mesure une partie considérable des capitaux du pays. Or, j'admets que c'est toujours une grave question, et une chose que l'on doit examiner attentivement. Je suis certain d'une chose, c'est qu'une protection de cette nature, une taxe de cette nature, est injuste ; mais en même temps, je puis dire aussi que, bien que sous ce rapport le tarif doive être modifié, il doit l'être avec prudence, de manière à causer le moins de tort possible, et s'il y a possibilité, de manière à ne causer aucun tort. Tout en désirant ardemment voir disparaître la protection, tout en croyant qu'elle nuit au bien du pays, je ne voudrais pas dire qu'il faut la supprimer d'un seul coup.

A une époque très intéressante, durant les élections générales, une importante correspondance fut échangée entre le premier ministre et un représentant d'une certaine industrie au Canada qui désirait obtenir du premier ministre l'assurance que l'avènement au pouvoir du parti libéral ne signifierait pas la ruine des industries canadiennes. Dans cette correspondance échangée entre lui et M. G. H. Bertram, des *Bertram Cotton Works* de Toronto, le chef du cabinet disait :

De plus, je prétends que, à part le pays en général, les manufacturiers ont non seulement rien à perdre, mais tout à gagner de la substitution d'un tarif de revenu au présent système. Un tarif de revenu, basé sur les charges fixes du pays et non pas sujet aux modifications faites pour plaire tantôt à l'un et tantôt à l'autre, établirait cette condition de stabilité et de permanence que l'expérience a prouvé être essentielle à la sécurité et à la prospérité des industries manufacturières.

Et l'élection terminée, quand le chef de l'opposition devint le chef du gouvernement, il y eut une crainte générale dans le pays au sujet du premier budget, et le premier ministre écrivit à MM. Dunn Frères, une lettre qui a eu une grande circulation. Cette lettre a été écrite en juillet dernier et en voici un extrait :

J'ai reçu votre lettre, pour laquelle je vous prie d'accepter mes sincères remerciements. Je vous renouvelle, après la lutte, la promesse que je vous ai faite avant, que le tarif ne sera pas modifié à la légère, mais que toutes les industries seront l'objet de mûres délibérations. Je veux aussi faire comprendre à la classe commerciale qu'aucune modification ne sera faite avec précipitation, et qu'il ne faut perdre aucune occasion de développer le commerce sous tous les rapports durant la prochaine saison.

En conséquence, il est évident que d'après les nombreuses promesses faites par le parti libéral, avant et après être arrivé au pouvoir, les capitalistes ont été induits à croire que le gouvernement s'occuperait avec soin de leurs intérêts, et qu'il ne ferait rien, au moins en commençant, de nature à nuire à ces industries ou à les mettre en danger. Et, ainsi que je l'ai dit, l'industrie du pétrole paraît ne pas avoir été négligée. Et j'en suis content, bien que le parti libéral ait fait dans ma province beaucoup de bruit à propos de ce droit, le dénonçant comme une infamie, une iniquité, et annonçant comme un des heureux événements qui arriveraient s'il montait au pouvoir, l'abolition de ce droit onéreux et impopulaire. Toutefois, je n'ai jamais supposé que cette partie du programme serait exécutée en entier.

J'ai donc été heureux, pensant aux promesses dont j'ai parlé, quand, il y a plus d'un mois, le ministre des Finances, qui connaît l'importance de l'industrie dont je dirai bientôt quelques mots, ayant

entendu ceux qui représentent cette industrie, ayant entendu les chefs des ouvriers et les ouvriers eux-mêmes, ayant amené ces hommes en présence de ses collègues, et ayant étudié attentivement la question, est venu le 22 avril présenter à la Chambre une résolution qui mettait l'industrie du fer et de l'acier dans une position qui lui permettait au moins d'exister et de faire la lutte, position qui est celle de l'industrie du pétrole. Mais il me fait peine de constater que le ministre des Finances ait été en si peu de temps, forcé d'abandonner la lutte en faveur de l'industrie du fer et de l'acier. Il me fait peine qu'il se soit rendu et qu'il n'ait pas pu même accorder ce degré de justice qu'on a si volontiers donné à l'industrie du pétrole et à d'autres industries dans l'ouest du Canada.

L'honorable ministre lui-même n'est pas dans une position bien agréable. Il nous a dit dans son exposé financier, que la réduction du droit sur le fer était considérable ou importante—j'ai oublié le mot exact. Il doit se sentir mal à l'aise en venant en si peu de temps nous présenter une réduction encore bien plus forte au détriment de cette industrie importante. Quelques-uns des ministres ont dit, il n'y a pas longtemps, que ce tarif était un tarif de compromis. A cet égard, il me semble que c'est plutôt un tarif de désistement, et c'est avec peine que j'y vois comprise la grande industrie de ma province. Même la protection accordée à la houille sera de courte durée, ou du moins elle ne dépend pas de ce que notre population pense, croit ou veut, mais elle dépend de la conduite d'un pays voisin. Je crois que l'honorable ministre partage encore l'opinion qu'il a tant de fois exprimée dans sa province—son intention est d'abolir entièrement les droits sur la houille.

En discutant la question du fer et de l'acier, il faut nécessairement parler de la houille, parce qu'en s'attaquant au fer et à l'acier, en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, l'honorable ministre porte un coup fatal à l'industrie de la houille. L'honorable ministre présente un tarif qui n'est ni un tarif de libre-échange ni un tarif de revenu, ni un tarif protecteur. Il y a des libre-échangistes parmi les honorables députés de la droite qui sont heureux de voir qu'il y a libre-échange en fait d'articles qui n'intéressent pas leurs goussets de près ; et il y a des protectionnistes qui sont contents parce que l'industrie dans laquelle ils sont intéressés a été protégée davantage. Par exemple, un honorable député (M. Frost), représentant l'industrie de la fabrication des instruments aratoires, constate que la protection est continuée à son industrie, et il est heureux. Il y a en arrière du chef du gouvernement des partisans du libre-échange, de la protection et d'un tarif de revenu.

Ce tarif est un salmigondis qui leur plaît, et nul doute que leur parti va réussir à le faire mettre en vigueur, et le trait caractéristique est que la protection est accordée à certaines industries favorisées, d'après l'importance de la population de la partie du pays où elles existent. Cela contraste avec la ruine d'autres industries dans d'autres parties du pays qui n'ont pas pu trouver dans les rangs du parti libéral, dans le gouvernement ou ailleurs, des amis assez puissants pour les protéger.

Il y a des manufacturiers assez peu logiques pour prétendre que la houille, le fer et l'acier à certaines phases sont les matières premières de fabrication, parce qu'ils désirent les employer de cette manière. Je ne veux pas traiter le sujet assez à fond pour

démontrer l'absurdité de cette assertion en ce qu'elle s'applique à une partie quelconque d'un article dont la production exige beaucoup de travail et de grands capitaux.

Relativement à l'extraction de la houille, la fabrication du fer en gueuse et des lingots d'acier, les honorables députés savent que les frais de main-d'œuvre, et les premiers frais d'outillage et d'entretien sont énormes en raison des machines dispendieuses qui sont nécessaires. La production de ces articles représente en main-d'œuvre, comparativement au coût entier, à peu près 80 pour 100. Ce sont des faits intéressants pour les ouvriers du pays, et ils démontrent que ces articles ont à tous égards autant droit d'être protégés que tout autre article qui se trouve dans le tarif. Ce sont des articles que tout pays qui veut devenir ou qui est devenu un grand pays manufacturier, doit protéger le plus possible. Pas une seule industrie de fer ou d'acier n'a pu exister dans aucun pays et s'établir d'une manière durable sans une protection extraordinaire. Ce sont des faits généraux et nullement dénués d'importance quand nous examinons les résolutions qui nous ont été présentées.

Dans ce mélange nous voyons que le gouvernement a adopté une partie de la politique de protection que ses amis ont condamnée dans tout le pays — Je système de primes. Si une chose plus qu'une autre a été employé contre le parti conservateur dans la dernière campagne électorale et antérieurement, c'est l'argument qu'on a fait valoir auprès des cultivateurs, cherchant à exciter leur jalousie, leur demandant s'il était juste et raisonnable d'accorder des primes à ces monopoleurs du fer pour les aider à s'enrichir, et de ne pas en accorder aux cultivateurs pour leur aider à cultiver le sol et à faire progresser l'agriculture. Nous connaissons tous cet argument. Et les journaux libéraux de ma province ont été même jusqu'à blâmer sir Oliver Mowat d'avoir adopté la partie répréhensible du système protecteur, en proposant d'accorder au moyen d'une loi, \$1 par tonne en plus de la prime fédérale pour la fabrication du fer dans la province de l'Ontario.

Cependant nous voyons aujourd'hui le gouvernement, qui prétend avoir une préférence pour le principe du libre-échange, ce gouvernement qui, dans le présent cas, est en train de ruiner des industries que la politique de protection a créées, venir devant nous et augmenter la prime sur ces mêmes articles. Que fait-il encore ? Il nous demande d'accorder une prime plus élevée que celle que nous avons cru devoir donner, il nous demande de doubler, de tripler l'ancienne prime. D'un autre côté, il réduit tellement le droit sur l'article fini qu'il rend douteux le succès de l'entreprise. D'après ce que j'ai entendu dire, plusieurs des parties intéressées dans cette industrie sont presque sans espoir de pouvoir, au sujet de la fabrication du fer et de l'acier, faire autre chose que gagner la prime, et cela ne peut pas être satisfaisant.

Ce qu'ils veulent faire c'est vendre dans ce pays les produits de leur industrie, et pour cela la prime offerte est insuffisante. L'attitude de l'honorable ministre était plus rationnelle quand il a présenté ses premières résolutions, parce que, dans le temps, il pouvait prétendre ainsi que ses amis l'ont prétendu, qu'il avait été soucieux des intérêts de l'industrie du fer et de l'acier, surtout des industries intéressées dans les premières phases de la production du fer et de l'acier; que pendant qu'il avait considéra-

blement réduit la protection dans le tarif pour l'avantage du commerce en général, il avait pour compenser cette réduction accordé une prime d'un chiffre correspondant, de manière à assurer à la longue l'existence de l'industrie. Si c'est le cas, comment l'honorable ministre peut-il expliquer la réduction énorme qu'il a opérée dans la protection sur cet item du tarif, tout en laissant la prime au même chiffre qu'autrefois ? Pour être logique même avec lui-même, pour montrer la justice qu'il était disposé, en apparence, à faire voir d'après ses premières résolutions, l'honorable ministre est à tous égards obligé de venir nous demander d'augmenter la prime en faveur des industries du fer et de l'acier, ou autrement il devra avouer franchement qu'il a été battu dans la lutte que j'espère et je crois qu'il a faite devant le Conseil, et battu tellement qu'il est dans l'impossibilité absolue de protéger ces industries contre ses collègues peu généreux.

Je ne pense pas que l'importance de cette industrie de l'acier et de la fabrication du fer soit bien comprise.

Il n'y a pas longtemps le ministre du Commerce avait une bien petite opinion de cette industrie. Je me souviens qu'il a ridiculisé ces industries quand j'ai parlé de leur importance dans cette Chambre.

Cependant depuis son voyage à la Nouvelle-Ecosse, revenu qu'il a fait, je crois, avec le contrôleur du Revenu de l'intérieur et le ministre des Finances, j'ose croire que la fausse impression sous laquelle l'honorable député se trouvait a complètement disparu, et qu'il sait maintenant que, sous l'empire de la politique nationale, ces intérêts bien que quant au fer et à l'acier les choses ne furent pas aussi satisfaisantes que ce l'aurait été si le règne des conservateurs eût pu durer un peu plus, et mettre à profit l'expérience qu'il avait acquise sous le régime de la protection qui a régné depuis 1887, ces intérêts, dis-je, ont pris une telle importance qu'ils sortent du domaine des choses purement provinciales. Prenez par exemple les aciéries de New-Glasgow. Je vois qu'en 1896, leur dernière bonne année, elles ont employé, outre les matériaux achetés, sauf la houille, le fer et le minerai, des matières dont en espèces sonnantes la valeur s'est élevée à \$345,500. Elles ont payé à titre de salaires dans cette année la somme de \$277,500 ; et dans cette seule industrie il n'a pas été payé moins de \$480,000 en salaires pour le charbon et le minerai dont elle a eu besoin en 1896. Prenez ensuite les hauts-fourneaux de New-Glasgow ; prenez les hauts-fourneaux de Radnor, les hauts-fourneaux de Hamilton — les hauts-fourneaux de Hamilton ne fonctionnent que depuis récemment — et je constate qu'ils ont produit, cette année-là 61,839 tonnes de fer en gueuse, et ceci représentait une augmentation sur le rendement antérieur jusqu'à cette époque là. Or qu'on me permette de mettre sous les yeux du contrôleur le langage des ouvriers, de ceux qui touche la majeure partie de l'argent que nécessite la fabrication de ces articles en fer et en acier dans notre pays. Quant à l'importance d'une industrie et j'en parle parce qu'il se trouve qu'elle est située dans le comté que j'ai l'honneur de représenter et que c'est une de celles que je connais le mieux — dans la requête présentée aux commissaires du tarif, ils disent en leur qualité d'ouvriers :

Les aciéries pour le compte desquelles nous travaillons, ont été fondées en 1882. En 1884, il y avait 130 ouvriers employés ; ce nombre a grossi de petit

à petit jusqu'à ce qu'en 1896 il atteignit 450 aux usines, sans compter les houillères et les hauts-fourneaux. 40 gagnent au delà de \$3 par jour; 80, au delà de \$2; 110 au delà de \$1.50; 220 au delà de \$1. La moyenne des salaires pour 1896 a été de \$1.51 par jour.

Sur les 450 ouvriers qui travaillent à Trenton, 180 y vivent, environ 90 pour 100, soit 700 personnes de Trenton comptent sur ces ouvriers pour leur subsistance et la population totale est d'environ 900 âmes. Les maisons, les magasins, etc., sont au nombre de 174, le tout évalué à environ \$120,000; cependant une bonne partie du commerce de ces 180 ouvriers se dirige du côté de New-Glasgow où demeurent 250 des ouvriers. La prospérité de cette petite ville avec sa population de 5,000 âmes, dépend dans une grande mesure des usines métallurgiques. Vingt et un des ouvriers vivent à Stellarton. Sur les 180 domiciliés à Trenton, 70 sont propriétaires de maisons évaluées à \$50,000. Sur les 250 qui sont à New-Glasgow, 86 sont propriétaires de maisons évaluées à \$130,000. Tous les ouvriers à l'exception de deux, sont des citoyens de la Nouvelle-Ecosse, dont la plupart ont appris le métier de la fabrication du fer et n'en connaissent pas d'autre. S'ils étaient privés d'ouvrage ici, il leur faudrait s'en aller aux États-Unis ou dans quelque autre pays où le fer s'exploite.

Tels sont les faits remarquables par les ouvriers, et qui sont familiers à tous ceux qui connaissent quelque chose de cette localité. Citons maintenant ce que dit une autre requête des travailleurs du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, requête adressée au ministre des Finances actuel. L'on a presque absolument ignoré et dédaigné cet appel, j'ai le regret de le croire. Dans cette requête ils disent :

Que la majeure partie de notre travail et de nos intérêts se trouve dans la production de ces matières brutes, et tout changement du tarif à leur égard, que ne subiraient pas d'autres produits du pays, serait une distinction grave à l'encontre de nos intérêts, très préjudiciable pour nous, et propre à nous priver des moyens de subsistance et à nous faire un grand mal ;

Que les lois du tarif soient faites de manière à nous protéger nous qui constituons les intérêts commerciaux, industriels et agricoles de nos diverses régions, en un taux uniforme de droit de douane à tous les produits, selon la somme de travail qu'ils ont nécessité de notre part et de la part d'autres personnes.

Voilà un point important, et un sujet dont les travailleurs avaient droit de parler et sur lequel ils avaient droit d'appuyer, et, j'en suis sûr, c'est une question qui a fait impression sur la commission du tarif ; c'est-à-dire, que le mode réel d'établir une échelle des droits relativement au fer et à l'acier est d'examiner la somme de travail qu'il faut pour produire l'article aux divers phases et de fixer la protection en conséquence.

Mais d'après ce tarif-ci, ainsi que déjà je l'ai laissé entendre et ainsi que je le démontrerai dans un instant en citant les articles, le gouvernement s'est écarté du chemin, et tout en déclarant donner au fer et à l'acier, à leurs premières phases, une protection sous forme de prime, ils ouvrent la porte et détruisent le prétendu bénéfice en réduisant considérablement la protection sur des articles dont la phase de fabrication est plus ou moins complète, neutralisant ainsi ou plutôt détruisant l'avantage que de prime abord l'on croirait donner aux articles mêmes. C'est ainsi que les travailleurs le font remarquer et qu'ils le soulignent dans leur requête, et ils ajoutent :

Que l'exploitation des usines métallurgiques de Londonderry dans toute leur plénitude,....

C'est un autre établissement métallurgique important de la province de la Nouvelle-Ecosse qui diffère du tout au tout de celui dont j'ai parlé ; cet établissement se trouve dans le comté de Colchester.

...qui embrasse des mines de fer, des mines de charbon, des chemins de fer, des hauts-fourneaux, des fours de carbonisation, des fours à puddler, des laminaires, des usines de conduites, des fonderies et des ateliers pour la fabrication des machines, ainsi que nombre d'industries moins importantes signifie l'emploi de sept ou huit cents hommes ce qui représente une population de 3,500 à 4,000 personnes, et un bordereau de solde en moyenne de \$1,000 par jour ; que ces employés et leurs familles soutiennent un grand nombre de personnes dans le commerce, les professions, l'agriculture, etc. ; que de plus, la compagnie consomme environ 130,000 tonnes de houille, de minerai, de calcaire et autres matières par année, et que dans l'extraction de cette houille, de ce minerai et de cette pierre, etc., l'on emploie environ 350 hommes, ce qui représente une population d'environ 1,800 âmes dans les villages miniers en dehors de Londonderry, population qui soutient à son tour, dans sa proportion, ceux qui font le commerce, etc., que le commerce de la compagnie nécessite une dépense annuelle d'environ \$100,000 à titre de prix de transport, etc., sur le chemin de fer Intercolonial ou d'autres chemins, pour la houille, le minerai, le calcaire, etc., de même que sa production en fer en gueuse, en barres puddlées, en conduites, en fontes et en machines, transport qui représente de l'emploi pour un nombre considérable d'autres hommes et dont la proportion de leur salaire, la part qu'ils en font en faveur des marchands, etc., ce qui dans cette mesure augmente les recettes des chemins de fer de l'Etat ; il est probable qu'en tout, pas moins de 5,000 personnes souffriront plus ou moins directement de tout acte qui déterminera l'arrêt total ou partiel de l'usine de Londonderry, et nous prions les honorables ministres et nos représentants de bien vouloir ne pas perdre cette considération de vue lorsque ceux qui font des articles dont la fabrication est plus avancée, mais dont les produits mêmes ne sont après tout que la matière première d'autres personnes qui les achètent d'eux, les engageront à diminuer les droits sur la matière brute.

Ainsi ceux qui désirent la protection n'emploient avec plus de vigueur nul autre argument, et c'est dans l'examen de cette question qu'un gouvernement protectionniste rencontre le plus grand obstacle. L'on pourrait tout aussi bien prétendre que l'étoffe dont se sert le fabricant de confections est une matière. Pour ce fabricant en particulier c'est sa matière première, mais il n'a pas plus le droit d'espérer que cette étoffe sera considérée comme matière première que de compter que ses produits seront considérés comme matière première. De sorte qu'à ce sujet, ainsi que je le démontrerai plus tard, c'est une considération importante, une considération à l'endroit de laquelle les honorables députés de ma province, sans égard à la politique et au parti, prendront, je l'espère, une attitude ferme, l'attitude que le ministre des Finances était prêt à prendre au début, mais qu'il a abandonnée, et ceci consiste à réprimer des intérêts mesquins dont un gouvernement libre-échangiste ne devrait tenir aucun compte, parce que ces intérêts demandent et obtiennent protection, et une très généreuse protection, sur plusieurs articles et à maints égards, et à essayer de protéger particulièrement les intérêts de la province de la Nouvelle-Ecosse, intérêts qui sont loin d'être traités avec une égale mesure de justice. Pour un gouvernement protectionniste, ces difficultés existent jusqu'à un certain point. On peut les surmonter assez facilement. En thèse générale on les a surmontées en grande partie, non pas en sacrifiant un intérêt à la demande d'un autre, mais bien en augmentant tous les droits ; et l'objection des fabricants d'instruments aratoires était qu'il y avait une réduction sur d'autres matières brutes et une réduction correspondante sur la matière dont ils se servaient pour faire l'article dont la fabrication est complète. Je crois que cette prétention est bien fondée. Le seul moyen de traiter ces intérêts, puisqu'un élément de protection existe d'un bout à l'autre de ces résolutions, ce n'est

pas de sacrifier un intérêt pour l'autre ou un intérêt qui est fort pour un autre plus puissant, mais bien de leur donner de la protection de manière à accorder à tous une certaine proportion de protection, selon la somme de travail requis pour la production de l'article fabriqué dans chaque cas. J'ai parlé des requêtes, (et le comité a eu l'extrême patience de me permettre d'en lire de copieusement extraits), parce qu'elles constituent l'expression de l'opinion générale et de la demande catégorique des représentants du travail dans ces régions des provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Dans le but de donner une idée des difficultés que ces industries ont à rencontrer (le ministre des Finances connaît parfaitement la chose, car il a les renseignements sous la main) je dirai que les aciéries de New-Glasgow étaient dans l'obligation de tenir en main un assortiment de 630 différentes grosseurs et différentes formes de barres d'acier, de lingots, de plaques et autres articles.

Naturellement ce sont des difficultés que d'autres industries du même genre ont eu à surmonter au début, particulièrement dans un pays dont la population n'est pas considérable, comme le Canada aujourd'hui. Permettez-moi de m'arrêter sur ces réductions afin de démontrer combien elles ont été considérables, et comme elles se sont opérées en peu de temps. J'ai parlé de la déclaration que le ministre des Finances a faite le 22 avril relativement aux résolutions qu'il a présentées en premier lieu, il a dit :

L'on a déjà dit que nous réduisons très sensiblement les droits sur le fer.

Son argument se résumait à ceci : quoique j'aie fait ces réductions très considérables, je vous ai donné une plus forte prime et quant à l'acier, j'ai virtuellement refait le tarif d'une façon qui vous favorise bien plus et ainsi que la résolution l'a énoncé dans le temps, il n'y a pas eu de grandes objections, et, à tout événement, il n'y aurait guère pu y en avoir avant que les intéressés en eussent fait plus ample expérience. Ces réductions considérables ont eu lieu le 22 avril. Le 25 mai furent présentées ces autres réductions que voici. On propose de mettre à un dollar le droit sur les rebuts de fer ou d'acier. Sur cet article il y avait un droit de \$1.50 dans le tarif présenté le 22 avril. A l'article 219 : lingots de fer ou d'acier, lingots dentelés ou autres formes moins finies que les barres de fer ou d'acier mais d'une fabrication plus avancée que le fer en gueuse, sauf les fers coulés, etc., le droit sur ces articles est maintenant de \$2 la tonne, tandis que le 22 avril il était à \$4 la tonne. A l'article 222 du tarif : fer laminé, etc., l'on a jugé, le 22 avril, qu'en justice pour ces intérêts le droit devait être de 15 pour 100, mais d'après cette nouvelle résolution il y a une autre réduction de 10 pour 100. Il en est de même quant à d'autres articles, il y a une autre réduction de 15 à 10 pour 100 depuis le 22 avril. Le gouvernement, le 22 avril, proposait d'établir un droit de 15 pour 100 sur l'article 229 : acier en barres, etc., et ce après une étude minutieuse, après avoir discuté la question sur tous ses aspects et après avoir recueilli des renseignements durant des séances publiques, mais le 25 mai l'on proposait de faire une autre réduction de 5 pour 100. Je regrette de dire qu'il y a grand nombre d'articles dans le tarif qui accusent cet état de chose. Le 22 avril la protection sur le fer subissait une réduction considérable, mais il y avait en

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

dédommagement une plus forte prime. Dans tous les cas nous nous trouvons, au 25 mai, en présence de réductions nouvelles et radicales, et le gouvernement ne fait pas prévoir que l'on grossira les primes sur le fer et l'acier pour dédommager le travailleur et le capitaliste de cette razzia dont ils vont être victimes.

Nous devons croire que le gouvernement n'a pas d'autre proposition à faire au sujet du fer et de l'acier. S'il doit y avoir d'autre changement, le gouvernement devrait tout de suite communiquer la chose à la Chambre. Le ministre des Finances dit que j'ai raison de croire qu'il n'y aura pas de changement.

Relativement à cette réduction de $\frac{1}{4}$ la première année, et $\frac{1}{2}$ la deuxième, en faveur de l'Angleterre, on peut croire que le Canada ou les provinces maritimes mêmes en perdant quelque chose, il en résultera des avantages pour ces fabricants de l'ouest qui ont ces articles à bon marché et qui doivent jouir quelque temps d'une protection raisonnable. On pourrait dire que la réduction en faveur de l'Angleterre, l'année du jubilé, bien que préjudiciable aux Canadiens de la Nouvelle-Ecosse sera avantageuse pour les ouvriers anglais, et dans tous les cas, cela sera à l'avantage de sujets anglais. On prétendra aussi que cette réduction aura un bon effet sur le commerce d'expédition; que les navires transporteront ce fer en gueuse et ces lingots dans nos ports, qu'il en résultera ainsi un commerce avantageux entre l'Angleterre et le Canada. S'il est quelqu'un qui entretienne cette idée, il se fait illusion. Ce que l'on retranche aux provinces maritimes n'ira pas en Angleterre, mais aux Etats-Unis. C'est un fait connu de tout homme engagé dans cette industrie, et le ministre des Finances sait la chose, j'en suis sûr, car il a des amis politiques versés dans cette industrie et qui ont pu l'aviser à ce sujet. D'après ce tarif, c'est le travail des prisons qui va remplacer l'honnête travail de nos ouvriers. Peu importe que le tarif renferme une disposition à ce sujet, il ne saurait en être autrement, c'est la main-d'œuvre des prisons et celle des Etats-Unis qui vont bénéficier de ces changements projetés. Je vais citer une autorité à l'appui de ce que je dis, car, après tout, sur une semblable question, mes vues ne peuvent reposer que sur les renseignements fournis par les intéressés et sur l'autorité à laquelle ces derniers m'ont renvoyé.

Je dis donc, M. l'Orateur, que ces réductions dans le tarif menacent nos industries et favorisent la main-d'œuvre américaine au détriment de la main-d'œuvre anglaise. Ceux qui ont comparu devant la commission ont attiré l'attention des commissaires sur un article publié par une haute autorité d'Angleterre, et j'ai deux ou trois articles de la même nature qui méritent, je crois, d'être signalés au gouvernement et à la Chambre dans la circonstance. *The Engineering Review and Metal Worker*, dit ce qui suit, en date du 20 novembre 1896 :—

Quelques journaux quotidiens ont récemment félicité les fabricants anglais à propos du désir évident du gouvernement canadien de débarrasser le Canada du gênant système de protection inauguré par sir John Macdonald, il y a 18 ans; et l'on parle d'une révision complète du tarif comme imminente.

Il ne s'en suit pas cependant qu'une révision doive être d'un grand bien pour nos principales industries, et il est douteux que les industries du fer et de l'acier aient beaucoup à gagner de l'abolition complète du tarif. Cette assertion peut paraître un peu hardie, mais elle n'en est pas moins vraie. Le Canada importe environ 240,000 ou

250,000 tonnes de fer et d'acier chaque année, il en manufacture environ 59,000 de plus. Il fut un jour où l'Angleterre faisait toute l'exportation, mais ce temps est passé, et le Canada importe aujourd'hui plus de fer ou d'acier des Etats-Unis que de la Grande-Bretagne. Il est à présumer que le même état de choses continuerait d'exister, et que les importations des Etats-Unis seraient aussi considérables advenant l'abolition du tarif, mais assurément aucun changement dans le tarif ne saurait être à l'avantage de la mère-patrie contre nos rivaux sur la frontière canadienne.

J'ai fait allusion, M. l'Orateur, à la déclaration des ouvriers eux-mêmes dont il ne faut pas négliger les vues. Ce sont des hommes qui connaissent les variations du commerce, qui savent exactement ce que coûte le fer et ce que l'on paie à la main-d'œuvre, et dans la requête dont j'ai parlé ils ont attiré l'attention des commissaires que c'est aux Etats-Unis qu'il leur faudra s'en aller, et non en Angleterre, si l'on cesse de protéger cette industrie.

Je désire citer une haute autorité à ce sujet. M. George-E. Drummond, dans son journal qu'il rédige, nous donne de précieux renseignements sur cette question. Il nous dit quel est le pays, quels sont les ouvriers qui vont bénéficier des changements projetés du tarif. Voici ce qu'il dit dans un mémoire publié pour les fins de cette revision :

Le fer américain et canadien a été vendu \$4 au-dessous de ces chiffres, ce qui a rendu la concurrence impossible pour les industriels écossais. C'est le commerce local qui a sauvé les industriels anglais, en 1896. Des commandes considérables pour la construction de navires, et la perspective d'entreprises importantes du gouvernement pour des bateaux de guerre ont considérablement activé les affaires cette année, mais bien que les choses semblent favorables à la fin de l'année, l'exportation américaine toujours croissante du fer en guise et ses produits sur le marché anglais et la diminution constante de l'exportation du fer anglais forment un concours de circonstances peu encourageantes.

Il est dit encore dans le même journal—et je ne cite que ce qui a trait à la question :

L'histoire démontre que la Grande-Bretagne a donné 73 ans (1783 à 1800) de protection efficace à l'industrie du fer. Les rapports du commerce indiquent, aujourd'hui, que, non seulement les industriels anglais sont forcés de chercher le marché canadien et autres marchés étrangers, mais que les industriels protégés des Etats-Unis et de l'Allemagne s'emparent du marché anglais même, et ces faits nous font nous poser la question de savoir si l'Angleterre n'a pas commis une grave erreur en abandonnant le principe de protection.

Le même écrivain, qui est expert dans cette matière, dit encore :

En consultant les données statistiques du gouvernement canadien, par exemple, de 1885 à 1895, ou les chiffres du "Canadian Mining Iron and Steel Manual," 1-96, page 321, etc., on constatera que les producteurs de fer des Etats-Unis chassent rapidement du marché canadien les industriels anglais. Comme question de fait, on emploie rarement, aujourd'hui, le fer anglais dans l'Ontario, le plus important marché du Canada. Prenez les chiffres relatifs au fer en guise: En 1885 nous importions d'Angleterre, 34,773 tonnes, et des Etats-Unis, 7,389.

On constatera qu'après dix ans, ces chiffres sont complètement renversés :

Durant l'année fiscale 1895-96, nous avons importé d'Angleterre 6,525 tonnes, et des Etats-Unis, 32,597, et le même progrès marche rapidement dans presque toutes les autres industries du fer et de l'acier. Nous employons autrefois les plaques d'acier anglaises pour chaudières, etc.; nous employons aujourd'hui les produits américains. Le seul rival possible, aujourd'hui et pour l'avenir, des producteurs américains de fer et d'acier, ce serait nos propres fourneaux et usines, et c'est au peuple canadien de considérer ce qu'il vaut mieux maintenir et encourager, dans l'intérêt de notre pays. Le fer anglais, pour l'expédition dans les villes de l'Ontario est de \$2 ou \$3 par tonne au-dessus du fer américain de même qualité.

Il y a encore d'autres autorités dont personne ne contestera la valeur, quoi que l'on pense de nos experts canadiens. Le *Iron Age*, publié à New-York, très connu de tous ceux intéressés dans cette industrie, et dont l'autorité est reconnue, parle de ce tarif, dans son numéro du 6 mai, et comme il expose les faits mieux que je ne pourrais le faire, je vais le citer. Après l'étude que j'ai pu faire de la question, on trouvera, je crois, qu'il a raison. Parlant du tarif canadien, voici ce qu'il dit :

De tous les changements apportés au tarif général les plus graves sont ceux apportés au droit sur le fer, l'acier et leurs produits. On a réduit presque tous les anciens droits, et quelques-uns des articles les plus importants, les machines servant à l'exploitation des mines et (l'an prochain) le fil barbelé, ont été mis sur la liste des articles aduiss en franchise. Quel pays étranger profitera le plus, si non entièrement de ces avantages? Les Etats-Unis, assurément. L'Angleterre, il est vrai, importe aujourd'hui ses marchandises à un taux de 12 1/2 pour 100, et elle les importera, l'an prochain, à 2, pour 100 au-dessous du taux général, mais personne ne suppose, et le gouvernement moins que qui que ce soit, que l'Angleterre peut expédier ses articles de fer et d'acier dans ce pays contre la concurrence des Etats-Unis. En parcourant la liste des importations canadiennes du fer et de l'acier, nous voyons que sur presque chaque article, la différence est énorme en faveur des Etats-Unis. Même le fer en barre que, tout récemment encore, nous importions du Royaume-Uni, nous vient aujourd'hui plutôt des Etats-Unis. Nos importations de cet article, durant l'exercice fiscal expiré le 30 juin dernier, étaient de \$32,827 d'Angleterre, et \$66,587 des Etats-Unis. Machines de chemin de fer, locomotives et accessoires, la même année, \$89,147 des Etats-Unis, et rien de la Grande-Bretagne. Les rognures de fer forgé ou d'acier, \$66,916 des Etats-Unis, et \$1,758 d'Angleterre.

Quincaillerie, pour \$261,914 des Etats-Unis, et \$23,891 d'Angleterre. Le fer en guise, des Etats-Unis, \$322,212; d'Angleterre, \$74,704. En fait, les machines et d'ouillages, nous en avons importé peu de partout, sauf des Etats-Unis. Machines à coudre, pour \$108,956 des Etats-Unis, et \$4,839 seulement d'Angleterre. Sur les moulins à vent, les cribles, les machines portatives, engins à vapeur mobiles, moulins à scier portatifs et machines à planer, machines à coudre et clivigraphes, la différence est considérable en faveur des Etats-Unis, tandis que de toute autre machine composée entièrement ou en partie de fer ou d'acier, nous avons importé des Etats-Unis, pour la valeur de \$929,016, contre \$154,014 d'Angleterre. En matière de fer de construction, les deux pays sont maintenant presque égaux, les Etats-Unis nous ayant fourni pour \$29,028, et l'Angleterre, \$27,254. Les importations de fer plus pesant se sont élevées à \$6,545 des Etats-Unis, et \$38,681 d'Angleterre. De traverses, soliveaux, poutres, etc., nous avons importé des Etats-Unis, pour la valeur de \$25,662, et d'Angleterre, \$36,039. Voici quelles ont été nos importations de tuyaux, des Etats-Unis et d'Angleterre :

	Etats-Unis	Grande-Bretagne.
Tubes à chaudière	\$ 74,908	\$38,291
Tubes	39,500	.....
Tubes en acier laminé, de pas plus d'1/2 pouce.....	68,009	29,186
Tubes en fer ou acier ouvrés de plus de 2 pouces.....	286,713	9,322
Autres tuyaux en fer ou acier ouvrés	95,493	36,575

Nous avons importé des lingots d'acier pour la valeur de \$9,288 des Etats-Unis, et \$18,847 d'Angleterre. Barres d'acier, laminées ou forgées, etc., des Etats-Unis, \$182,141; d'Angleterre, \$128,518. Voici le tableau des importations des deux pays, en fait d'outils et instruments :

	Etats-Unis.	Grande-Bretagne.
Haches.....	\$ 31,848	\$ 59
Scies.....	79,514	3,293
Outils de charpentier, etc.....	173,882	26,803
Limes.....	53,714	11,223
Pics, pioches, etc.....	5,542	501
Outils de tous genres.....	41,079	4,076
Outils à tracer, limes, marteaux	3 683	1
Articles non énumérés en fer et en acier.....	562,154	104,828

Maintenant, si l'on veut se donner la peine de consulter les autorités, anglaises ou américaines, on ne croira pas que j'exagère en disant que cette concurrence est très marquée en faveur des Etats-Unis et devient chaque jour plus marquée.

Ceux dont l'opinion fait autorité en la matière en Angleterre, n'ont aucun espoir que le temps apportera des changements favorables à la mère-patrie, de la part des Etats-Unis qui ont joui des avantages d'un tarif protecteur. Qu'on me permette de citer un court extrait d'un discours du président de l'Association du commerce de fer d'Angleterre, rapporté dans le *Iron Age* du 27 mai :

Entre 1880 et 1886, les Etats-Unis ont acheté de l'Angleterre bien près de 8,000,000 de tonnes de fer et d'acier, une moyenne de près de 900,000 par année. Ces commandes sont plus élevées que celles qui ont jamais été faites par un seul pays. Pour en faire voir la proportion relative énorme, j'ajouterai que cette commande est virtuellement égale à celles de toutes nos colonies, y compris l'Inde, durant la même période. Il est bien difficile pour nous de réaliser qu'il y a seulement dix ans, les commandes américaines étaient à l'apogée. Les conditions sont complètement changées. La question maintenant pour nous n'est pas de savoir quelle quantité de fer les Etats-Unis vont acheter de nous, mais quelle quantité ils vont probablement nous vendre. Les fabricants de fer en guise et les fabricants d'acier paraissent menacés. Dans les conditions actuelles, il semblerait qu'il est possible d'expédier des Etats-Unis en Angleterre, le fer en guise et les massets, les barres d'acier, avec un profit.

Je joins à cela la déclaration du ministre des Finances au sujet des distances et des taux de fret,—autant de causes qui militent encore contre l'Angleterre—et personne ne le sait mieux que ces experts dans la fabrication du fer et de l'acier, en Angleterre, qui s'en plaignent constamment.

Cette déclaration de la part du président de l'Association du commerce de fer en Angleterre, prouve que j'ai raison de dire que l'effet de tout cela, tout en nuisant aux ouvriers canadiens, du moins dans ma province, a été de donner des avantages, non à l'Angleterre, mais aux Etats-Unis.

Sur cette même question, j'ai une autre autorité, aussi tirée de l'*Iron Age* du 3 juin, dans lequel ces chiffres sont brièvement commentés :

Durant ces dernières années, une grande augmentation s'est produite dans nos exportations de fer et d'acier. Cette augmentation s'est surtout manifestée en 1895 et 1896. Nos exportations en 1895 se sont élevées à \$35,071,563, et en 1896, à \$48,070,228.

Je crois avoir établi ma thèse, qui est très importante, corroborée, comme elle l'est, par des écrits qui font autorité.

Le ministre des Finances a aussi introduit dans ces résolutions une clause pour nous protéger contre le travail des détenus. Les marchandises fabriquées ou produites, en tout ou en partie par le travail des détenus, sont prohibées. Nous sommes tous d'accord sur ce point, mais le contrôleur des Douanes admettra que lorsqu'il nous arrive du fer des Etats du Sud, il est impossible de dire s'il a été fabriqué par des détenus ou non. Tous les moyens connus sont impuissants à découvrir s'il y avait des détenus dans les mines pour extraire le minerai, dans les fourneaux ou qui ont contribué à la fabrication du fer ou au mélange des différents produits du fer ou de l'acier.

Je suis certain que son expérience et celle de ses employés le convaincront qu'il ne peut guère compter sur l'application de cette loi.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : La loi est plus générale qu'avant.

SIR CHARLES-HIBBERT TUPPER.

SIR CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je crois qu'elle est plus générale, en effet, dans les termes, mais les difficultés d'application sont les mêmes. Je ne m'arrêterai pas à discuter ces difficultés, puisque nous sommes tous d'accord sur ce point, mais, plus particulièrement pour le fer et l'acier et les articles fabriqués dans lesquels il entre du fer et de l'acier, le contrôleur et sa légion d'employés quelles que soient leurs capacités, sont incapables d'exclure du pays ceux de ces articles dans lesquels le travail des détenus y est pour quelque chose.

Mais il existe un autre inconvénient contre lequel notre population devrait être protégée. L'honorable ministre des Finances sait comme moi qu'il n'y a pas de classe plus respectable, plus paisible, plus propre à faire de bons citoyens que les mineurs et les ouvriers de nos usines de fer et d'acier, et c'est contre le travail dégradé des nègres des Etats du Sud qu'il faudrait les protéger. Nous avons au Canada des citoyens nègres que nous respectons tous, et il y a autant de différence entre leur travail et le travail de ces nègres dégradés du sud, qu'entre le travail des nègres du sud et celui des ouvriers blancs du Canada. C'est cette classe d'ouvriers qui se courbe sous le joug du maître, qui se laisse conduire comme dans les temps primitifs, qui vit presque dans l'esclavage, dont le travail est mis en opposition à celui de nos propres ouvriers. C'est grâce à cette main-d'œuvre dégradée, que les Etats-Unis progressent si rapidement, et chassent partout leurs concurrents.

La clause prohibitive de la résolution ne dit rien de cette catégorie d'ouvriers, et c'est cependant avec celle-là que les Etats-Unis luttent contre l'Angleterre et le Canada. Je parle en termes sévères de cette main-d'œuvre du sud, mais voici ce qu'en dit M. Meissner, un homme d'une grande expérience et gérant des usines métallurgiques de Londonderry, dans un intéressant travail lu devant l'Association minière du Canada :

Le point suivant est celui de la main-d'œuvre, qui est un grand point en faveur des mines du sud, et cependant cette main-d'œuvre est d'une telle nature que pas un Canadien ne voudrait la voir introduire dans son pays. J'ai vécu et travaillé cinq ans au milieu de la main-d'œuvre nègre du sud, et bien qu'elle donne un travail très satisfaisant, dans un sens, dans un autre, elle maintient le pays dans un degré de civilisation et de progrès beaucoup plus bas que ne le ferait la même somme de travail accompli par des blancs. Le nègre ne se met pas en grève; il travaille fort, lorsqu'il est suffisamment poussé; il a bon caractère, et en général, plein de bonne volonté et endure bien les conditions climatiques; mais il est naturellement ignorant et paresseux. Il ne travaille que lorsqu'il est surveillé de près; on peut très rarement lui confier un ouvrage qu'il ne fera pas avec négligence. Le sentiment de la responsabilité lui fait absolument défaut et il ne saisit pas la différence entre le bien et le mal, comme nous la sentons. Il est généralement sans ressources, fait rarement des économies, cependant, quand il est surveillé de près, et dans les localités où il ne peut trouver d'autre emploi, il travaillera avec assiduité et fidélité; ses gages sont à peu près les mêmes que ceux des ouvriers blancs du nord, et s'il n'y avait que cela, il n'y aurait pas une différence marquée, au point de vue du coût de production, entre son travail et celui de l'ouvrier blanc; mais c'est grâce à l'ignorance et à l'indifférence du nègre que cette main-d'œuvre revient à meilleur marché, car grâce à lui, le système des paiements en nature est florissant comme il ne peut jamais l'être avec des ouvriers blancs. Dans la plupart des cas, le nègre est payé par l'entremise des magasins de la compagnie. Quelques-uns retireront, à la fin du mois, la plus grande partie de leur salaire, surtout dans les environs des villes, mais dans les districts éloignés, l'argent comptant, le jour de la paie, est une chose rare. Grâce à son ignorance on est tenté de lui charger des prix élevés, et le résultat en est que bien que notre fer coûte plus cher que celui du sud, cela est surtout dû à cette condition

particulière de la main-d'œuvre, comme il est facile de s'en rendre compte, si l'on considère que l'extraction du charbon de terre, du minerai et du calcaire, ne demande presque exclusivement que de la main-d'œuvre et que c'est justement dans ces travaux qu'il se font surtout dans les districts éloignés, que les susdites conditions de profits exorbitants des paiements en nature, produisent l'extrême bon marché de ces produits qui servent à la fabrication du fer. L'absence de toutes ces conditions dans la main-d'œuvre canadienne est d'un tel avantage pour cette dernière qu'il est impossible de n'en pas tenir compte dans toute discussion des systèmes industriels.

Cependant le pire trait des conditions de la main-d'œuvre dans le sud est l'affermage des détenus, qui n'est ni plus ni moins qu'un exclavage légalisé. Tous les prisonniers d'état sont affermés à l'enchère, et le plus offrant qui est ordinairement une compagnie minière, les parque dans un campement près de la mine et les fait travailler, à charge de les loger et nourrir, et de payer à l'état le prix convenu, par chaque prisonnier. Ce système permet de faire des exploitations minières à très bas prix, car bien que ces hommes soient généralement assez bien traités, on s'efforce d'en obtenir le plus de travail possible, pour le moins de dépenses.

Voilà des considérations qui ne peuvent pas être ignorées entièrement; ces déclarations sont sérieuses et viennent corroborer ce que j'ai dit, savoir : que le bon marché des produits du fer qui viennent maintenant prendre la place des produits canadiens est dû à des conditions que nous ne pouvons pas approuver et à une rivalité que nous devrions chercher à prévenir, parce qu'elle est injuste pour la main-d'œuvre canadienne.

J'ai parlé de la déclaration faite par le ministre des Finances et à propos de cette lutte qui a sans doute en lieu dans le cabinet, je tiens à lui rappeler, qu'il est revenu à l'ancien état de choses et je commence à avoir pour lui une sympathie que je ne ressentais pas auparavant. Je constate que sous le régime de la politique nationale, aucune section du pays n'était en état de satisfaire ses appétits, au moyen du tarif. Dans différentes localités nous avons eu à combattre les libéraux qui cherchaient à soulever une section contre une autre parce que certaines industries protégées n'étaient pas générales, mais restreintes à quelques districts particuliers.

Mais ceux qui apprécient la politique nationale—et je crois que la majorité des électeurs du Canada depuis 1879 jusqu'à aujourd'hui est restée, dans l'ensemble, fidèle à cette politique—étaient disposés à faire des concessions mutuelles entre les différentes sections du pays, exactement comme le gouvernement actuel et l'ancien gouvernement étaient disposés à faire des concessions raisonnables aux pays étrangers avec lesquels il est possible de faire des arrangements commerciaux mutuellement avantageux.

On ne peut pas toujours faire ce que l'on veut et dans le fonctionnement de la politique nationale qui était pour le bien général on a cru que tous les intérêts du pays devaient recevoir une juste mesure de protection. On a cru que les grandes industries du charbon et du fer devaient être protégées, car cela est indispensable à la prospérité d'un pays. Et la protection qui leur a été accordée par la politique nationale, a eu en sommes d'excellents résultats. Mais autrefois, une des raisons que donnait le ministre des Finances pour vouloir briser les liens de la confédération, une des principales raisons qu'il donnait pour vouloir faire sortir sa province de l'union, c'était que le tarif—et il ne parlait pas plus d'un parti qu' de l'autre—était rédigé dans l'intérêt des provinces de l'ouest.

Il n'y a pas bien longtemps encore, que le ministre des Finances se répandait en invectives contre

le Canada. Il n'y a pas bien longtemps qu'il se plaignait de ce que le tarif eût été arrangé au détriment des provinces maritimes. En 1886, par exemple, parlant à titre de premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, il disait :

Aujourd'hui nous avons un tarif élevé, non pas pour l'avantage des provinces maritimes mais en grande partie pour l'avantage des provinces de l'ouest, avec lesquelles nous avons très peu d'intérêts communs.

Il a assez vécu pour voir le jour où il pourrait faire la même déclaration, avec beaucoup plus de vérité et d'à-propos qu'en 1886. Lui et son parti, au lieu de s'en prendre aux traits généraux de la politique nationale qui affectaient les industries des provinces maritimes, parlaient, de préférence de l'huile, de la farine et autres produits de l'ouest qui, d'après eux, étaient indûment favorisés et indûment protégés au détriment de la population des provinces maritimes. Comme je viens de dire l'honorable ministre a assez vécu pour contribuer à ou du moins avoir sa part de responsabilité dans la préparation d'un tarif remarquable surtout par la manière injuste dont il traite des industries importantes des provinces maritimes et la province de la Nouvelle-Ecosse en particulier.

Je parle particulièrement des industries de la houille et du fer. Et c'est sur lui que je m'appuie pour dire que ce tarif sera pour l'avantage, si avantage il y a, de ces industries qui ont de si grands intérêts dans l'ouest. Je sais que l'honorable ministre en 1886, avait très peu d'égards pour ces industries, le fer et la houille de la Nouvelle-Ecosse. Heureusement que la Nouvelle-Ecosse ne représente pas seule l'industrie du fer, bien qu'elle soit la plus importante de la province. En 1887, dans la législature de cette province, le présent ministre des Finances donnait le conseil suivant :

Cessons nos efforts pour produire du fer, et consacrons notre énergie à pêcher du poisson et à semer des pommes de terre.

Il y avait une proposition devant la Chambre au sujet de quelque projet relatif au fer, et c'est ainsi que l'honorable ministre parlait d'une industrie qui a certainement été considérée dans tout autre pays comme l'une des ressources les plus précieuses d'une nation. L'honorable ministre a près de lui un homme qui partage cette opinion, ou qui la partage à venir à tout dernièrement, ignorant entièrement l'importance de cette industrie. Le ministre du Commerce a encore eu le dessus dans sa lutte avec le ministre des Finances, si celui-ci a jamais voulu s'en tenir à ses résolutions du 22 avril, car ces résolutions ne pouvaient pas être approuvées par le ministre du Commerce. En 1896, l'honorable ministre a parlé de ces industries, et voici le langage qu'il a tenu à leur égard :

Il n'y a pas un homme au Canada s'occupant du commerce de fer sous une forme quelconque, qui ne soit pas fortement opprimé par le tarif de l'honorable monsieur. Les manufacturiers de machines agricoles sont maltraités par lui; les manufacturiers de poêles sont fort opprimés par lui; ceux qui fabriquent des tuyaux et d'autres articles du même genre sont grandement paralysés par lui. L'honorable monsieur et ses amis imposent à ces catégories de manufacturiers des taxes de 40, 50, 60, même, dans certains cas se montant jusqu'à 70 pour 100 sur certaines parties des matières premières qu'ils emploient. Où est la justice là-dedans; où est la raison; où se trouve la sagesse?

Notez bien ces paroles et cette disposition d'un membre du présent gouvernement, et nous com-

prendrons pourquoi le ministre des Finances a quitté l'attitude qu'il avait prise le 22 avril :

Mais, pour le plaisir de faire les affaires d'un ou de deux établissements éloignés de la Nouvelle-Ecosse, ces manufacturiers (qui emploient dix hommes pour un qui trouve de l'emploi dans ces manufactures de la Nouvelle-Ecosse dans les industries du fer, sont soumis à un traitement dur et exposés à des inconvénients nombreux.

Voilà l'esprit d'égoïsme dans toute sa nudité ; c'est pour l'avantage des manufacturiers de l'ouest que "ces industries éloignées de la Nouvelle-Ecosse" doivent être sacrifiées. C'est l'esprit dont l'honorable ministre était animé avant de faire partie du cabinet. Aujourd'hui, il est un des plus puissants, sinon le plus puissant personnage de ce cabinet, et il a la satisfaction, quelle qu'elle soit, de constater que dans une large mesure il a réussi à isoler ce qu'il appelle les "industries éloignées de la Nouvelle-Ecosse."

Pour prouver que je ne suis pas déraisonnable, en interprétant ce langage, de le dénoncer comme étant de l'esprit d'égoïsme et une politique de clocher, et une politique reconnue pour telle et non pas le libre-échange ni le tarif de revenu, ni la protection—car la protection tenait compte de toutes les industries du pays—je prierais le comité d'avoir la patience de m'écouter pendant que je lirai quelques extraits du *Globe* de Toronto, lequel a fait une campagne contre l'industrie du fer et de l'acier, d'après les observations railleuses du ministre du Commerce que je viens de citer.

Il est possible que l'Ontario, et ceux qui jouissent de la protection aujourd'hui, de quelque manière qu'ils aient votés, ont été cajolés et portés à croire qu'en appuyant les libéraux, les principes du libre-échange n'atteindraient pas leurs industries dans une proportion dangereuse, mais qu'aux dépens des industries des plus petites provinces, leur protection serait relativement plus grande.

Le *Globe*, de Toronto, il n'y a pas à en douter, a préparé cette campagne dans une large mesure, et dans ma propre province j'ai en vain appelé l'attention sur la proposition que nous discutons et sur la position où nous serions si un gouvernement libéral arrivait au pouvoir, et si le présent ministre du Commerce en faisait partie et si le *Globe* conservait son influence. La chose était si déraisonnable, si mesquine, que je n'ai pas de doute que les difficultés que j'ai eues à surmonter ont été plus grandes que je ne m'y attendais, parce que jusqu'au 22 avril il était difficile de faire croire soit aux libéraux ou aux conservateurs qu'un gouvernement, à Ottawa, sacrifieraient leurs industries et leur enlèverait même le vestige de protection, tout en le conservant dans une certaine mesure pour les industries d'une autre partie du pays. On croyait que, quoi qu'il arrivât, la politique serait une politique générale, et qu'il importerait peu au gouvernement qu'une industrie fût dans une partie ou dans une autre du Canada. Voici comment l'organe libéral a agi auprès de la population de l'Ontario, et je veux faire voir comment cet organe libéral prétend aujourd'hui que toutes ses promesses ont été remplies dans une large mesure, aux dépens de la Nouvelle-Ecosse. En février 1895, le *Globe*, de Toronto, disait :

Le gouvernement ne peut rien faire, car les droits sur la houille et le fer sont les oses de la politique nationale. Enlevez-les, et tout l'édifice s'écroule.

Le 5 janvier 1895, le *Globe* disait :
Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

En attendant, l'Ontario, la province manufacturière et la province de consommateurs, veut le fer et l'acier à meilleur marché.

Le 15 août 1895, écrivant toujours dans le même sens, le *Globe* dit :

New-Glasgow est à peu près le seul endroit qui a prospéré, et le Canada en général paie un prix exorbitant pour le fer et l'acier dans le but de le favoriser. La tentative de faire venir la houille de Sydney à Toronto et Hamilton, distance de 1,500 milles, quand on peut avoir la houille à des endroits sur le lac Ontario de 1,200 milles plus rapprochés, n'a pas réussi, et les fournaux de New-Glasgow et de Londonderry trouvent de plus en plus difficile d'expédier le fer en guise, les frais de transport étant de presque 50 pour 100 du prix coûtant d'une tonne à Pittsburg, Chicago et Tonawanda.

Plus tard, le 23 novembre 1895, le *Globe* disait, en parlant de l'ancien tarif Mackenzie :

La liste des articles francs de droits était généreuse, comprenant le fer en guise, la houille et en général la principale matière première du manufacturier de l'Ontario. Ainsi ce tarif était plus protecteur en réalité pour certaines industries que la politique nationale qui taxe leur matière première sans aucune merci.

C'est le langage auquel j'ai fait allusion, savoir : que les articles qui étaient fabriqués au moyen de cette main-d'œuvre dans la Nouvelle-Ecosse, étaient désignés comme étant des matières premières, parce que les manufacturiers de l'Ontario exigeaient qu'ils le fussent pour satisfaire leur objet. Notez bien, M. le président, que je ne me plains pas de la protection accordée aux manufacturiers de l'Ontario ou à une industrie quelconque du Canada. S'ils sont satisfaits de ce qu'ils ont, je m'en réjouis ; s'ils ont besoin de plus, je voterai en faveur, avec autant de plaisir de ce côté-ci que si j'étais de l'autre côté de la Chambre. Je voterai pour la demande faite par le gouvernement avec autant d'empressement que si elle venait d'un gouvernement conservateur. Ce dont je me plains c'est que cette classe de manufacturiers appuient une politique égoïste, ils veulent appuyer une politique de protection si leurs industries sont protégées, et ils refusent cette protection à d'autres districts et à d'autres gens qui sont intéressés dans d'autres industries, dans d'autres parties du pays. En 1895, avant les élections, le *Globe* appuyait cette politique autant que pouvait le faire un organe libéral, et voici ce qu'il publiait le 31 octobre 1895 :

L'abolition ou la réduction des droits sur la matière première sera, sans doute, une de ses premières mesures. On pourra, peut-être, dire quelque chose au point de vue de la Nouvelle-Ecosse en faveur des droits sur le fer et la houille, bien que la Nouvelle-Ecosse soit le seul pays au monde possédant des mines de houille et de fer dont la population ne prospère pas, il est évident que la tentative faite pour la développer aux dépens de l'Ontario n'a pas réussi.

Je crois que certains citoyens de l'Ontario font d'excellentes affaires dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et ils auront que la population de cette province, au nombre de 450,000 âmes, plus ou moins, a établi et maintenu en grande partie plusieurs industries en dehors de la province tout en pouvant aujourd'hui présenter un commerce au moins égal à celui de n'importe quelle autre province. Cependant, ce journal, après avoir prétendu que la politique nationale était appliquée au détriment de l'Ontario, ajoute :

Malgré le tarif énorme et les primes.

Remarquez bien, M. l'Orateur, la singularité de la situation est que le tarif énorme et que les primes

seront plus que doublés par le gouvernement libéral, mais je ne m'en plains pas, et je voudrais qu'ils fussent encore plus considérables. Toutefois ces résolutions sont rédigées d'une manière telle qu'elles manqueront leur but, celui de fournir un certain degré de protection qui leur permettra de réaliser, au moins pendant quelque temps, certains bénéfices.

En conséquence, nous sommes encore excessivement loin de l'idée protectionniste de fabriquer au pays tous nos articles de fer et d'acier, tandis que la taxe qui devait donner à l'Ontario la houille de Cap-Breton à aussi bon marché ou à meilleur marché que la houille étrangère, se trouve être une amende de \$300,000 par année imposée aux manufacturiers de cette province.

Je suis heureux de dire que jusqu'à présent le ministre des Finances conserve le droit sur la houille. Je n'étais pas présent, mais on m'a dit qu'au commencement de la session l'honorable ministre a déclaré que l'intention du gouvernement était de la laisser entrer en franchise, mais que tout dépendait de la conduite du Congrès; et si le Congrès, par exemple imposait un droit de 75 pour 100, le droit de 60 cents sur la houille bitumineuse serait conservé, et le gouvernement s'occuperait de l'imposition d'un droit sur l'antracite. J'espère qu'il surviendra un accident qui fera conserver ce droit de 60 cents, et je crois que le pays n'aurait pas à souffrir de l'imposition d'un droit sur l'antracite, car si le ministre des Finances examine les prix de l'antracite payés quand il y avait un droit imposé sur celui du Canada et depuis—si je suis bien informé—il constatera que le syndicat sur l'antracite aux Etats-Unis, pendant plusieurs années depuis que la houille entrait en franchise au Canada, a réglé le prix d'une manière telle que le consommateur canadien ne reçoit aucun avantage de l'abolition du droit, et le trésor perd un revenu annuel de \$400,000 ou \$500,000.

J'ai fait allusion à ces assertions de l'organe libéral comme ayant été faites avant les élections. Voici maintenant les cris de triomphe de ce journal après les élections. Il disait aux habitants de l'Ontario :

La protection établie a, dans une certaine mesure, prêté main forte aux intérêts du Canada, nous nous proposons d'alléger notre fardeau relativement aux droits sur la prétendue matière brute; nous nous proposons de ruiner les intérêts de la province du littoral, et nous allons prendre soin de vous, nous allons vous donner ce que vous appelez la matière première à des prix moins élevés. En conséquence le ministre des Finances, le 22 avril—je ne puis dire si sur cette question il a fait une lutte sérieuse—vint dans la Chambre et démontra que parmi les nombreuses promesses faites par les libéraux c'était une de celles que l'on ne devait pas tenir. De sorte que le *Globe* n'était pas très heureux. Mais le 25 mai ces résolutions modifiées furent présentées. Voici ce que le *Globe* du 27 mai dit de la position relative des affaires :

La note par excellence qui se détache des changements annoncés mardi est l'intention de donner de l'encouragement aux manufactures en abaissant les taxes sur la matière brute plutôt qu'en élevant les droits sur le produit. Ainsi l'acier à ressort, l'acier à ressort spiral, les ressorts en spiral pour chemin de fer, les massets d'acier et les barres d'acier à essieu pour la fabrication de ressorts et d'essieux de voiture sont portés sur la liste des articles admis en franchise. Les droits sur l'acier pour les fabricants d'outils sont réduits de 15 pour 100 à 5 pour 100. Sous l'ancien tarif les droits sur les ferrailles étaient de \$4 la tonne, d'après les premières résolutions de \$1.50 la tonne, aujourd'hui les droits sont \$1 la tonne. Les

droits sur les lingots d'acier, loupes, lopins, massets, barres puddlées, etc., étaient, sous l'ancien tarif de \$5 la tonne; sous l'empire de la première résolution de \$4 la tonne; aujourd'hui ils sont réduits à \$2 la tonne. Les droits sur le fer à construction sont réduits de 15 à 10 pour 100. Les plaques de pont pour les manufactures de tôles d'acier sont réduites de 15 à 10 pour 100 *ad valorem*. Le fer laminé ou tôles d'acier qu'emploient les fabricants de chaudières sont réduites de 15 à 10 pour 100 *ad valorem*. Le fer et l'acier sont la base de tant d'industries, nous pouvons dire de toutes, virtuellement, que nous croyons de la plus haute importance que le progrès à cet égard marche fermement dans la voie des réductions.

Je dois remercier le comité de la très grande courtoisie dont il a fait preuve à mon égard pendant mon discours, et c'est beaucoup par respect pour le comité et jusqu'à un certain point du fait que je n'ai que des connaissances superficielles du rouage compliqué de cette industrie que j'ai cité de si nombreuses autorités—autorités de haute valeur dans le monde entier et cela copieusement. Mais je désire faire remarquer au gouvernement, bien que je croie la chose inutile en tant qu'il s'agit d'éviter ce coup désastreux, que lorsque le 22 avril, il rencontra des difficultés à l'endroit des droits sur le fer et l'acier, il aurait dû les laisser dans le tarif tels qu'ils étaient, au lieu de le défigurer à cet égard. Il avait devant lui toute la vacance pour examiner la question et arriver à une solution, au lieu de se présenter dans cette Chambre avec une proposition qui comporte, selon eux, des réductions considérables.

On doit se rappeler que les hommes sont plus ou moins égoïstes à l'endroit des changements de tarif, et les honorables messieurs de la droite avouent franchement qu'ils ont fait des réductions radicales sans nul autre désir que celui de plaire aux plus nombreux. Est-ce un principe avouable sur lequel on puisse se baser pour légiférer, que de dire que, si le gouvernement constate qu'il y a plus de gens intéressés dans des industries qui emploient certains produits qu'il n'y en a d'employés dans la production de la matière première à sa première phase, il doit chercher à les satisfaire et laisser les autres s'arranger. Je prétends que les changements de tarif qu'on se propose de faire ne sont étayés sur aucun principe vrai. Le gouvernement ne prétend pas qu'on y trouvera le libre-échange; d'un autre côté, on n'y trouve certainement pas de protection à l'endroit des industries intéressées, et ma grande objection est que les changements que le tarif a subis ont été partiels au lieu d'être universels.

LE MINISTRE DES FINANCES : L'on me taxerait de manque de courtoisie, je suppose, si je ne disais quelques mots en réponse à l'honorable monsieur, quoique je n'aie pas la moindre intention de le suivre dans le discours très long et très élaboré qu'il vient de prononcer. Je l'ai écouté avec beaucoup d'attention, ce dont il tiendra compte, je l'espère. Je vois que le livre de notes de mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) est bien connu dans la Chambre, et lorsqu'il le sort de sa poche son livre devient la terreur de la plupart des députés. Je ne crois pas que son discours d'aujourd'hui fasse mentir la députation à cet égard. Mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) a commencé par dire qu'il y avait trop peu de protection pour l'industrie du fer dans ce tarif, et il n'était pas rendu loin que déjà il s'écriait que le gouvernement avait accordé une prime, et il demandait au pays de remarquer que le gouvernement augmentait la prime.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: L'honorable ministre (M. Fielding) dit-il que j'ai fait objection à la prime?

Le MINISTRE DES FINANCES: Je crois que l'honorable monsieur l'a fait au début de son discours.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Alors l'honorable monsieur (M. Fielding) ne m'a pas fait la courtoisie d'écouter mon discours comme il dit l'avoir fait. Je voudrais voir la prime plus élevée, et je l'ai dit une ou deux fois.

Le MINISTRE DES FINANCES: Le but de mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) était évidemment de provoquer de l'hostilité contre le gouvernement, et de l'hostilité contre le tarif en alléguant que le tarif accordait une augmentation de prime à l'industrie du fer. C'était là son but, à moins que je ne me trompe sur la visée d'une partie de son discours. Il a aussi prétendu citer des déclarations de certain orateur libéral qui a qualifié les primes de forme les plus vicieuses de protection.

Je crois que mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) pourra difficilement faire appuyer cette déclaration par une autorité compétente. Quant à ce que vaut mon opinion, je n'hésite pas à dire qu'à mes yeux une prime n'est pas la forme la plus vicieuse de protection. Au contraire, je crois que c'est à peu près la forme de protection la plus sensée et la plus soutenable, parce qu'on a l'avantage de savoir exactement ce que l'on paie et qu'il est possible de constater ce qu'on retire en retour de la prime. L'honorable monsieur (sir Charles-Hibbert Tupper) a fait des efforts savants pour créer des difficultés entre l'est et l'ouest, en représentant que ce tarif était fait au détriment des provinces maritimes. Telle a été la proposition que l'honorable monsieur a développée. Or, s'il voulait bien engager ses amis de l'ouest à partager la même idée, je ne sache pas que j'aurais beaucoup à m'en plaindre; mais les amis de l'honorable monsieur, dans l'ouest, prétendent que ce tarif a été fait dans les intérêts des provinces maritimes, et l'on dit que les députés du littoral dans cette Chambre ont exercé trop d'influence dans le reniement du tarif. Cette assertion est aussi injuste et aussi fautive dans l'ouest qu'elle l'est dans l'est. Le tarif a été fait dans le but que l'honorable monsieur a lui-même indiqué à la fin de son discours; but qui, selon lui, est un grand mal. "Comment," dit-il, "le gouvernement a, en vérité, préparé ce tarif dans le désir de plaire à la masse de la population du Canada." Ce sont là ses paroles. Eh bien! M. l'Orateur, j'avoue que c'est exactement le but du tarif. Notre but a été de contenter, en tant que nous pouvions le faire, la masse de la population du Canada.

L'honorable monsieur (sir Charles-Hibbert Tupper) a fait diverses allusions à des luttes intestines dans le cabinet. C'est peut-être un sujet sur lequel il est plus en état que moi de parler. Il a peut-être eu en fait de luttes intestines dans le cabinet plus d'expérience que moi. Je suis obligé de dire à mon ami que sous le jour de sa propre expérience, je puis lui pardonner de ne pouvoir comprendre qu'on peut maintenir un gouvernement sans luttes intestines dans le cabinet.

Relativement aux droits particuliers qui atteignent les industries du fer du comté de Pictou, M. FIELDING.

mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) s'est objecté à quelques-uns de ces droits qui dans les rapports qu'ils peuvent avoir avec cette industrie particulière, sont, selon moi, réellement en sa faveur. Il se plaint que nous avons abaissé le droit sur la ferraille de fer. Si la chose a un effet quelconque sur l'industrie du fer dans le comté de Pictou, cet effet n'est pas adverse à cette industrie, au contraire il est à son avantage que la ferraille de fer soit à aussi bon marché que possible. Mon honorable ami fait ensuite allusion au danger qu'il y aurait de voir ce tarif sur le fer encourager le fer américain à entrer dans le pays. Or, M. l'Orateur, nous croyons qu'il est très important pour les industries manufacturières du Canada, pour les industries générales du Canada que ces matières premières soient mises à la portée des fabricants à aussi bon marché que possible. C'est là le principe qui a présidé à la préparation du tarif. Il peut se faire que bon nombre de ces articles en fer viendront des Etats-Unis, bien que je croie que l'honorable monsieur (sir Charles-Hibbert Tupper) grossit ce danger. Il a cité de longs extraits de ce qui est des autorités à ses yeux, pour démontrer que l'Angleterre va être anéantie dans cette concurrence avec les industries des Etats-Unis. Mon ami a une faiblesse pour découvrir que l'Angleterre va se ruiner facilement. La phrase quelque peu fameuse qu'il a lancée une fois dans cette Chambre doit être revenue à l'esprit d'un bon nombre d'entre nous lorsqu'il a parlé aujourd'hui de la destruction de l'industrie du fer de l'Angleterre en concurrence avec les Etats-Unis. Ce n'a été que la répétition de cette phrase dans laquelle il disait que l'Angleterre avait été chassée des marchés du monde, grâce à son système de libre-échange, et qu'elle était obligée de se rabattre sur les pays non civilisés pour écouler ses produits.

Telle est la substance de ce que l'honorable monsieur a dit dans une circonstance précédente. Eh bien! nous avons une meilleure opinion que lui des moyens qu'a l'Angleterre pour tenir tête à ses concurrents en matière d'industries, et bien qu'il soit possible que le développement des industries du fer aux Etats-Unis puisse pour le moment faire croire que l'Angleterre ne pourra soutenir la concurrence dans toute la plénitude que nous espérons, cependant, lorsque les affaires auront pris des assises plus fermes, et lorsque la stagnation dont le commerce souffre présentement aux Etats-Unis aura disparu, nous croyons qu'il est raisonnablement probable qu'en fait d'industrie du fer, l'Angleterre pourra tenir tête aux Etats-Unis, et que sous l'empire de notre tarif différentiel nous pourrions importer du fer d'Angleterre au Canada aussi facilement que des Etats-Unis. Mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) a de nouveau remis sur le tapis toute la question de la protection et du libre-échange et du tarif de revenu. Je ne crois pas utile de suivre l'honorable monsieur dans cette voie, parce que ce serait aller jusqu'au fond de toute la question qui a été, du reste, si souvent discutée dans cette Chambre. Les honorables membres de la gauche envisagent la chose à un certain point de vue et nous, membres de la droite, nous l'envisageons à un autre point de vue. Nous l'envisageons non pas au point de vue absolu du libre-échange, mais au point de vue d'un tarif de revenu qui comporte les principes du libre-échange en tant que nous pouvons les adapter à notre état actuel. Nous ne croyons pas qu'il soit aussi important de

créer des industries d'une nature particulière dans notre pays. Nous croyons qu'il est plus important de développer les industries qui sont intimement liées à nos ressources naturelles ; les industries que nous pouvons exploiter avec profit. Nous croyons que cela vaut mieux que d'essayer d'imposer au pays des industries qui ne semblent pas s'adapter à notre état. Mon honorable ami a dit que les intérêts de la Nouvelle-Ecosse étaient bien sauvegardés par cette politique de protection.

S'il est une partie du Canada qui a le droit de se plaindre des effets de la politique de protection, c'est la province de la Nouvelle-Ecosse, d'où nous venons, l'honorable député et moi. Il fut un temps où personne dans cette province n'eut osé mettre en doute la sagesse de ce que l'on appelait alors le libre-échange ; un tarif de revenu. Par tarif nous entendions alors, taxes, et nous voulions le moins de tarif, le moins de taxes possible ; et bien que plusieurs aient renoncé à cette politique, je suis convaincu, cependant, que la grande masse du peuple là-bas croit que la meilleure politique à adopter pour le progrès des provinces maritimes, est celle sous laquelle le peuple a joui de la plus grande prospérité. Ce fut un temps où le tarif était toujours bien au-dessous des chiffres du tarif actuel. Nous ne nions pas que, par une politique de protection élevée, appliquée à certaines industries, vous puissiez détourner les gens de leurs occupations ordinaires et créer ça et là des industries favorisées, mais nous croyons qu'à la fin, au point de vue des intérêts généraux du pays, telle politique ne saurait être avantagense. Pour démontrer la chose, nous pouvons prendre le comté que représente l'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper).

L'honorable député a parlé du charbon, il a parlé du fer, et ces deux industries existent dans le comté de Pictou. Depuis plusieurs générations l'on a des mines de charbon dans Pictou.

Cette industrie du charbon était conduite avec succès, longtemps avant l'adoption de la politique nationale. On a bénéficié de la protection de l'industrie du charbon et de l'industrie du fer, mais que voyons-nous ? Comment se fait-il que les provinces maritimes aient rétrogradé dans leur commerce avec les provinces sœurs et avec l'univers en général ? Non seulement les rapports du recensement établissent que les provinces maritimes ont rétrogradé, et que la province de la Nouvelle-Ecosse est réellement en arrière, mais le comté même de l'honorable député, après dix années de protection, a une population moins nombreuse. Voyons les chiffres. D'après le recensement de 1891, le comté de Pictou, représenté par mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) comptait une population de 35,585. Or, ce comté aurait dû prospérer, si l'honorable député a raison dans ses vues que cette politique de protection à des industries favorites doit amener la prospérité. Le comté de Pictou a eu tous les avantages de la protection sur le charbon, sur le fer, il a eu tous les avantages que l'honorable député a pu lui donner, en matière de patronage et de construction de chemin de fer ; ce comté a joui des conditions spécialement avantageuses, en ce qui concerne la protection, et, cependant, sa population de 35,585 qu'elle était, au commencement de cette période décennale, a été réduite à 34,541, soit une diminution de 1,000.

En présence de ces faits, il est ridicule de la part de l'honorable député de vouloir faire croire à la popu-

lation des provinces maritimes que la protection est une saine politique. Ce que veut cette population, c'est le retour à un bas tarif, à cette politique qui nous permettait de faire du commerce avec l'univers entier ; et si, graduellement, sans nuire aux industries déjà établies, nous retournons aux principes reconnus par les deux partis politiques d'autrefois, nous pouvons espérer pour les provinces maritimes, et la Nouvelle-Ecosse en particulier, un état de prospérité dont n'a pas été témoin depuis l'inauguration de la politique nationale.

M. BELL (Pictou) : Je suis surpris de voir l'honorable ministre des Finances réintroduire dans la discussion publique ces arguments rebattus tirés du recensement. Cela lui fait honneur, comme *debater* de pouvoir montrer une telle sincérité en invoquant des arguments depuis longtemps usés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'occupe de l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper).

M. BELL (Pictou) : L'honorable ministre parlait des chiffres du recensement, et il doit savoir qu'en cela il invoquait une vieille farce. S'il eut fait ce discours dans le comté de Pictou, où les libéraux, bien que ses fidèles, dans le passé, savent par expérience qu'il n'y a rien de vrai dans son énoncé, il n'aurait éveillé chez-eux l'enthousiasme qui semblait l'animer. On a déjà mis en doute l'exactitude des chiffres du recensement, par le fait que la population du comté de Pictou a été forcée d'augmenter ces dépenses pour les fins d'éducation, d'agrandir les maisons d'école, d'employer un plus grand nombre d'instituteurs, de faire toutes ces dépenses nécessitées par une augmentation de population. Le fait est que le comté de Pictou et les provinces maritimes ont prospéré sous le régime protectionniste, et le peuple est convaincu de la chose. Il est vrai qu'à la dernière élection, la population, ou la moitié au moins de la population de la Nouvelle-Ecosse a voté pour les partisans du gouvernement et du ministre des Finances, mais des électeurs de Pictou m'ont assuré, ces jours derniers, que les candidats libéraux s'étaient engagés, s'ils étaient élus, de supporter la politique nationale et d'empêcher, autant que possible, l'abolition de ce système. Loin de suivre la ligne de conduite adoptée par le ministre des Finances aujourd'hui, notre principal adversaire ne nous a pas combattus en attaquant la protection et dénonçant le droit sur le charbon, mais il nous a attaqué parce que nous n'avions pas réussi à protéger cet article par un droit plus élevé.

L'honorable ministre des Finances doit savoir que M. Edouard Macdonald—et c'est le seul candidat qui se montra devant le peuple durant la lutte—prétendit que nous n'avions pas protégé l'industrie du charbon autant que le tarif de revenu dont a parlé l'honorable ministre, et que nous avions manqué à notre devoir en n'accordant pas à cette industrie une protection de 20 pour 100 au moins.

Il nous a aussi attaqué parce que nous supportons un parti qui avait aboli le droit sur l'antracite, fermant ainsi, dans une certaine mesure, les marchés du Canada au charbon bitumineux du comté de Pictou.

Durant tout le cours de cette lutte, les candidats libéraux, loin de prendre l'attitude du ministres des Finances, se sont lancés dans l'extrême opposé,

et se sont déclarés sincèrement en faveur d'une plus grande protection sur le charbon, et je crois que cela aurait été un curieux spectacle pour la population de notre comté, si elle eut pu entendre aujourd'hui en quels termes vigoureux le ministre des Finances attaquait cette attitude.

A la fin de la lutte, notre adversaire, non content de donner aux électeurs l'assurance qu'il appuierait la protection, produisit un télégramme de M. Laurier, le chef du parti libéral, que l'on espérait voir bientôt premier ministre du Canada, un télégramme, dis-je, dans lequel M. Laurier assurait à la population du comté de Pictou que la protection sur le charbon serait maintenue et que les intérêts des mineurs de ce comté seraient soigneusement sauvegardés.

Pour éviter toute erreur à ce sujet, mon honorable collègue (sir Charles-Hibbert Tupper) a demandé au premier ministre en Chambre, ce qu'il voulait dire par cette déclaration que les intérêts des mineurs du comté de Pictou seraient soigneusement sauvegardés; en réponse le premier ministre répéta sa première déclaration, mais en changeant les termes. Il dit qu'en déclarant que ces intérêts seraient soigneusement sauvegardés, il voulait dire qu'il seraient sauvegardés soigneusement. Il est allé jusqu'à dire qu'il était sincèrement en faveur de la protection de cette industrie, et je ne suis pas certain que cela n'ait pas valu des centaines de voix à notre adversaire. Je ne mentionne ces faits que pour prouver que le ministre des Finances se trompe entièrement lorsqu'il parle de l'opinion et des espérances de la population du comté de Pictou à ce sujet.

Voici une autre chose pour prouver comment les amis de l'honorable ministre influençaient les mineurs dans le comté. Voici une circulaire publiée dans le comté de Pictou lors des élections locales :

La "dépêche spéciale" publiée par le parti conservateur est fautive du commencement à la fin. C'est le résultat d'un arrangement, en vue de tromper les électeurs. Le charbon ne sera pas admis en franchise par le nouveau tarif; mais il y aura un droit de 75 pour 100 sur le charbon mou, et un droit de représailles sur le charbon dur.

Le charbon anthracite et le coke ne seront pas admis en franchise comme sous l'ancien gouvernement, mais devra payer un droit.

Électeurs, ne vous laissez pas tromper par ces faux télégrammes envoyés au dernier moment, mais appuyez ceux qui peuvent seuls dans le moment aider l'industrie du charbon. Votez pour McDonald, McGruger et McIntosh, les vrais amis de l'industrie du charbon.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député voudrait-il citer l'autre dépêche à laquelle il est fait allusion ?

M. BELL (Pictou) : Je ne l'ai pas ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que je pensais. Je vois que le télégramme cité par l'honorable député répond à quelque chose. Il s'agit, je crois, d'une déclaration qui, m'a-t-on dit, a été mise en circulation dans le comté à la veille de l'élection, à l'effet que le gouvernement avait déclaré à quelqu'un qu'il n'abolirait pas le droit sur le charbon.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Cela a aussi été dit par votre propre chef.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a rien dit de la sorte.

M. BELL (Pictou) : Il a dit cela au Windsor et au Parc Sohmer.

M. BELL (Pictou).

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a pas parlé de quelque chose dit au Windsor ou au Parc Sohmer, mais à Ottawa, durant la présente session.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Et d'accord avec la déclaration faite au Parc Sohmer.

M. BELL (Pictou) : Ce qu'ont dit les amis de l'honorable ministre, c'est que le charbon ne serait pas admis en franchise sous le nouveau tarif.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est vrai, mais l'autre déclaration ne l'est pas.

M. BELL (Pictou) : Mais qu'il serait imposé un droit de 75 cents sur le charbon mou et un droit de représailles sur le charbon dur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela reste à savoir.

M. BELL : (Pictou) C'est ce qu'on a répandu dans le comté. Je ne parle pas du mérite de la question; je me borne à rappeler, en réponse aux prétentions du ministre des Finances, les moyens auxquels ses amis ont eu recours pour recruter des adhérents dans le comté de Pictou.

Le charbon anthracite ne sera pas admis en franchise comme sous l'ancien gouvernement; sous le règne libéral il devra payer un droit.

D'après le langage de l'honorable ministre et la chaleur de ses déclarations, les électeurs de Pictou, à l'avenir pourront difficilement dire jusqu'à quel point on peut se fier à ses amis politiques lorsqu'ils viendront leur dire qu'ils sont en faveur de la protection sur le charbon.

Il est possible qu'en cette occasion l'honorable ministre ait perdu son sang froid et n'ait plus laissé lieu aux malentendus et aux discussions sur ce point, car autant que c'est le gouvernement qui est supposé parler par sa bouche, il a pris une attitude tranchée en faveur de la politique qui était supposée autrefois être celle du parti libéral, le libre-échange. Il a réitéré deux ou trois des plus forts arguments des libre-échangistes mais qu'a fait le gouvernement? A-t-il été conséquent avec les arguments dont l'honorable ministre s'est servi cette après-midi? Il a répété le raisonnement favori des libre-échangistes que toute tentative de développer une industrie particulière au moyen de la protection est une diversion de l'énergie générale de la nation dans une direction particulière et portant un système dangereux et trompeur. Il a ajouté que la protection incite les gens à consacrer leur énergie et leur attention à des travaux dans lesquels ils ne peuvent pas obtenir les meilleurs résultats.

Mais jusqu'à quel point pouvons-nous nous fier à ce qu'il dit? Si ce sont là ses véritables sentiments il est évident qu'il peut en changer selon les besoins du moment. Ce ne sont certainement pas ceux qui ont guidé le gouvernement dans la préparation du tarif, car, comme on l'a déjà dit et répété à maintes reprises, le nouveau tarif, dans ses traits principaux, quelles que soient les opinions des honorables ministres et de leurs amis, est un tarif protecteur. Il sort de la règle générale pour protéger des industries particulières. Ce n'est pas un tarif de revenu, mais un tarif protecteur, puisqu'il contient des dispositions destinées à maintenir et encourager certains industries, et partant, fait une exception en leur faveur. La meilleure preuve que

nous en avons, c'est que le gouvernement après avoir terminé les amendements apportés au premier tarif, nous en soumet un autre encore plus protecteur que le premier. Loin d'agir dans le sens du libre-échange ou d'un tarif de revenu, le gouvernement a fait, ce que je considère que l'intérêt du pays exigeait.

A en juger par le tarif qu'il nous a soumis, le gouvernement ne croit pas un mot des principes émis cette après-midi, par le ministre des Finances, et il a agi dans un sens tout opposé. Il a agi de manière à protéger nos industries. Mon collègue (sir Charles-Hibbert Tupper) a déclaré catégoriquement qu'il appuierait le gouvernement pour protéger nos industries et qu'il voterait pour la protection qu'elle vienne de la droite ou de la gauche, et j'en ferais certainement autant.

Je suis d'opinion que le gouvernement aurait agi sagement en ne touchant pas du tout à l'ancien tarif et en s'abstenant de s'engager dans la dangereuse et difficile opération de modifier une partie quelconque de la machine compliquée qui a exigé un travail de dix-huit ans, pour atteindre le degré de perfection où elle était. S'il désirait affirmer le principe du libre-échange au moyen d'une clause différentielle, il pouvait tout aussi bien ajouter cette clause ensuite. Le tarif actuel est presque semblable à celui qui existait à l'arrivée des libéraux au pouvoir. On a fait quelques changements, et partout où l'on en a fait, le tarif est plus déficieux que l'ancien. Nous en avons la preuve dans le fait qu'à peine les dispositions du nouveau tarif étaient-elles connues que nous avons vu accourir de toutes les parties du pays, des délégués représentant les diverses industries, et se plaignant de ce que les changements opérés mettaient en danger nos industries nationales.

Qu'a fait le gouvernement en présence de ses récriminations? Le ministre des Finances a-t-il expliqué aux délégués ses opinions libre-échangistes? Leur a-t-il adressé le discours qu'il a prononcé cette après-midi? Leur a-t-il dit: "Messieurs vous êtes entièrement dans l'erreur, vous êtes engagés dans des industries qui ne sont pas appropriées au pays, qui ne peuvent pas réussir ici; renoncez à la fabrication des voitures et des ressorts d'acier et livrez-vous à l'agriculture dans laquelle la province de l'Ontario sera toujours au premier rang; renoncez à la fabrication des voitures, des ressorts et des essieux, et consacrez-vous à la culture du blé, à l'industrie laitière et à l'élevage." Pas du tout. Il a accordé à ces délégués la protection qu'ils demandaient. Il y a différentes manières d'accorder la protection. On peut la donner en rétablissant les droits abolis, ou en les augmentant, si c'est nécessaire. Ce dont nous nous plaignons c'est qu'à ces industries de l'Ontario qui étaient menacées, il a accordé une protection non en rétablissant les droits, à un degré qui aurait pu leur être utile, mais en admettant la matière première en franchise, ou à peu près; et pour arriver à cela, il a mis en danger, et peut-être ruiné la plus grande industrie du Canada.

A six heures l'Orateur suspend la séance.

Séance du soir.

M. BELL (Pictou): Avant la suspension de la séance j'en étais à parler de la manière dont le tarif

actuel traite les industries de la Nouvelle-Ecosse; je faisais remarquer que pour venir en aide à certaines industries qui se plaignaient de n'avoir pas une protection suffisante, le gouvernement au lieu d'augmenter le droit protecteur sur ces articles, avait diminué les droits sur ce que ces industriels appellent leur matière première, causant ainsi un tort considérable à une grande industrie de la Nouvelle-Ecosse, dont les produits finis sont la matière première des fabricants de voiture et autres industriels de l'Ontario qui emploient le fer et l'acier.

Je regrette cette attitude du gouvernement, et il aurait mieux valu, après s'être décidé en faveur de la protection—comme en fait foi le principal appendice du tarif de mettre ce programme à exécution, sans chercher à protéger certaines industries des provinces maritimes. En agissant ainsi, il a, jusqu'à un certain point, détruit tout le travail accompli depuis le jour où des primes ont été accordées, pour la première fois à l'industrie du fer au Canada.

Il est évident que le gouvernement n'est pas hostile au système des primes, car au lieu de les abolir il les a augmentées. Il est évident aussi qu'il n'entend pas combattre l'idée de protéger et d'étendre l'industrie du fer. Mais je prétends qu'en agissant ainsi qu'il le fait, il rend nulle une grande partie du travail accompli; grâce à lui, il est très douteux que cette industrie fasse, d'ici à longtemps, les progrès que tous les amis de l'avancement du Canada aimeraient à lui voir faire.

A cette phase de la session, je n'infligerai pas à la Chambre un long discours, mais je demanderai au gouvernement de considérer qu'en défaisant en quelque sorte, le travail de ses prédécesseurs et le sien, il porte un coup à une industrie fondamentale qui est la base d'un grand nombre d'industries qu'on devrait voir se développer dans le pays: et nous ne sommes pas seuls de cet opinion; elle est partagée par ce grand organe de l'opinion publique le *Globe* de Toronto qui parle de cette industrie comme du pivot sur lequel reposent tout le système industriel du pays.

Il ne faudrait pas de longs arguments pour démontrer l'importance qu'il y a non seulement à ne pas nuire à cette industrie, mais d'en assurer le succès.

La production par nous-mêmes et dans notre propre pays, de notre fer, qu'on dit être la base de tant d'autres industries, donnerait à notre système industriel une stabilité, une permanence et une sécurité que nous n'atteindrons jamais, tant que nous serons obligés de nous approvisionner à l'étranger.

Ce débat a donné lieu à un incident regrettable. Je suis certain que mon collègue (sir Charles-Hibbert Tupper) n'a jamais eu l'intention de faire ce que l'honorable ministre des Finances lui a reproché, de soulever l'est contre l'ouest, de créer des préjugés de clocher; et je crois aussi que le ministre des Finances a été mal avisé en soulevant cette question. Je serais le dernier homme—et en cela je suis certain d'avoir l'approbation de mon collègue—à demander au ministre des Finances, ou à tout autre ministre d'envisager ces questions au point de vue d'une province ou d'une section du pays.

Il y a déjà trop de provincialisme dans notre politique, et le désir de tous ceux qui veulent voir le Canada devenir une grande nation devrait être de faire disparaître tout esprit de clocher ou de

province pour ne considérer ces grandes questions qu'à un point de vue purement canadien.

Je ne voudrais pas, non plus, accuser l'honorable ministre des Finances d'être mal disposé envers les industries de sa propre province. Je suis convaincu qu'il désire sincèrement voir les industries de sa province prospérer, autant que cela est compatible avec la prospérité générale du Canada.

Ce dont nous nous plaignons, c'est que la conduite du gouvernement est illogique, c'est que tout en étant engagé jusqu'au cou dans un système protecteur, il entreprend d'accorder la protection à certaines industries en en ruinant d'autres plus importantes, et bien plus susceptibles de servir de base à la prospérité nationale.

Ainsi, tout en étant parfaitement disposé à reconnaître que le ministre des Finances venant lui-même de la Nouvelle-Ecosse est sympathique aux industries de cette province tout en ne voulant pas lui attribuer l'intention de nuire à ces industries, je ne voudrais pas, non plus, lui attribuer celle de vouloir ruiner les industries de l'Ontario, car son devoir de ministre est de traiter toutes les industries du pays de manière à produire la plus grande somme de prospérité nationale.

Je préfère lui supposer le désir d'être utile aux industries de sa province, et je puis le faire sans crainte de me tromper. C'est pourquoi je regrette le ton et l'esprit de la dernière partie du discours qu'il a prononcé cette après-midi. Beaucoup de citoyens de la Nouvelle-Ecosse regardent sa présence dans le cabinet, comme une garantie que leurs intérêts seront bien gardés. Mais le ton de ses remarques semblerait indiquer qu'il tient fortement à une idée qui serait incompatible avec cette garantie et cette assurance que sa présence dans le cabinet a fait naître pour les grandes industries du fer et du charbon dans la Nouvelle-Ecosse. Je ne lui attribue aucun sentiment d'hostilité.

J'ai déjà dit que je ne croyais pas exagérer en lui attribuant un désir sincère, en sa qualité de citoyen de la Nouvelle-Ecosse, de venir en aide à sa province autant qu'il est compatible avec les intérêts du pays, mais il croit que les intérêts généraux du pays doivent passer avant les intérêts locaux. En conséquence, jugeant la question suivant l'idée que j'en ai, croyant que lui et ses collègues sont virtuellement liés au principe de protection, il est déplorable qu'ils aient contribué au maintien d'institutions et d'industries dans d'autres parties du Canada en portant un coup à la prospérité des deux grandes industries les plus importantes de ma province.

C'est avec plaisir que j'ai entendu l'honorable ministre parler en faveur du système de primes. Il lui était difficile de faire autrement, car, sur le feuilleton des Ordres de la Chambre, il y a deux résolutions présentées par lui dans lesquelles il se déclare prêt à appuyer et même à augmenter la protection qui a été autrefois accordée au moyen des primes. Mais j'aimerais signaler à votre attention cet aspect de la question—si le gouvernement a l'intention d'adopter le système de protection au moyen de primes—que l'honorable ministre a déclaré être une des formes de protection la plus justifiable, faisant voir par là qu'il avait choisi une forme de protection et ainsi engagé le gouvernement au principe de protection. Je crois qu'il est déplorable qu'il ait fait au tarif des modifications qui sont de nature à mettre ces industries en danger, et, dans une large mesure, à rendre inutile ce que lui et le

M. BELL (Pictou).

gouvernement sont prêts à faire pour protéger et assurer l'existence de l'industrie du fer des provinces maritimes.

Je remarque que l'honorable ministre dans la dernière partie de son discours, a parlé comme si en aidant à ces industries et leur accordant ces primes et ainsi liant le gouvernement et lui-même à un système de protection, il faisait quelque chose qu'il ne pouvait pas honnêtement justifier. Il a parlé comme si ces industries, qui sont d'une si grande importance pour nous, n'étaient pas susceptibles d'être développées avec succès, que la conduite du gouvernement aurait pour résultat de détourner l'énergie du peuple d'une industrie dont le succès était assumé pour lui faire suivre une industrie qui n'avait aucune chance de réussite.

Rien ne justifie une conclusion comme celle-là. S'il connaissait autant que je le désirerais l'histoire de la production du fer dans la Nouvelle-Ecosse, il saurait que la protection a obtenu beaucoup de succès, que les maîtres de forges de la Nouvelle-Ecosse ne craignent pas maintenant, la concurrence anglaise, mais qu'ils sont prêts à faire face à cette concurrence, même sans protection et sur le marché libre. Ce qu'ils craignent, et ce à quoi la conduite du gouvernement les expose, c'est une concurrence qui est absolument injuste, et qui dans le moment est la concurrence la plus rude à laquelle ils peuvent être soumis. Ce n'est pas la concurrence des maîtres de forges de l'Angleterre que ceux de la Nouvelle-Ecosse redoutent, c'est la concurrence des maîtres de forges des Etats-Unis, pays dans lequel aujourd'hui, en raison de ses merveilleuses inventions industrielles, du minerai à bas prix, pouvant être livré aux fourneaux à peu de frais, tenant compte du fait que la main-d'œuvre est excessivement à bon marché, où on emploie la main-d'œuvre des prisons, et les ouvriers noirs, et les ouvriers payés en nature, pays, dis-je, dans lequel ces maîtres de forges ont non seulement des bénéfices sur la fabrication du fer, mais des bénéfices réels sur le salaire de leurs ouvriers—je dis que sous l'empire de ces circonstances et des proportions énormes que la production du fer a prises aux Etats-Unis, il est presque impossible pour les maîtres de forges du Canada, même avec les primes que leur accorde le gouvernement, de faire la concurrence.

Mais ce n'est pas tout. Dans cette concurrence le producteur de fer dans les provinces maritimes n'est pas traité avec équité, il ne fait pas la concurrence sur un marché libre. Les Anglais peuvent venir ici et vendre le fer à très bon marché, mais d'un autre côté les Canadiens peuvent aller en Angleterre si le tarif de transport leur convient, ils peuvent aller sur le marché anglais et vendre leur fer. Mais il n'en est pas ainsi avec nos voisins américains, auxquels le gouvernement vient d'ouvrir le marché du fer au Canada. Le tarif sur le fer et ses produits est si élevé aux Etats-Unis que leur marché est fermé aux producteurs canadiens, qui doivent subir sur leur propre marché la concurrence des Etats-Unis, et qui ne peuvent pas profiter des taux favorables, ni de la commodité du voisinage, pour vendre leurs produits dans une partie quelconque des Etats-Unis.

En conséquence, il me semble qu'il est fâcheux pour les industries du fer de notre province que le gouvernement n'ait pas protégé celles qui auraient besoin de protection, sans réduire le degré de protection auquel l'industrie du fer de la Nouvelle-

Ecosse avait certainement droit sous tous les rapports. Même si vous examinez la question à n'importe quel point de vue que l'honorable ministre peut indiquer, je prétends que son attitude est insoutenable. Si vous l'examinez au point de vue du libre-échange elle est absolument injustifiable, elle est incompatible avec le tarif. Si vous l'examinez au point de vue d'un tarif de revenu, elle est illogique. La protection laissée aux producteurs du fer de la Nouvelle-Ecosse est beaucoup moins élevée qu'un tarif de revenu l'exigerait. Sous quelque forme que cette attitude puisse être examinée, je prétends que, tout en ne voulant pas attribuer des sentiments d'hostilité envers la Nouvelle-Ecosse aux membres du gouvernement et surtout à mon honorable ami, je prétends, dis-je, que le gouvernement n'a pas eu la main heureuse en choisissant le système qu'il a adopté pour venir en aide aux industries de l'Ontario.

La chose la plus importante pour la Nouvelle-Ecosse est ses manufactures. L'honorable ministre ainsi que je l'ai dit, a tenu un langage de nature à faire croire à la Chambre que les industries du fer et de la houille n'étaient pas de celles qui devaient être protégées dans la Nouvelle-Ecosse. Que l'honorable ministre me dise donc, d'après ce qu'il connaît de la province, de ses ressources et des différentes industries auxquelles les habitants de la province peuvent exploiter, de quelles autres industries ils peuvent s'occuper si ce n'est du développement de nos industries du fer et de la houille.

La Nouvelle-Ecosse ne possède pas ces avantages de climat et de sol qui peuvent en faire une grande province agricole. Nous sommes dans une situation telle que nous ne pouvons pas produire les choses nécessaires à notre existence dans les provinces maritimes. Un des meilleurs clients que l'Ontario et le Manitoba ont pour leurs produits, un de leurs meilleurs marchés, se trouve dans ces mêmes provinces maritimes. Nous avons une grande diversité d'industries, et parmi celles qui, à mon avis, ont toujours procuré assez d'ouvrage pour retenir les gens chez eux et les empêcher de quitter leur province natale, et en faire de bons citoyens et des citoyens producteurs pour tout le Canada, est le développement des industries manufacturières.

En conséquence, je prétends que toute cette partie des observations de l'honorable ministre qui ont paru impliquer l'idée que le développement industriel ou manufacturier n'était pas naturel ou ne s'adaptait pas aux provinces maritimes, comporte une fausse interprétation des faits, et il le reconnaîtra lui-même du moment qu'il y songera. Je profite donc avec empressement de cette occasion à titre de Néo-Ecossais et de représentant de la province où se trouvent ces industries pour protester aussi énergiquement que possible contre le fait que tout en faisant quelque chose pour elles, le gouvernement n'a pas fait ce que ces industries exigent, et sa politique en général ne leur a pas été favorable. J'arrive de ces provinces, et il me fait peine de dire que j'ai appris que les propriétaires de ces immenses usines ont été forcés, en raison de la conduite du gouvernement, de donner avis à tous leurs employés que s'ils ne veulent pas accepter une réduction de 10 pour 100 sur tous les gages et salaires payés, il faudra fermer ces grands établissements qui paient près de \$300,000 en salaires chaque année, distribuant une énorme somme d'argent qui entre dans la circulation et qui est absolument nécessaire pour maintenir le com-

merce dans cette province. Les salaires que cette forte somme d'argent représente devant subir une réduction de 10 pour 100, et si les ouvriers n'y consentent pas, il faudra fermer ces usines, parce que leur exploitation ne donnera plus de bénéfices.

Depuis l'année dernière l'industrie languit et n'est plus rémunératrice. L'honorable ministre dira peut-être que si les propriétaires de ces usines ne sont pas capables de faire réaliser des bénéfices, c'est une preuve qu'elles ne doivent plus exister. S'il disait cela, ce serait une excellente explication du fait qu'une demi-vérité ou une vérité à demi comprise est la chose la plus dangereuse du monde.

Aujourd'hui même, après une existence de quatorze ou quinze ans, la concurrence a été si rude dans tout l'univers, les fabricants de fer ayant été soumis à la concurrence réelle de tout l'univers, que les prix sont tombés de 14, 15 et 16 dollars par tonne au-dessous de ce qu'ils recevaient autrefois. Ils ont été obligés de perfectionner leurs procédés de fabrication, en diminuer le coût, économiser suffisamment pour cela, et en raison de la réduction du coût, et en devenant maîtres de leur propre industrie, ils sont aujourd'hui capables de vivre avec des prix de près de 40 pour 100 moins élevés que ceux qu'ils obtenaient quand ils ont commencé leurs opérations.

Or, ils ont réussi à obtenir ce résultat parce que les primes que le gouvernement leur a accordées, les a soutenus assez longtemps pour leur permettre de faire face à leurs rivaux, et tout en luttant et en subissant la concurrence, de réaliser assez de bénéfices pour les mettre en état de se procurer à grands frais les machines et l'outillage qu'ils ont installés et d'en acheter d'autres pour les remplacer. Une grande partie du matériel d'un de ces grands établissements industriels doit être renouvelée à quelques années d'intervalle. Le monde marche vite, les procédés s'améliorent et se perfectionnent si rapidement, qu'ils ont besoin d'avoir les machines les plus perfectionnées, sans quoi ils seraient inévitablement forcés de rester en arrière dans la lutte.

Aujourd'hui que, en raison de la condition des industries aux Etats-Unis, en raison d'une certaine gêne dans les affaires dans différentes parties du pays, obligeant les gens à vendre presque pour n'importe quel prix, dans un temps où la concurrence dans ces industries est plus rude et plus vive qu'elle ne l'a jamais été auparavant, c'est moins que jamais le moment pour le gouvernement du Canada, qui depuis quatorze ans a aidé à développer ces industries, de leur retirer son appui. S'il le fait ce sera excessivement déplorable. Je vous dis que les hommes de qui ces industries dépendent, qui en sont les chefs, continuent à lutter aujourd'hui avec l'espoir que le gouvernement du Canada reviendra à de meilleures idées, et qu'un nouvel examen des faits l'engagera à la première occasion, quand il convoquera de nouveau le parlement, à revenir sur sa décision, et à donner à ces industries des provinces maritimes le même appui cordial qu'il accorde aux industries des autres provinces.

Je veux dire, avec toute la sincérité et toute la bonne foi dont je suis capable, que je ne veux pas pour un instant laisser supposer que j'établis la moindre distinction entre des industries des provinces de l'ouest et celles de l'est. Nous voulons faire disparaître un pareil préjugé, nous voulons donner à la politique nationale sa véritable interprétation, et en faire une politique dans laquelle

tous les intérêts seront sauvegardés, mais sous l'application de laquelle le gouvernement accordera à toutes les industries sa paternelle et bien veillante attention. Voilà tout ce que nous demandons dans les intérêts de la Nouvelle-Ecosse, et ce que nous avons l'espoir d'obtenir. Personne ne regrette plus que moi le ton et la nature du discours prononcé par le ministre des Finances. Je connais personnellement ses amis de la Nouvelle-Ecosse, et je sais qu'ils s'attendent de sa part non pas à une critique sévère et désobligeante, mais à l'appui le plus cordial, et j'espère qu'ils n'attendront pas en vain. Je suis persuadé que l'honorable ministre regrette les paroles qu'il a prononcées ce soir. Il s'est oublié dans la chaleur de la discussion, et j'ai le ferme espoir qu'en s'occupant de ces industries, et en particulier de cette grande industrie du fer, il va les traiter avec le même esprit de justice dont il a fait preuve à l'égard des autres industries des provinces de l'ouest qui ont imploré sa protection. Je veux que le peuple du Canada comprenne que, si le discours prononcé par le ministre des Finances peut les avoir portés à croire que le comté que je représente n'est pas uni dans son désir d'être protégé, ils ont été induits en erreur. Il est à ma connaissance personnelle et le résultat de l'élection l'a prouvé, que le comté de Pictou et les localités environnantes intéressées dans l'industrie du fer, n'appuieront jamais un candidat qui ne déclarera pas franchement son désir et sa détermination de maintenir cette protection grâce à laquelle seule, les industries de cette partie du pays sont devenues ce qu'elles sont aujourd'hui.

M. FROST : Le gouvernement a reçu du peuple le mandat d'alléger le fardeau des taxes. Ils n'auraient pas été portés au pouvoir le 23 juin dernier, si le peuple eut été satisfait de la politique fiscale de l'ancien gouvernement, et il n'y a peut-être pas un article du tarif qui soit de nature à causer plus de tort au peuple en général que celui qui impose un droit sur le fer. Lors de l'introduction de la politique nationale, sir Leonard Tilley, dans le discours qu'il prononça en 1873, parla avec beaucoup de réserve des droits à imposer sur le fer. De fait avant ce temps-là, aucun gouvernement n'avait pour ainsi dire osé attaquer cette question, qui était de nature à pouvoir causer des torts considérables à un grand nombre d'industries existantes. Toutefois, le gouvernement agit avec beaucoup de prudence, et en commençant par imposer un droit peu élevé et en accordant une légère prime sur le fer canadien, qui à cette époque ne s'élevait pas à plus de 10 pour 100 sur la valeur de l'article, et en augmentant les droits sur un grand nombre d'autres objets fabriqués avec du fer, ils réussissent à placer les maîtres de forge en état de produire ces articles.

Ce n'est qu'en 1887, lorsque le chef actuel de l'opposition devient ministre des Finances, que les droits furent considérablement augmentés, il imposa un droit de \$4 par tonne sur le fer et une prime de \$2. Voici un extrait du discours prononcé par l'honorable chef de la gauche lorsqu'il introduisit sa politique, et les remarques qu'il fit alors vous donneront une idée de ce que devait être le résultat des droits élevés qu'il imposa à cette époque dans le but d'encourager la production du fer. L'honorable député disait :

Nous avons appliqué la politique nationale à une foule d'industries dans tout le Canada avec un succès merveilleux.
M. BELL (Pictou).

leux. Mais, M. l'Orateur, il y a un champ d'exploitation qui n'a pas encore été touché, il y a une branche de nos ressources, peut-être la plus importante et qui offre de merveilleux avantages pour le développement de nos industries nationales, qui n'a pas encore été exploitée : elle est comme la base et l'idée-mère de la politique nationale dans tous les pays où cette dernière a été adoptée. Je veux parler de l'industrie du fer.

Or, M. l'Orateur, s'il y a un pays au monde à qui l'industrie du fer soit d'une grande importance, c'est bien le Canada. Et pourquoi? Parce que nous possédons le charbon, le minerai de fer et les fondants—ayant tout ce qu'il faut pour faire progresser la grande industrie du fer dans notre pays même—et, cependant, jusqu'à présent, nous n'avons pour ainsi dire pas exploité ces richesses incalculables, ce champ illimité ouvert au progrès de la politique nationale.

Ceci se passait il y a quinze ou seize ans, et la population de ces endroits attend encore l'établissement des hauts-fourneaux promis. L'honorable député calcula le montant que produirait le droit de \$4 par tonne sur le fer. Il continua :

Laisant de côté les rails d'acier, cela équivaut à 250,000 tonnes de fer en gueuse. La fabrication de ce fer exigera 750,000 tonnes de minerai de fer, 120,000 tonnes de calcaire et 750,000 tonnes de houille pour produire le fer en gueuse à sa première phase, ce qui équivaut à 1,625,000 tonnes de produits à transporter.

Maintenant, quant au nombre d'ouvriers qui allaient être employés, il disait :

Le résultat de cette politique, M. l'Orateur, c'est que vous allez donner de l'ouvrage en permanence à une armée d'ouvriers, qui se composera d'au moins 20,000 personnes, augmentant notre population de 80,000 à 100,000 âmes, et donnant les moyens nécessaires pour les faire vivre dans le confort et l'abondance.

Nous n'avons pas entendu parler que la population de Pictou ait augmenté dans une proportion aussi considérable, si nous en croyons la déclaration faite cette après-midi par le ministre des Finances. Le chef actuel de l'opposition ajoutait :

Cet état de l'augmentation de la population à 100,000 âmes, ne comprend pas la fabrication de la fonte, de la contellerie et des instruments tranchants, etc., ainsi que celles des rails d'acier. Devrions-nous fabriquer ces articles, que nous importons aujourd'hui—et pourquoi ne finirions-nous pas par arriver là—la population de 100,000 âmes que j'ai mentionnée, se trouverait au moins triplée.

Voilà le brillant tableau que faisait en 1883, le chef actuel de l'opposition, en représentant les effets merveilleux qu'allait produire dans le pays l'imposition de droits sur le fer. Qu'il ouvre le dernier annuaire statistique et s'assure des progrès faits jusqu'ici. Je constate par les rapports que la *Nova Scotia Steel Forge Company*, a produit durant l'année dernière 20,470 tonnes de fer en gueuse, la *Londonberry Company*, 10,497 tonnes ; la *Hamilton Forge Company*, qui n'est en opération que depuis un an ou deux, 25,270 tonnes ; la Compagnie des forges Radnor, de Trois-Rivières, qui fabrique 5,602 tonnes de fer au charbon de bois ; ce qui fait un total, y compris le produit de deux autres petites compagnies, de 62,000 tonnes. Ceci n'est pas suffisant pour fournir la moitié de la consommation du fer en gueuse dans le pays. On devait employer une énorme quantité de minerais et de houille, or, il a été employé 125,000 tonnes de minerai, dont une grande partie a été importée de pays étrangers ; et 115,200 tonnes de houille, avec 32,000 ou 35,000 tonnes de coke.

On nous a dit qu'une armée d'ouvriers—vingt mille, lequel nombre serait triplé en quelques années—trouveraient de l'emploi dans ces industries qui emploient le fer, mais nous constatons qu'actuellement la *Nova Scotia Steel Company*, y

compris la fabrication de plus de 13,000 tonnes d'acier et 1,200 tonnes de fer forgé, emploi 700 hommes; les mines de Londonderry, 425; celles de Hamilton, 120, et toutes les autres au Canada environ 200, faisant un total d'ouvriers employés—après seize ou dix-sept années de protection sous un tarif protecteur élevé—d'environ un peu moins de 1,500 hommes en tout. Comment se fait-il qu'après avoir bénéficié de la protection durant tant d'années, cette industrie ne soit pas encore en état de fournir toute la consommation de fer du Canada? Pourquoi surcharger la matière première d'un grand nombre de fabriques du pays, car nous savons parfaitement que le fer entre dans plus de 200 industries de différents genres.

Les honorables députés de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper et M. Bell) se plaignent que le gouvernement, par son tarif, cause du tort à la Nouvelle-Ecosse au profit de l'Ontario et des autres provinces. Le gouvernement avait parfaitement raison d'agir comme il a agi et de se renseigner sur l'état des différentes industries canadiennes, et il était de son devoir de faire le plus de bien possible à la masse de la population. Il a remanié les droits sur le fer, de manière à permettre à de nombreuses industries qui emploient cet article de fabriquer plus économiquement, et, en agissant ainsi, le gouvernement a fait précisément ce qu'il s'était engagé à faire lorsqu'il était dans l'opposition, c'est-à-dire, remanier le tarif de manière à permettre aux consommateurs de ce pays de se procurer tous les articles dont ils ont besoin au plus bas prix possible.

Mon honorable ami (M. Bell) a dit que sous l'application du tarif actuel il va être impossible aux fabricants d'acier de la Nouvelle-Ecosse de continuer les affaires, et que ce dernier a pour ainsi dire ouvert la porte à la concurrence américaine. Ces honorables membres de la gauche ne craignent pas la concurrence anglaise, mais uniquement celle qui peut venir du côté américain. Eh bien! les fabricants de la Nouvelle-Ecosse ont profité de la protection durant un grand nombre d'années. Personne n'a pour eux plus de sympathie que moi, mais je crois que sous l'application du tarif actuel les fabricants de la Nouvelle-Ecosse vont pouvoir continuer à fabriquer de l'acier et du fer en gueuse avec autant de profit qu'ils l'ont fait jusqu'à aujourd'hui. A part cela, le tarif va permettre à d'autres fabricants de commencer à travailler, ce qui leur a été impossible de faire à Montréal, à Hamilton et dans d'autres endroits, depuis bien longtemps. Nous savons que les fabricants de fer en barre avaient des sujets de plainte, et maintenant que le nouveau tarif est en vigueur, nous pouvons nous procurer du fer en barre à 45 cents le cent à meilleur marché qu'auparavant. Nous payons le fer en gueuse \$3 la tonne meilleur marché, et l'acier à \$5 et \$6 la tonne plus bas qu'avant le nouveau tarif.

Lorsque vous venez à faire l'application de ces prix aux fabricants de poêles, de calorifères, de ressorts, de boulons, de voitures et autres articles dans la fabrication desquels il entre du fer comme matière première, vous pouvez immédiatement vous faire une idée de l'immense avantage que les consommateurs du Canada vont retirer des remaniements faits au tarif par le gouvernement libéral. L'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) a fait remarquer que le tarif actuel était virtuellement une capitation. Eh bien! si le gouvernement a capitulé, il l'a certainement fait dans un

bon but, et pour le bénéfice des classes qui depuis de longues années attendent avec anxiété, mais en vain, les fruits de ce que nos amis de la gauche appellent la politique nationale. Mon honorable ami (M. Bell) a dit: que les fabricants de la Nouvelle-Ecosse avaient réduit leurs prix. Je puis lui dire que presque toutes les industries manufacturières du Canada durant les dix dernières années, ont réduit leurs prix, et dans certains cas ils sont aujourd'hui 50 et même 60 pour 100 plus bas qu'auparavant; et tandis que les fabricants réduisaient leurs prix, nous savons aussi que durant ces dernières années les prix des produits de la ferme et de tout ce que le cultivateur a à vendre sont bien tombés. Chaque année dans les industries manufacturières il se produit des changements continuels dans les modèles, dans les affaires et dans l'outillage, de nouvelles inventions surgissent, et ces choses ont pour effet de diminuer continuellement le coût des marchandises fabriquées.

Il serait beaucoup à regretter qu'il n'en fût pas ainsi, car plus nous faisons de progrès, plus nous devrions améliorer nos produits manufacturés. En conséquence, la *Nova Scotia Steel Company* n'est pas seule à avoir été forcée de réduire ses prix. Je m'attends à ce que dans le cours des deux prochaines années, cette même *Nova Scotia Steel Company* améliore la fabrication de ses produits de façon à ce qu'elle puisse soutenir la concurrence, non seulement de l'Angleterre mais encore celle des Etats-Unis et de tous les autres pays. Cette compagnie fabrique un bon produit et, comme client de la *Nova Scotia Steel Company* dans une très grande mesure, je puis affirmer que je tiens ses membres pour des hommes les plus honorables et les plus droits avec lesquels on puisse faire affaire. Je suis très sûr que cette compagnie sera en mesure de faire face aux changements du nouveau tarif.

Le *Canadian Manufacturer*, un journal ultra-protectionniste publié à Toronto, dit en parlant des nouveaux droits sur le fer:

Cette mesure produit une réduction très considérable dans le coût de la matière de plusieurs branches de l'industrie du fer, et du très grand nombre d'industries dans lesquelles le fer entre comme facteur important.

A propos des lingots d'acier par exemple, nous savons que nos producteurs de fer en barre se sont plaints que la ferraille était trop chère à \$4 la tonne. Personnellement, je crois que la ferraille aurait dû être admise en franchise, mais \$1 de la tonne ne fait de différence appréciable ni ici ni là. Cette modification particulière du tarif permettra aux producteurs de fer en barre de Montréal de rouvrir leurs usines et de reprendre leur très importante industrie. La réduction des droits sur les lingots d'acier de \$5 à \$2 la tonne leur permettra aussi de commencer la fabrication de l'acier, et nous aurons à Hamilton et peut-être à Toronto et à Montréal des usines où l'on fabriquera l'acier. Même ce printemps l'on ne pouvait acheter un lingot d'acier au Canada à moins de \$32 la tonne tandis que l'on payait pour les lingots d'acier en Angleterre \$22 la tonne. Cette circonstance a virtuellement empêché la fabrication de l'acier partout, à l'exception d'un seul endroit de la Nouvelle-Ecosse. Ainsi, le gouvernement, en faisant ce changement, remplit virtuellement la promesse qu'il a faite au peuple à l'effet que d'après son tarif, il n'y aurait aucun danger d'une coalition de monopoleurs, et c'est là une excellente preuve de la sincérité de

sa profession de foi et de ses déclarations lorsqu'il était dans l'opposition.

J'ai l'intention de parler d'une ou de deux autres questions tandis que nous discutons au sujet des droits sur le fer. J'affirme, en ma qualité de fabricant employant le fer en grande quantité, que presque tous les objets dans la construction desquels le fer est employé se vendront à meilleur marché cette année et les années suivantes, et que les cultivateurs et les consommateurs d'un bout à l'autre du pays épargneront des milliers de dollars. Il est vrai que l'esprit de clocher est une très mauvaise affaire. Pour ma part, j'ai toujours désiré que l'on fabriquât au Canada tout ce qu'on peut y fabriquer. J'ai toujours désiré que tous les articles qui y peuvent être produits avec profit, et sans qu'il soit nécessaire d'en faire porter le fardeau au peuple du pays, soient fabriqués au Canada; et je suis convaincu, d'après le peu d'étude que j'ai faite du tarif actuel, que nos amis du gouvernement ont plus que répondu à l'attente du pays. On nous a parlé de délégations qui étaient venues ici. Combien de délégations sont-elles venues ici, il y a trois ans, quand on a essayé de changer le tarif par rapport à quelques articles. Cette fois-ci, cependant, nous avons tenté de remanier le tarif en entier, afin de le mettre mieux d'accord avec les intérêts des consommateurs, et aujourd'hui, nous n'entendons pas parler de délégations venant à Ottawa; comparativement, nous n'entendons parler de plaintes dans aucune partie du pays. Partout nous entendons parler de la nouvelle prospérité des industries. Prenez ce *Manufacturer*, et vous pourrez constater dans ses colonnes qu'un grand nombre de nouvelles industries sont actuellement inaugurées. Prenez le dernier numéro de ce journal, et vous y lirez que de nouvelles compagnies sont à se former par douzaines dans toutes les parties du Canada pour la fabrication des machines, des poêles, des locomotives et des chaudières, et pour l'exploitation des tanneries et des fabriques de lainages et de cotonnades. Ces nouvelles entreprises sont inaugurées partout. Celui qui lirait la liste publiée dans le dernier *Manufacturer* serait convaincu que s'il y a quelqu'un d'effrayé par le tarif du Canada, ce ne sont pas du moins les fabricants ni les personnes ayant des capitaux; mais toute la crainte qui existe est virtuellement limitée à la Chambre des Communes et manifestée par nos honorables amis de l'opposition. L'espérance est plus vivace que jamais d'un bout à l'autre du pays. Le but du gouvernement, en réduisant les droits sur la matière première a été d'égaliser les chances de plusieurs industries diverses qui souffraient jusqu'ici des différences entre les droits sur les produits manufacturés et ceux de la matière première. Dans plusieurs cas, le droit sur la matière première étant plus élevé que celui qui était imposé sur le produit manufacturé—et dans de telles proportions que plusieurs personnes ont constaté qu'il leur était impossible de fabriquer certains articles. Le gouvernement a rétabli l'égalité des droits, et cela seul rétablira plusieurs industries qui ont été très languissantes depuis quelques années.

A prendre le tarif ainsi que la politique du gouvernement dans leur effet général, il me semble que l'on ne peut pas y trouver grand-chose à critiquer: Tel que ce tarif est aujourd'hui, après avoir été examiné pendant presque la totalité d'une session de ce parlement, et sans qu'il ait presque subi aucun amendement, en ce qui concerne la poli-

M. Frost.

que générale du gouvernement, nous devons conclure que le sentiment général d'un bout à l'autre du pays est favorable à toutes les mesures prises par le gouvernement. Le peuple de notre pays sait qu'il ne serait pas sage de faire un changement trop général actuellement; il comprend que plusieurs industries ont grandi sous l'ancien tarif et que plusieurs personnes ont placé tout ce qu'elles avaient dans les industries qu'elles ont établies. Le gouvernement s'est conduit avec circonspection, et je crois que les fabricants du Canada en général comprennent et approuvent ce que le gouvernement a fait pour eux. Je suis convaincu, aussi, que les consommateurs apprécieront à leur juste valeur les réductions considérables qui ont été opérées dans toutes les parties du tarif. Je suis sûr que la classe agricole sera très reconnaissante au gouvernement de l'intérêt qu'il a su lui manifester de plusieurs manières; nos fabricants peuvent s'attendre à faire beaucoup plus d'argent en vertu de la présente mesure qu'ils n'auraient pu en faire si le tarif protecteur eut été augmenté; grâce au nouveau regain de prospérité parmi la classe agricole, exempté des mauvais effets d'un tarif ultra-protecteur, en ma qualité de fabricant, je suis, à tout prendre, très satisfait des changements apportés aux droits sur le fer. Je crois que c'est un nouveau pas de fait dans la bonne voie, et je crois que cette mesure aura pour effet de stimuler les affaires non seulement des industries du fer mais aussi celle des autres industries; et d'un bout à l'autre du pays nous verrons avant peu plus de machines en mouvement, plus d'ouvriers employés, et plus d'argent en circulation. Je crois que, grâce au tarif de ce gouvernement, nous sommes à la veille de jouir de la plus grande prospérité dont ce pays ait jamais joui à aucune phase de son histoire.

M. McISAAC: Je désire faire quelques observations en réponse au discours de l'honorable député de Picton (M. Bell). L'honorable député s'est plaint du discours prononcé cette après-midi par l'honorable ministre des Finances; il n'a pas été satisfait du ton agressif de ce discours; il le trouve encore reprehensible parce que c'est, d'après lui, un discours en faveur du libre-échange, et il termine en disant à cette Chambre qu'il ne serait pas avantageux au ministre des Finances de se rendre dans le comté de Picton après avoir prononcé ce discours en cette Chambre, et de le répéter aux amis qu'il a dans ce comté. Je connais l'état du parti libéral dans le comté de Picton, ainsi que celui du parti conservateur; je connais aussi quelque chose concernant l'honorable député de Picton (M. Bell) et je désire déclarer au comité que l'honorable ministre des Finances pourrait se rendre dans ce comté et y répéter le discours qu'il a prononcé ici cette après-midi sans courir le moindre danger. J'ai eu connaissance du fait qu'un gentleman a donné, à une certaine époque, une conférence dans la ville même de New-Glasgow, à l'ombre des aciéries et des usines du fer, et voici le langage qu'il y a tenu:

Je sais que les raisons des partisans du libre-échange sont sans réplique. Je crois que si le Canada se rapprochait actuellement d'une manière prononcée du libre-échange, cela le mènerait loin sur la route de la plus grande prospérité, et les raisons pour lesquelles je crois qu'il pourrait changer sa direction actuelle et adopter le libre-échange sont les suivantes:

(a) Nous pourrions nous débarrasser de l'influence prépondérante des Etats-Unis.

- (b) A cause du fiasco de la politique nationale.
 (c) A cause des révélations étonnantes du recensement.

Le conférencier qui a fait ces observations, à l'ombre des aciéries et des usines de fer du comté de Pictou n'a pas été molesté à cette assemblée, n'a jamais été expulsé de la ville et n'a jamais été contraint de quitter le comté de Pictou. Tout au contraire, ce même gentleman, qui avait prononcé ce discours après mûre délibération—car ce n'était pas là un discours prononcé dans un moment de faiblesse, mais une conférence écrite—a été plus tard mis en nomination : non par le parti libéral, mais bien par le parti conservateur du comté de Pictou et a été élu député ; et j'ai appris que jusqu'à ce qu'il ait été mis en nomination par le parti conservateur, il n'a jamais rien dit ni rien fait qui put constituer une répudiation des opinions qu'il avait exprimées à cette occasion, et je ne crois pas qu'il ait jusqu'à présent retiré ou répudié un seul mot de cette conférence. Eh bien ! c'est le même gentleman qui a fait cette après-midi la déclaration étonnante à l'effet qu'il ne serait ni prudent ni sage pour le ministre des Finances de se rendre dans Pictou après avoir prononcé son discours de cette après-midi.

On m'a dit qu'un certain personnage du comté de Pictou n'a pas aimé la nomination de mon honorable ami (M. Bell) au mois de juin dernier, et ce personnage est son collègue et son ainé comme député (sir Charles-Hibbert Tupper). On m'a dit que le dit personnage a réclamé avec vigueur contre la nomination de mon honorable ami par le parti conservateur. Je ne sais rien de cela par moi-même, mais si nous examinons la question à la lumière des faits ultérieurs, nous ne serons plus étonnés de ce que l'honorable député de Pictou n'ait pas vu avec plaisir la nomination de l'honorable député à la dernière élection. Je puis vous prouver, M. le président, aux moyens des archives, quelle était la position de mon honorable ami. En 1887 il était ce que certains gens appellent un récalcitrant. Il n'était pas fidèle à la vieille foi des *tories* et il paraît qu'il a fait la campagne électorale en 1887 dans ce comté et que l'honorable chef de l'opposition y a aussi pris part dans l'intérêt des candidats du parti conservateur. Mon honorable ami, le député actuel (M. Bell), était assez populaire dans les affaires de la politique provinciale de la Nouvelle-Ecosse et il était ennuyé de ne pas avoir de siège au parlement fédéral ; peut-être était-ce à cause de cela qu'il n'était pas alors l'admirateur de la politique nationale qu'il est aujourd'hui. Dans tous les cas, il existait certaines dissensions dans le parti conservateur de ce comté, à cette époque ; le chef de l'opposition s'y est transporté et, comme résultat de sa visite, mon honorable ami, le député actuel, a renoncé alors à se présenter pour le comté de Pictou.

Sir CHARLES TUPPER : Je dois interrompre mon honorable ami et appeler votre attention, M. le président, sur la règle adoptée, à l'effet que, à l'occasion de cette discussion, nous ne devons parler que de l'article soumis.

Nous sommes maintenant à la fin de la session et l'honorable député se lence dans de longues dissertations sur la carrière politique de certains membres de cette Chambre qui n'ont absolument rien à faire avec l'item qui nous occupe.

M. McISSAC : Si l'honorable député ne m'avait pas interrompu, j'aurais fini.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne fais que demander au président de faire observer le règlement.

M. PORATEUR-SUPLÉANT (M. Brodeur) : Il y a une différence entre discuter un autre item ou celui qui est soumis à la Chambre. Je ne considère pas que l'honorable député enfreigne formellement le règlement en répondant au discours prononcé par l'honorable député de Pictou, mais en même temps, je lui demanderai de se borner autant que possible à l'item dont la Chambre est saisie.

M. McISAAC : Je n'ai pas l'intention de faire autre chose et je ne crois pas que l'honorable chef de l'opposition chercherait à m'empêcher de citer ce que je me proposais de citer.

Sir CHARLES TUPPER : Je proteste de la manière la plus énergique possible contre toute tentative de violer la règle que vous venez de poser, M. le président. Vous venez de décider que l'honorable député doit se borner à discuter l'item dont la Chambre est saisie, et il ne répond pas du tout au discours de l'honorable député de Pictou (M. Bell) qui était une discussion modérée et logique sur cet item. Il ne s'est pas lancé dans des dissertations politiques et n'est pas allé ramasser d'anciennes histoires, comme le fait l'honorable député. Si on lui permet de remonter à dix ans en arrière dans la politique de la Nouvelle-Ecosse il sera impossible de maintenir la discussion dans les justes bornes.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : L'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) a consacré un temps considérable à discuter les droits sur le charbon, et ce n'était pas de cela qu'il s'agissait.

Sir CHARLES TUPPER : Alors je comprends que l'honorable ministre voudrait que dans un débat comme celui-ci, chacun fût libre de parler de ce que bon lui semblera. Si cette après-midi quel'un a enfreint le règlement, le cas aurait dû être signalé au président ; mais je dirai que la question du charbon est tellement liée à celle du fer, qu'il serait impossible de discuter à fond la question de la protection de l'industrie du fer sans parler de la protection à accorder au charbon, puisque cette seconde industrie affecte vitalement la première.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je voulais simplement faire remarquer que lorsqu'on permet à un député de s'écarter du règlement, ceux qui sont appelés à lui répondre ne devraient pas être tenus trop strictement à la lettre du règlement.

M. McISAAC : Le comité peut être certain qu'il ne me faudra que quelques minutes pour lui donner lecture d'un manifeste publié par le président de l'association conservatrice de Pictou-est, M. Thomas-E. Fraser, dénonçant la ligne de conduite tenue par l'honorable député (M. Bell). Ce document est également signé par M. John Cameron, secrétaire de l'association conservatrice de Pictou-est :

Aux libéraux-conservateurs de Pictou-est.

MESSIEURS,—Après avoir pris la peine de m'enquérir des faits concernant la conduite de M. A.-C. Bell, ci-devant notre représentant à l'Assemblée législative et le chef de notre parti dans les affaires provinciales, j'ai cru de mon devoir de vous la faire connaître au moyen d'une lettre

circulaire, afin que ceux qui demeurent au loin et qui pourraient ne pas avoir l'occasion de connaître la vérité ne soient pas trompés par le rapport de M. Bell et ses amis politiques actuels, nos adversaires.

Sir CHARLES TUPPER : Quelle est la date de ce document ?

Une VOIX : 1887.

Sir CHARLES TUPPER : Je proteste encore une fois contre cette manière de procéder. Voici un député qui introduit dans le débat une lettre écrite en 1887 sur une question de politique provinciale concernant le comté de Pictou. Je n'ai pas la moindre objection à ce que ce sujet soit discuté à fond. C'est simplement une question de temps. Si la Chambre est disposée à siéger jusqu'au milieu de l'été à écouter des discussions de cette nature, qu'elle le dise. Mais cela est contraire à votre décision, M. le président, et si vous permettez qu'il en soit ainsi, votre décision n'est pas respectée.

Il ne sera plus possible de la faire respecter dans une autre occasion, et ce débat ne pourra jamais être clos dans un délai raisonnable. Je demande à celui qui agit comme chef du gouvernement de dire si l'objection que je soulève est bien fondée. Je n'ai pas la moindre objection à discuter à fond toute la question, si la Chambre veut s'amuser et veut rester ici, un mois, à ne rien faire.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je suis certain que personne ne désire rester ici un mois, et je suis certain aussi que mon honorable ami (M. McIsaac) n'a pas l'intention de retarder la Chambre. Je dois dire de plus que l'honorable député demande rarement la parole, et qu'en règle générale, il ne s'écarte guère de son sujet.

Sir CHARLES TUPPER : Qu'est-ce que cela a à faire avec la question qui nous occupe ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : D'après ce que je comprends, l'honorable député répond à certaines choses dites par l'honorable député de Pictou (M. Bell). D'un autre côté j'avoue qu'il n'y a rien à dire contre l'attitude prise par l'honorable chef de l'opposition et que nous devons nous borner à discuter la question dont la Chambre est saisie.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Il m'est impossible de décider que l'honorable député ait absolument enfreint le règlement, car, d'après ce que je comprends, il cherche à démontrer que l'orateur qui l'a précédé a déjà exprimé des idées opposées à celles qu'il a exprimées ce soir. En même temps je dois admettre que cela peut ne pas avoir de relations très étroites avec la question qui nous occupe, le droit sur le fer, je demanderai à l'honorable député (M. McIsaac) de se tenir autant que possible dans les limites de la discussion.

M. McISAAC : Je promets d'être très court dans mes commentaires, après la lecture du document en question :

M. Bell aurait pu, avec raison, être fier de l'honneur qui lui a été fait, en juin dernier par les conservateurs de ce comté, mais au lieu de cela, il a jugé à propos de rejeter avec une apparence de mépris, le mandat qui lui avait été confié en juin dernier, en résignant son siège à la législature, sans avis et sans avoir consulté un seul conservateur.

M. Macdougall et Tupper se sont engagés à accepter la décision de notre convention et d'appuyer nos candidats, quels qu'ils fussent. Moi-même et M. Moore avons été

M. McISAAC.

délégués à une réunion de nos amis, à New-Glasgow, pour rencontrer M. Bell, deux jours avant la réunion de la convention et M. Bell s'est engagé, comme Macdougall et Tupper, à accepter la décision de la convention et à s'y conformer. Le matin de la convention, deux jours après, M. Bell changea d'attitude et répudia son engagement.

Plusieurs bons conservateurs appuyèrent consciencieusement M. Bell jusqu'au soir du 7 courant, alors que ce dernier avec six de ses partisans conservateurs, rencontra sir Charles Tupper et discuta la situation. Là et alors, M. Bell, de son propre mouvement décida de renoncer à son intention de briguer les suffrages du comté en opposition aux candidats de notre parti ; il s'engagea de nouveau, envers ses partisans présents et sir Charles Tupper, à renoncer à la lutte, à accepter la candidature dans Guysborough, et à autoriser la publication de cette détermination dans le *Morning Herald* d'Halifax, et autrement.

Le matin suivant, douze heures plus tard, M. Bell est encore revenu sur ses promesses, sans consulter un seul de ses amis conservateurs, et il a avoué depuis qu'il a accompli cette dernière volteface sur les instances de quelques grits en vue de New-Glasgow.

Ce dernier acte a démasqué M. Bell au point que ses partisans conservateurs ont décidé de ne pas le suivre dans le camp grit, et aujourd'hui, ils sont tous, ou presque tous, avec nous, et appuient Macdougall et Tupper.

Les faux fuyants et les traîtres de M. Bell ne s'arrêtent pas là. Il se donne comme le candidat des classes ouvrières, quand il est facile de prouver qu'il n'en est rien. Il n'est en réalité que le candidat de R. Drummond, un homme qu'il a dénoncé l'été dernier, et de quelques grits.

Je vous demande, à tous, de bien peser ces faits de vous rappeler les discours de M. Bell contre M. Drummond, il y a moins de sept mois, et de ne pas vous laisser tromper. La voix peut ressembler à celle d'un conservateur, mais les mains sont celles d'un grit engagé avec M. J.-D. McLeod dans un mouvement tendant à détruire la constitution et à démembrer la Confédération.

Ne manquez pas d'en informer vos amis et vos voisins, et votez pour Macdougall et Tupper.

Vos, etc.,

THOMAS E. FRASER,

Président de l'association conservatrice de Pictou-est, N.-E.

JOHN CAMERON,
Secrétaire de l'association conservatrice,
Pictou-est, N.-E.

NEW-GLASGOW, 11 février 1887.

Voilà le document qui a été répandu à profusion dans le comté par le président et le secrétaire de l'association conservatrice, à cette occasion. Si je ne craignais pas de prendre le temps du comité, je pourrais citer des extraits de discours prononcés alors par les deux députés de Pictou. Mais il est bien connu que pendant longtemps, et surtout de 1887 à 1891, l'honorable député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) n'a jamais cessé d'injurier le parti libéral, et ses attaques n'ont jamais été aussi acrimonieuses que lorsqu'elles s'adressaient à l'honorable député qui est aujourd'hui son collègue dans cette Chambre. Alors, il sied mal à ce dernier (M. Bell) de faire la leçon à la droite et de lui reprocher, et au ministre des Finances en particulier, d'être ni sincère, ni conséquent, dans sa politique fiscale. Cette tâche convient mieux à l'autre député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper), car sur la question de la politique nationale, il n'a jamais bronché, mais son collègue (M. Bell) ne viendra plus jamais essayer à faire la leçon aux autres à propos de constance et de fidélité à un programme.

L'honorable député (M. Bell) a fait allusion à une élection provinciale qui a eu lieu à Pictou, et a parlé d'une circulaire distribuée dans l'intérêt du parti libéral durant cette élection. Mais il n'a rien dit de la circulaire qui a été distribuée de porte en porte, dans sa propre ville et dans tout le comté. Elle est imprimée en encre rouge et se lit comme suit :

DÉPÊCHE SPÉCIALE.

Le charbon et le fer sacrifiés par le tarif qui sera soumis par le gouvernement d'Otawa, Jeudi.

Pendant ce temps-là, le thé, le café et le sucre seront taxés.

Le déjeuner sans taxe sera une chose du passé, Montréal, 18 avril.—En dépit de tous les efforts du gouvernement pour cacher sa politique fiscale, il ne semble plus y avoir de doute que ses amis de Montréal savent assez exactement ce qu'il sera. Les quantités de marchandises retirées des entrepôts depuis deux jours par des membres importants du parti libéral, font voir que les rumeurs au sujet du nouveau tarif sont bien fondées.

Le charbon sera admis en franchise, ou du moins les droits seront assez diminués pour satisfaire ceux qui depuis des années demandent que le charbon soit exempté.

Le fer va certainement recevoir un rude coup. Les apparences sont qu'il sera admis en franchise.

Votez pour Cameron, Tanner et Fitzpatrick, et protégez notre houille et nos industries métallurgiques.

Tel est le document, imprimé en lettres de feu, qui circulait quand mon honorable ami (M. Bell) et son collègue (sir Charles-Hibbert Tupper) se trouvaient dans le comté. Et l'on travailla à faire dire l'un des trois candidats nommés dans ce document, par les moyens les plus désespérés.

M. CRAIG : Je ne veux pas interrompre l'honorable député. . . .

M. LANDERKIN : L'honorable député (M. Craig) n'est pas à son siège.

M. CRAIG : Je n'occupe pas mon siège lorsque je parle.

M. LANDERKIN : L'honorable député n'est pas à sa place.

M. CRAIG : J'allais dire que l'honorable député d'Antigonish (M. McIsaac) se méprend, il me semble, sur l'item que nous discutons. Il discute l'item concernant les cloches (Bells), et nous n'y sommes pas arrivés encore.

M. McISAAC : L'honorable député est vraiment trop spirituel. Je réponds à l'honorable député de Pictou, et je m'attache particulièrement et spécialement aux points qu'ils a soulevés. Il tâche d'expliquer la cause pour laquelle son parti a éprouvé une défaite à la Nouvelle-Ecosse, en l'occasion en question, et je lui mentionne quelle est celle que le parti conservateur de Halifax a attribué à ce désastre.

La Gazette de Montréal, en date du 22 avril, contient un télégramme de Halifax dans lequel on lit :

Cependant, on pense encore que le parti libéral-conservateur néo-écossais a besoin d'être reconstitué par l'infusion d'un sang plus jeune. La plupart des députés élus sont des jeunes gens, débutants dans la vie politique en bien des cas. La majorité des jeunes électeurs ajoutés aux listes semble s'être rangée du côté du parti libéral. Voilà qui indiquerait que la direction et la conduite du parti conservateur doivent être enlevées aux vieux pour être confiées aux jeunes.

Telle est l'explication publiée dans la Gazette par un correspondant exprimant certainement les sentiments du parti conservateur de la Nouvelle-Ecosse le lendemain de l'élection.

M. BELL (Pictou) : Je regrette d'avoir à consacrer le temps du comité à des choses de nature personnelle. Je me sens très flatté de ce que le gouvernement, en deux ou trois occasions où j'ai adressé la parole, ait cru nécessaire de faire parler certains de ses partisans des derniers rangs qui,

bien qu'incapables de faire des discours, peuvent cependant lire des extraits de journaux. Ce n'est pas là un genre qui dénote beaucoup d'originalité ou de capacité, mais ce genre tout de même constitue un rôle approprié à certains de ces messieurs.

Il me plaît beaucoup de voir le gouvernement trouver nécessaire, chaque fois que je parle en cette Chambre, d'exhumer cette légende un peu démodée et absolument dépourvue de fondement, que j'ai été partisan de tout en politique, excepté de la protection. Puisque cette assertion a été faite deux fois déjà, il vaut peut-être autant communiquer à présent à la Chambre les faits qui concernent le sujet.

Pour ce qui regarde la protection, j'en ai fait le premier combat de 1878 avec l'honorable J.-James Macdonald, et depuis lors jusqu'à présent j'ai été ferme partisan de la protection dans toutes les élections auxquelles j'ai pris part, et je défie qui que ce soit de prouver le contraire. Je puis dire que ces messieurs qui ont lu ces faux extraits de journaux, ou ne connaissent rien des circonstances du cas, ou sinon, qu'ils savent qu'ils proclament une fausseté.

Il ne me serait nullement difficile de signaler certaines petites transformations des opinions politiques de certains députés de la droite. L'honorable préopinant, je crois, s'est quelque peu distingué sur une certaine question brûlante, en parlant dans un sens et en votant dans l'autre. Je suppose que c'est de cette manière qu'il a essayé de gagner le suffrage populaire, et cela peut lui avoir réussi, bien que son élection dans un comté quelconque soit un sujet d'étonnement. On a vu un organe de l'opinion publique dans l'Ontario, le *Canadian Freeman*, journal assez peu important, représenter tout de même l'honorable député comme l'un des plus brillants députés néo-écossais qui aient jamais siégé en ce parlement. S'il ajoute foi à des flatteries d'aussi mauvais goût, il n'est pas surprenant de le voir impatient de se lever parfois en cette Chambre.

J'ai donc déclaré avoir toujours été partisan de la protection. J'ai fait, un jour, une conférence sur la théorie du libre-échange, poussant les arguments favorables à cette théorie jusque dans leur conclusion logique, et j'ai fait certaines déclarations qui furent reproduites par l'*Eastern Chronicle*, lequel m'était ardemment opposé, et lequel, pour le plaisir d'en obtenir un avantage politique, je suppose, dénatura quelques-unes de mes paroles et m'en prêta d'autres que je n'avais pas prononcées. Cela se trouve à paraître dans l'*Eastern Chronicle*, dont je nie l'autorité, mais que toute personne qui sait lire peut citer chaque fois que bon lui semble. Je puis ajouter que cette manière d'agir ne me déconcerte nullement. En réalité, je devrais me sentir flatté à la pensée qu'on doit proposer le géant intellectuel dont parle le *Canadian Freeman*, pour faire la lecture de ces reproductions de l'*Eastern Chronicle*.

Ces messieurs qui ont cru devoir m'attaquer pour inconséquence font preuve d'un grand défaut de tact. Supposons que j'aie été inconséquent, supposons que j'aie été libre-échangiste, il y a dix ans, pour être protectionniste aujourd'hui, ces messieurs n'ont-ils donc nul égard pour la délicatesse de leurs chefs? Si je dois rongir honteusement, comme le dit l'honorable député, si je dois ne plus jamais oser parler en cette Chambre parce que j'aurais cessé de professer l'opinion qu'on a à tort

représenté être la mienne il y a dix ans, de quelle vive rougeur ne doit donc pas se couvrir la figure des membres du gouvernement quand ceux-ci songent qu'ils ont rentré toutes leurs déclarations dans l'espace de quelques mois, et qu'après s'être présentés devant le peuple avec une politique de libre-échange, les voici ouvertement et notoirement protectionnistes ?

Qui niera toutefois à ces messieurs le droit de changer d'opinion ? C'est là, au contraire, un acte qui leur fait honneur, car il dénote un usage de leur raison, flatteur en vérité. Je sais qu'il est d'habitude fréquente parmi les jeunes débutants de l'art oratoire politique d'accuser leurs adversaires d'inconséquence et de citer le vieux vers : "O logique, vous êtes une perle !" et ainsi de suite. Ce rôle n'est pas difficile, presque tout homme doué de talents ordinaires peut le remplir. Mais je suis plutôt porté à admirer ceux qui ont changé d'opinion. Il me ferait vraiment peine de songer qu'un homme intelligent, jeté au milieu des leçons qu'apporte la politique canadienne, ait pu finir ses jours sans rien apprendre et sans avoir eu l'occasion de changer d'opinions. Le fait qu'un homme a changé d'opinions est une preuve raisonnable qu'il a acquis plus de lumières et plus de connaissances. Il me semble donc que cette accusation d'inconséquence est de celles qu'on ne devrait jamais porter contre un homme à titre de reproche. Pour moi, je serais porté à la considérer beaucoup plus à titre de compliment.

Nombre de nos plus grands hommes de la politique ont commis cette faute, si faute il y a. Gladstone, le grand chef libéral, a commencé par être un tory prononcé, et il l'a été pendant longtemps. On sait que certains membres de la droite, même ceux qu'on se plaît le plus à honorer, ont commencé par être conservateurs. Je vois devant moi, en ce moment, un honorable ministre qui fut longtemps conservateur, et rien ne le ferait rire d'un meilleur cœur, j'en suis sûr, que toute accusation lui reprochant d'avoir mal fait en jugeant à propos de changer d'opinions. Je félicite l'honorable ministre d'avoir acquis plus de développement, si développement il y a eu. Et il en est d'autres parmi ces membres de la droite. Juste derrière cet honorable ministre se trouve un autre membre du cabinet qui fut un jour un conservateur éminent. En réalité, lorsque je jette les yeux sur les rangs ministériels, je constate que dans le cas où j'aurais commis le péché de changer mes opinions, je me serais trouvé en la compagnie d'hommes des plus honorables et des plus respectables parmi les membres de cette Chambre.

M. FOSTER : Je voudrais savoir du ministre des Finances quelles sont les considérations qui l'ont induit à réduire le droit imposé sur cet article-ci, de \$1.50 qu'il était à \$1 ? On doit avoir eu de bonnes raisons pour cela, et le comité devrait les connaître.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas d'autre raison à offrir, je le crains, que le fait que nous avons réduit le droit sur le fer de rebut autant que possible. Ce droit était autrefois de \$1.50, et nous avons opéré sa diminution parce que nous avons cru qu'il pouvait la subir.

M. FOSTER : Cette explication est excellente et très claire. Combien faut-il de temps à l'honorable

M. BELL (Picton).

ministre pour comprendre que \$1 est moindre que \$1.50 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En vérité, je ne puis répondre plus clairement à cette question, que je n'ai répondu à l'autre. Cette réduction peut avoir été faite dans un moment de faiblesse.

M. FOSTER : J'ai peur que la chose ne devienne chronique. L'honorable ministre ferait peut-être mieux de laisser l'item en suspens jusqu'à demain, alors qu'il pourra arriver à la conclusion de réduire le droit à 50 cents.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne serais pas sûr, cependant, de ce que penserait de la question demain l'honorable député, ni quel serait son jugement ?

M. FOSTER : Le jugement est rendu, pour ce qui me concerne. Mais l'honorable ministre ne pense-t-il pas que la liberté d'importer le fer de rebut en payant un droit si peu élevé ait un effet préjudiciable sur le développement de notre industrie métallurgique, telle que le puddlage des bûres, et en réalité toute l'industrie manufacturière du minerai ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne le pense pas. A mon avis, l'industrie du fer généralement verra favorablement cet item, et l'on y objectera fort peu, je pense.

M. FOSTER : On ne sait pas généralement que le fer formé de fer de rebut est inférieur dans le grain, dans la texture et dans la puissance de résistance. Les manufacturiers de l'industrie du fer n'ont-ils pas fait de fortes objections relativement au fer formé de fer de rebut ? L'honorable ministre s'attend-il à ce que les barres puddlées soient faites en vue des droits peu élevés qui frappent le fer de rebut importé au pays ? Ou l'honorable ministre prend-il le moyen de favoriser l'importation du fer en barre de première classe à l'exclusion de tout autre formé de fer de rebut, car l'arrangement, je crois, aura cet effet.

M. FROST : Je voudrais savoir de l'honorable député d'York (M. Foster) s'il sait combien de barres puddlées ont été fabriquées lorsque le fer de rebut était frappé d'un droit de \$4 par tonne.

M. FOSTER : Si l'honorable député en sait autant sur la fabrication du fer que sur celle des instruments aratoires, il admettra qu'on ne peut créer l'industrie manufacturière du minerai en quelques jours, ni en quelques mois, ni en quelques années.

L'honorable monsieur sait que pour un pays qui possède d'immenses ressources comme le Canada, il n'y a pas une industrie, une fois établie, qui puisse plus puissamment contribuer à la prospérité d'une nation que l'industrie du fer.

M. FROST : Nous pourrions conserver les droits sur le fer pendant vingt ans encore et n'être pas plus avancés.

M. FOSTER : Cette affirmation est démentie par l'histoire de tous les pays qui manufacturent le

fer et spécialement par l'histoire des Etats-Unis. L'honorable député (M. Frost) a lu l'histoire avec bien peu de profit, s'il ne comprend pas ce fait.

219. Lingots de fer ou d'acier, lingots à crans, loupes et lopins; massets; barres puddlées, balles et autres formes moins finies que les barres de fer, mais plus avancées que le fer en gueuse, les fontes exceptées, deux dollars la tonne.

M. FOSTER: Quel est à peu près le droit *ad valorem* sur les barres puddlées de première qualité?

Le MINISTRE DES FINANCES: Je n'ai aucun calcul sous la main et je ne puis renseigner mon honorable ami à ce sujet.

M. FOSTER: Le ministre des Finances veut-il dire qu'il a imposé un droit sur les barres puddlées et remanié les droits sur les articles manufacturés dans lesquels les barres puddlées entrent comme élément et qu'il ne sait pas quel est le droit *ad valorem* sur les barres puddlées, lorsqu'il a imposé des droits *ad valorem* sur les articles manufacturés?

Le MINISTRE DES FINANCES: J'ai étudié l'affaire très attentivement avec les personnes que j'ai consultées, mais je n'ai pas sous la main un état indiquant les droits *ad valorem*. L'ancien droit était \$5, en moyenne 28 pour 100. La réduction que nous avons faite est très considérable.

M. FOSTER: Alors suivant l'estimation du ministre des Finances, il accorde une protection de 10 pour 100 sur les barres puddlées.

Le MINISTRE DES FINANCES: On ne fait pas beaucoup de barres puddlées à présent. On abandonne cette branche de l'industrie du fer; la tendance du commerce n'est pas de manufacturer des barres puddlées. On en fait encore, mais pas sur une aussi grande échelle qu'auparavant.

Fers d'angle, fer en T, poutres, fers à côtés, soliveaux, longrines, fers en Z, en étoiles ou autres formes employées dans les ponts et autres constructions en fer ou en acier laminé, non découpés ou forés et n'ayant pas été soumis à des procédés de fabrication plus avancés que le laminage, n.s.a., et ébauches de barres à ceillet plates, non découpées ou forées, dix pour cent *ad valorem*.

Sir CHARLES TUPPER: Pourquoi le ministre des Finances propose-t-il de réduire, de 15 à 10 pour 100, le droit sur les articles employés dans la construction des ponts, lorsqu'après la réduction que l'honorable ministre a faite, des personnes des Etats-Unis ayant obtenu ici l'entreprise de la construction d'un grand pont à Montréal, ont été obligées de payer sur leurs matériaux le droit de 15 pour 100. Il me semble que si le tarif, tel que remanié en premier lieu par l'honorable ministre, permettait à des particuliers américains de faire concurrence aux constructeurs de ponts du Canada et d'obtenir une grande entreprise, c'est une preuve qu'il n'a avait pas besoin de faire une nouvelle réduction de 15 à 10 pour 100.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Nous ne connaissons rien de l'entreprise que l'on vient de mentionner; mais l'honorable chef de l'opposition verra que la réduction produira un effet tout contraire à celui qu'il vient d'indiquer. Par la réduction de 15 à 10 pour 100, nos constructeurs de ponts recevront un nouvel avantage de 5 pour 100 sur les manufacturiers étrangers. C'est parce que nous

avons réduit le droit sur les matériaux employés dans la construction des ponts au-dessous du taux que payaient jusqu'ici nos manufacturiers et qu'ils croyaient suffisants pour les protéger contre la concurrence étrangère qui, d'après l'honorable député, aurait réussi dans un cas particulier, c'est en réduisant ce droit, dis-je, de cinq pour cent que nous avons soulagé nos nationaux.

Incidemment, je pourrais dire que cet argument répond aux déclarations du député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper), qui a dit cette après-midi que cette réduction serait préjudiciable aux établissements métallurgiques de la Nouvelle-Ecosse. Le droit de \$7 la tonne ne s'applique qu'à deux espèces de fer que produit la *New Glasgow Steel Company*; et cette réduction de 15 à 10 pour 100 sur les matériaux de construction des ponts est faite dans le seul but de permettre à nos fabricants d'entrer dans la lice de la concurrence. Je crois m'être bien fait comprendre de l'honorable député.

Sir CHARLES TUPPER: Je crains bien que mon honorable ami n'ait pas compris mon objection. En présentant ces résolutions le gouvernement avait d'abord fixé les droits à 15 pour 100. Ce droit permettait aux fabricants américains de faire une concurrence avantageuse aux établissements canadiens. Dans ce cas il n'était pas nécessaire, apparemment, de diminuer la protection dont les fabricants de ponts jouissaient dans ce pays.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Ces fabricants sont régis par l'item 235 du tarif, lequel est de 35 pour 100.

Sir CHARLES TUPPER: Il y a de très vastes établissements qui s'occupent de la fabrication des ponts au Canada, et en réduisant le droit sur les matériaux qui entrent dans la construction des ponts, vous permettez à des industriels étrangers de venir leur faire concurrence. Sous l'ancien droit, les manufacturiers étrangers ont obtenu, dans ce pays, de grandes entreprises, et cette nouvelle réduction des droits n'améliorera certainement pas la position de nos fabricants.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: L'honorable chef de l'opposition est dans l'erreur. Cet article est plutôt à l'avantage de nos constructeurs de ponts, et la protection qu'accorde cet item sera au profit des constructeurs canadiens.

Pièces forgées de fer ou d'acier de quelque forme ou dimension que ce soit, ou en quelque phase de façonnement qu'elles se trouvent, n.s.a., et arbre en acier tourné, comprimé ou poli; et fer ou acier forgé en barres ou autres formes, n.s.p., trente pour cent *ad valorem*.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Je propose que les mots "ou acier" et "ou autres formes" dans la dernière ligne soient retranchés; car ces mots mettent cet item en contradiction avec l'item 229.

M. FOSTER: Mon honorable ami n'est certainement pas pour faire une différence entre la forme du fer et la forme de l'acier. Le prix du fer et de l'acier est le même en réalité et il n'y a aucune contradiction entre cet item et l'item 229 qui parle des barres droites.

M. TAYLOR: Il n'y a pas un estimateur des douanes qui puisse dire où commence le fer et où

finit l'acier. Vous ne pouvez faire la différence entre une barre forgée de fer ou d'acier.

M. FOSTER : Mais l'on peut distinguer une barre qui est forgée d'une barre qui ne l'est pas.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : La chose a été parfaitement considérée par notre estimateur de quincaillerie.

M. FOSTER : Il est bon quelquefois de prendre l'avis d'un estimateur ; mais il y a deux choses à considérer ; la première, c'est de rédiger l'item de manière à le faire facilement comprendre de l'estimateur des douanes ; la seconde, c'est de rédiger cet item de manière à obtenir la juste proportion du droit. Si vous admettez toutes les barres forgées à 5 pour 100, et si vous faites une distinction entre les barres forgées de fer et les barres forgées d'acier, imposant un droit de 30 pour 100 sur les premières et un droit de 5 pour 100 sur les dernières, je suis bien certain que vous vous mettez un doigt dans l'œil. Je crois qu'il serait préférable de laisser cet item en suspens.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : La chose a été bien examinée par un homme qui s'y connaît ; cependant nous laisserons cet item en suspens afin de le considérer de nouveau.

239. Ressorts, essieux, lisoirs et ébauches d'essieux et leurs parties en fer ou en acier, pour voitures de chemin de fer ou tramway, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

240. Ressorts, essieux, lisoirs et leurs parties en fer ou en acier, y compris les manchons d'essieu ou caisses de charrettes ou wagons, n.s. a., trente pour cent *ad valorem*.

M. TAYLOR : Je suggérerais de réunir en un seul, les item 239 et 240, et retranchant les mots " pour voitures et chemin de fer ou de tramway et en bifant l'item 240. Je crois que le même droit devrait être imposé sur les deux espèces d'essieux. Dans l'ancien tarif le droit était de 1 cent par livre et de 20 pour 100. Le droit sur les petits essieux était de beaucoup le plus considérable et je sais que si on laisse le droit à 30 pour 100, cela sera des plus préjudiciables à une industrie qui a pris un grand développement dans ce pays, savoir la fabrication des ressorts et des essieux de voiture. Le changement que je suggère imposerait un droit uniforme de 35 pour 100 sur tous les ressorts et essieux et simplifierait l'application du tarif.

M. FOSTER : La chose pourrait facilement se faire. Ce sont là de très petits articles et l'élévation du droit ne les protège pas beaucoup.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Comme nous avons laissé un autre item en suspens, je crois que nous pourrions faire de même pour ces deux item et nous considérons la recommandation de l'honorable député (M. Taylor).

250. Clous de fil métallique de toutes sortes, n.s.p., trois cinquièmes de cent par livre.

M. FOSTER : Mon honorable ami avait d'abord fixé le droit à 35 pour 100 *ad valorem* et il considérerait que le droit *ad valorem* est le seul orthodoxe, mais il a renié sa foi et considère qu'un droit spécifique est un droit orthodoxe. Quelle est la raison de ce changement de principes ? A-t-il pensé que son premier tarif ne protégerait pas cette industrie ?

M. TAYLOR.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'admets pas l'orthodoxie du droit spécifique. Dans le tarif de l'ancien gouvernement le droit était de 1 cent par livre ou de \$1 par 100 livres. Nous avons imposé un droit de 60 cents par 100 livres, ce qui est une réduction assez considérable.

M. WALLACE : Quel était le taux moyen de l'ancien tarif ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Environ 46 pour 100.

M. FOSTER : Mon honorable ami ne nous a pas dit comment il se fait, qu'un certain temps, il a cru que le droit *ad valorem* était le droit orthodoxe, et qu'à quelque temps d'intervalle, il ait adopté le droit spécifique comme droit orthodoxe. La chose est tellement intéressante que nous aimerions à connaître la raison de ce changement. Peut-être que l'honorable contrôleur des Douanes pourrait nous donner quelque explication sur ce point.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Pour des fins d'évaluation dans le cas où les articles ont été évalués à trop bas prix, le droit spécifique nous renseignera.

M. FOSTER : Il est bon d'entendre mon honorable ami admettre que nous devons nous garder de l'évaluation à trop bas prix, et que pour y remédier, nous devons avoir recours au droit spécifique.

M. MONK : L'importance de l'item débattu et le fait que la ville de Lachine possède une clouterie très considérable, industrie pour l'établissement et le maintien de laquelle elle a fait des grands sacrifices, me font un devoir de prendre quelques instants la parole afin d'exposer au comité les titres que possède l'industrie de la clouterie à une protection plus sérieuse. Il est évident que l'intention du gouvernement a été d'accorder une certaine mesure de protection à cet article. Ma prétention est que la protection accordée est insuffisante. Et si le gouvernement a voulu accorder à cette industrie la protection qu'il a l'intention, au dire du ministre des Finances, d'accorder aux industries du pays, alors, je dois l'avouer, il n'a pas atteint le but désiré. Il n'y a qu'un droit de \$1 par 100 livres qui puisse permettre à cette industrie de se maintenir, et autant vaudrait supprimer tout droit protecteur que d'établir le droit stipulé au tarif. La matière première qui entre dans la composition de ces clous est le fil métallique et les sources d'approvisionnement sont aux États-Unis et au Canada. Quelques fabriques tréfilent elles-mêmes et fournissent le fil de fer aux établissements industriels qui ne font pas de tréfilerie. Aux États-Unis, certaines fabriques sont outillées en vue des cinq différents procédés mécaniques par lesquels passe le fer en gueuse pour arriver à l'état de clous finis, et ces grandes fabriques sont ainsi en mesure de produire les clous à très bas prix.

M. WOOD (Hamilton) : Les clous à bon marché : voilà ce que veulent nos concitoyens.

M. MONK : Ils veulent aussi des industries. Le prix du fil de fer à clous, aux États-Unis, est de \$1.15 les cent livres, et au Canada, de \$1.42, soit un écart de 27 cents en faveur des États-Unis. De ces 27 cents de droits protecteurs, il faut déduire 14 cents qui vont acquitter le fret sur les tiges

cylindriques importées des Etats-Unis, ce qui laisse une balance de 13 cents qui vont acquitter les droits sur les fournitures des fabriques, le combustible et l'écart entre le coût de la fabrication aux Etats-Unis et au Canada. Dans l'Ontario, le prix est de \$2.42 par 100 ; à Pittsburg, E.-U., il est de \$1.50 ; à New-York, de \$1.55 ; à Saint-Louis, de \$1.70 ; à Chicago, de \$1.60. Mais la méthode la plus juste est de comparer le prix des clous à Pittsburg avec celui du marché de l'Ontario où il se consomme une plus grande quantité de clous que dans les autres provinces, et qui est en outre, plus à proximité des centres de production américains. L'écart est de 92 cents, mais les clous américains sont de plus fort calibre et par conséquent un baril de clous américains de 100 livres contient moins de clous que le baril canadien correspondant, de sorte qu'il faut faire une déduction de 15 pour 100. Par conséquent, l'écart réel, en tenant compte de cette réduction, serait non pas de 92 cents, mais de 68 cents. Quand le droit était de \$1 les cent livres, l'écart de prix était de 92 cents, mais en déduisant 14 cents à titre de fret pour transport des tiges cylindriques aux tréfileries, plus 13 cents pour la protection du tréfiler canadien, 15 cents de fret pour transport du fil de fer aux clouteries, déduction fort raisonnable, puis 20 cents de frais généraux pour les agents intermédiaires qui manient les clous et vendent les marchandises, l'on arrive à une totalité de 62 cents, ce qui laisse une balance de 30 cents pour acquitter les droits sur toutes les fournitures, le combustible et l'écart du coût de fabrication au Canada, sans compter que nos fabricants ont à donner 100 clous au lieu de 85 que renferme le baril américain.

Quant au coût de la fabrication des clous aux Etats-Unis, il est de fait que les Américains se rattrapent sur le procédé mécanique primaire, car il leur est impossible, affirme-t-on, de faire quel que profit sur le prix des clous. Le clou américain, vaut en moyenne \$1.45 les cent livres, or, le fil de fer entrant dans la composition de ces clous coûte \$1.15, et le baril, 10 cents, soit une totalité de \$1.25, ce qui ne laisse que 20 cents pour frais de fabrication, taux auquel il est impossible aux Américains, dit-on, de fabriquer leurs clous. Or, les frais de fabrication au Canada sont plus élevés qu'ils ne le sont aux Etats-Unis. La plupart des grandes clouteries américaines ont été achetées à des prix relativement minimes, et nombre d'entre elles, m'assure-t-on, aux enchères. Voilà une des causes de l'écart constaté dans les prix. Mais une autre cause est l'immense production de la clouterie américaine, qui atteint annuellement le chiffre de 6 millions de barils, contre 200,000, chiffre de la production canadienne. La production journalière de certaines fabriques américaines s'élève à 3,500 barils, l'énormité de la demande leur permettant de travailler longtemps, et dans quelque cas, presque exclusivement, m'assure-t-on, à certains numéros, ce qui atténue de beaucoup le coût de la production. Et je le répète, les Américains font leurs profits sur les premiers procédés mécaniques de fabrication. Voici donc où je veux en venir : si l'intention du gouvernement est de sauver de la ruine la clouterie canadienne, il n'y réussira pas au moyen de son droit douanier de 60 pour 100, car il est impossible que l'industrie se maintienne, avec une semblable protection.

M. TAYLOR : Le droit n'est pas de 60 pour 100.

M. MONK : Trois cinquièmes de cent la livre ou 60 cents les 100 livres. On m'assure qu'il est impossible à cette industrie de se maintenir, avec un droit inférieur à un cent la livre. Si l'on ruine la clouterie, mieux vaut abolir complètement le droit. Or, telle n'est pas, paraît-il, l'intention du gouvernement. A l'égard de plusieurs industries, le gouvernement a agi dans le sens de ses déclarations antérieures et les droits ont été maintenus dans la mesure nécessaire à l'exploitation de ces industries. Pourquoi donc établir une distinction entre ces industries ? Pourquoi ne pas sauver de la ruine la clouterie canadienne, tout aussi bien que les autres industries, surtout quand les cloutiers viennent déclarer, en toute sincérité, avec chiffres à l'appui, qu'il leur est impossible de maintenir leur industrie sur pied, avec un droit protecteur inférieur à un cent la livre ? Je le répète, la ville de Lachine est intéressée au maintien de la clouterie et des autres industries auxquelles le tarif porte atteinte, et voilà pourquoi j'ai jugé de mon devoir de porter les faits en question à la connaissance du gouvernement et du comité.

M. WOOD (Hamilton) : Les renseignements que l'honorable député nous a communiqués sont antérieurs aux changements que le gouvernement a fait subir aux tarifs. Je m'y entends en fait de clouterie et je ne crains pas d'affirmer que, somme toute, les fabricants de clous sont assez satisfaits du tarif actuel, bien qu'ils ne le fussent pas du premier projet présenté à la Chambre. Il me passe par les mains une grande quantité de clous, produit de nos fabriques de l'ouest, et je sais positivement que nos fabricants sont passablement satisfaits, pas autant, il est vrai, que si l'on avait frappé d'un cent la livre les produits de l'étranger, mais enfin suffisamment pour vouloir continuer leur fabrication et lutter contre l'étranger ; or, pour mon compte, je suis convaincu qu'ils seront en mesure de faire concurrence aux produits américains. Quant au discours que nous venons d'entendre, j'ai par-devers moi, ici même, tous les renseignements auxquels a puisé l'honorable député, et qui ont été compilés par M. Whittin, de Hamilton. Mais, je le répète, ces renseignements sont de date antérieure aux modifications subies par le tarif, frappant les clous de 60 cents les 100 livres au lieu d'un cent la livre.

M. TAYLOR : L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a commis une erreur, de nature à créer l'impression que le droit de trois cinquièmes de cent la livre dont sont frappés les clous équivaut à un droit de 60 pour 100. Le droit établi par le tarif est de 60 cents les 100 livres, ce qui n'est pas du tout 60 pour 100. Je dois dire que dans la ville de Gananoque, la clouterie constitue une de nos plus importantes industries. Il n'y a pas de tréfilerie proprement dite, les fabricants achetant leur fil de fer en bottes, des fabricants de Montréal. Les chefs de cette industrie me disent qu'il leur est impossible de continuer leur fabrication. J'ai un avis à offrir, qui tient le milieu entre la proposition de mon honorable collègue (M. Monk) et celle du gouvernement. L'écart entre le droit d'un cent la livre et celui de trois cinquièmes la livre est de deux cinquièmes de cent. Or, je suggère un moyen terme : disons que le droit sera de quatre cinquièmes de cent. L'honorable député de Hamilton (M. Wood) est d'avis que les industriels

pourront à peine poursuivre leur fabrication sous le régime douanier en vigueur, et que tout au plus pourront-ils vivoter encore quelque temps. Le gouvernement ne veut pas, je suppose, refuser toute protection aux manufacturiers. A mon avis, un droit de quatre cinquièmes de cent, dans l'état actuel des prix de la matière première, serait une protection suffisante. L'honorable député de Jacques-Cartier a cité quelques statistiques relatives aux prix en vogue aux Etats-Unis; mais le prix qu'il nous a cité est ce que j'appellerai les prix minimales des clous. Si vous commandiez un chargement de clous à ce prix, on vous expédierait uniquement de gros clous, les vendeurs ne donnant pas les petits clous à ce prix. La clouterie de Gananoque s'occupe uniquement de la fabrication de petits clous. Cette fabrique a fermé ses portes, et je suis convaincu qu'elle ne les rouvrira pas avant d'avoir obtenu de meilleurs droits protecteurs.

M. WOOD (Hamilton) : Nos tréfileries peuvent facilement concurrencer les Américains.

M. TAYLOR : La chose est possible, mais la concurrence sera très vive. Il leur faudra réduire les salaires de leurs employés de 10 à 15 pour 100. Mais les fabriques autres que les tréfileries seront obligées de fermer leurs portes. Mon ami, M. Parmentier, que mon honorable collègue (M. Wood) connaît, et dont la parole vaut l'or, me dit que sous le régime douanier actuel, il sera impossible à la fabrique de reprendre son exploitation.

M. McGREGOR : Il faut bien donner une chance au pauvre consommateur.

M. TAYLOR : Oui, cela ressemble assez aux consommateurs de pétrole. En moyenne, les pauvres cultivateurs n'achètent pas pour 25 cents valant de clous, l'année.

Une VOIX : Oh ! oh !

M. TAYLOR : Oui, cela s'entend de la moyenne des cultivateurs. Naturellement, le cultivateur qui veut bâtir une grange ou un bâtiment quelconque, achètera bien quelques barils de clous. Mais, d'ordinaire, cinq ou dix livres de clous lui suffisent amplement. L'écart entre les trois cinquièmes et les quatre cinquièmes de cent sera bien loin d'atteindre, même de moitié, le relèvement de l'impôt du tabac.

M. PENNY : J'ai parlé de la chose à l'un des plus importants fabricants de clous de Montréal, et il n'a nullement été question de la fermeture de son établissement. Il m'a exprimé sa satisfaction au sujet du tarif, dans sa teneur actuelle.

M. MONK : Je me serais abstenu de prendre la parole en comité, si j'avais réellement puisé mes renseignements aux sources où l'honorable député de Hamilton prétend que je me suis inspiré. Il existe à Lachine une importante fabrique qui est en même temps une tréfilerie et c'est auprès des chefs de cette industrie que je me suis renseigné. Je n'ai pas la prétention d'être versé en ces matières; étant avocat de profession, il m'arrive souvent de river à mon adversaire son clou, mais je ne suis pas cloutier de métier. J'ai puisé à toute autre source que le pense mon honorable collègue. Le chef de la fabrique à laquelle je fais allusion prétend qu'il lui sera impossible de continuer l'exploitation de son

M. TAYLOR.

industrie, sous le régime douanier actuel. Il est possible que mon honorable collègue soit d'un avis contraire, mais voilà ce qu'on m'a dit.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'abaissement de droit de \$1 à 60 cents les 100 livres est sans doute très considérable. Toutefois, ceux qui ne font pas de tréfilerie, bénéficient d'une réduction de droits, tandis que la tige cylindrique qui sert à la tréfilerie est admise en franchise.

Ces clous de fil métallique sont un article d'un usage très général, et il est opportun qu'ils se vendent à aussi bon marché que possible. Il va sans dire que personne ne désire que cette industrie disparaisse. Tout le monde peut voir qu'il y aura moins de marge à 60 cents qu'à \$1. Mais, après tout, nous ne nous attendons pas aux maux que l'honorable député semble craindre. A mon avis, nous ne devons pas nous attendre à ces maux ni considérer la question aussi lugubrement que le font mes honorables amis de la gauche pour les fabricants. J'avoue que c'est une réduction considérable, mais elle est faite dans l'intérêt des consommateurs.

M. FOSTER : Il serait très regrettable que mon honorable ami, en maintenant ostensiblement le droit dans le but de conserver l'industrie se trompât d'un très léger montant. Vous voyez que, dans ce cas, vous ne donneriez pas au consommateur le plein avantage, vous le lui donneriez si vous supprimiez absolument le droit, et vous courriez le risque de détruire l'industrie. Or, si vous prenez la différence entre trois cinquièmes et quatre cinquièmes, elle est si petite appliquée aux consommateurs ordinaires, la moyenne des consommateurs de clous, les cultivateurs, la moyenne de la consommation qu'ils font des clous est si petite, que ce n'est là qu'un léger montant.

Supposons que les cultivateurs l'aient tout payé, ou supposons qu'ils l'aient tout gagné, ce ne serait en tout cas qu'un très petit montant. Mais vous ne faites qu'une réduction d'un cinquième, et j'ose dire que cela ne diminue pas d'une façon appréciable ce que doit payer le cultivateur qui, en définitive, est le consommateur. J'ose dire que presque tout ce montant, peut-être tout ce montant, ira dans la poche des intermédiaires, tandis qu'il est possible que cette petite proportion qui ira en définitive au consommateur constituera la différence entre l'exploitation de l'industrie et la ruine et la perte. Le fabricant doit supporter tout cela. La petite proportion d'un cinquième sera, j'en suis convaincu, pris par les intermédiaires. Je ne crois pas que la moyenne des consommateurs de l'article s'aperçoivent le moins du monde de la diminution du fardeau. Si je suis bien renseigné, cette industrie ne pourra pas exister au chiffre où sont actuellement les gages, si l'on fait cette réduction.

Mon honorable ami dit : Mais la tige cylindrique est admise en franchise. S'il a étudié cette question, mon honorable ami doit savoir que, souvent, vous payez les clous moins cher à Pittsburg que le fil métallique dont ils sont fabriqués. C'est ce qui est arrivé à mainte reprise; c'est là une des particularités de l'industrie du fer. Il serait très regrettable que mon honorable ami forçât le moins du monde les opinions qu'il nourrit au sujet du libre-échange ou du revenu, dans l'idée de rendre l'industrie indépendante, s'il ne la soutenait pas en omettant d'imposer un cinquième de cent, ce qui, d'après mes

renseignements, permettrait à l'industrie d'exister dans une mesure raisonnable.

En outre, si mon honorable ami fait une réduction relativement aux importations, il favorise absolument les Etats-Unis. La plus grande partie des clous viennent des Etats-Unis, et non pas de la Grande-Bretagne. Environ un quart de million de livres de clous sont importés des Etats-Unis.

M. TAYLOR: Je dirai à l'honorable député d'Essex (M. McGregor), qui semble désirer que les clous soient à bon marché dans ce pays, qu'aujourd'hui, le cultivateur canadien achète ses clous au baril à meilleur marché que le cultivateur américain ne les achète chez lui. J'ai pris des renseignements il y a quelques semaines dans un magasin de quincaillerie de Cleveland, et j'ai comparé ses prix avec ceux de Ganaquoque; j'ai constaté que nos prix sont moins élevés en ce dernier endroit qu'à Cleveland. Il est possible qu'avec les trois cinquièmes, toutes les grandes lamineries qui font leur fil métallique et fabriquent les clous des plus grandes dimensions, résistent; mais je puis dire avec certitude à l'honorable député qu'il n'en est pas ainsi à Ganaquoque et dans d'autres endroits semblables au Canada, qui doivent importer leur fil métallique et payer des frais de transport. Il y a là des machines qui fonctionnent actuellement, sous la surveillance d'hommes expérimentés, et il s'agit simplement de tout donner aux grands capitalistes et de fermer les petites fabriques qui comblent une lacune dans ce pays. Il est possible que les grands établissements existent, mais, comme l'a dit mon honorable ami, vous pouvez acheter à Pittsburg des clous de grande dimension, et, dans cette dernière ville, l'on vous donnera des chiffres démontrant que l'on peut les exporter à meilleur marché que les tiges cylindriques.

M. McGREGOR: Si ces fabricants résistent, ils nous les donneront pour rien.

M. TAYLOR: Ils feront tout en leur pouvoir pour ruiner les industries canadiennes, et si ces petits ateliers sont fermés, des ateliers comme celui de Ganaquoque qui emploie dix ou quinze ouvriers, et plusieurs autres semblables, les plus grands établissements s'uniront aux grandes fabriques des Etats-Unis, et l'on aura les mêmes prix au Canada qu'aux Etats-Unis. Je puis assurer à l'honorable député qu'aujourd'hui, le cultivateur canadien paie ses clous moins cher que ne les paie le cultivateur américain.

M. WOOD (Hamilton): J'aimerais que le gouvernement trouvât moyen de fixer le droit à trois quarts de cent par livre. Je crois que cela donnerait une satisfaction générale. Je ne veux pas insister pour qu'il le fasse, mais, dans l'intérêt des fabricants de clous, qui sont nombreux dans l'ouest, et font des affaires considérables, j'aimerais que le gouvernement fit la chose. Cela permettrait à ces fabricants d'exploiter leur industrie.

M. McGREGOR: Pendant longtemps, le consommateur a payé des sommes considérables pour ces clous, et si vous devez faire une réduction quelconque, je crois que nous devrions faire une réduction de deux cinquièmes au lieu de trois cinquièmes, et donner un peu d'avantages au consommateur. Les fabricants ont été protégés pendant de nombreuses années. L'honorable député dit: donnez

aux fabricants l'occasion d'exploiter leurs industries, et ils lutteront contre les Américains. Ils exploitent leurs industries depuis dix-huit ans, et, aujourd'hui, ils ne sont pas prêts à la lutte. Or, je dis: protégez le consommateur, et voyez comment il fera. Si vous devez opérer une réduction, réduisez à 50 cents.

L'honorable député de Leeds (M. Taylor) dit que les clous se vendent plus cher aux Etats-Unis qu'au Canada. Il n'en est certainement pas ainsi.

M. TAYLOR: Vendus en détail au cultivateur?

M. McGREGOR: Il y a une différence entre le sens commun et l'absurdité. Nous sommes censés, en venant ici, parler sensément, et non pas dire des absurdités.

M. TAYLOR: Il y a environ trois ans, j'ai envoyé une députation de cinq cultivateurs aux Etats-Unis pour comparer les prix, et je crois que mon honorable ami a vu le rapport que j'ai fait. Si mes honorables amis, les députés d'Essex et de Wellington-nord (M. McMullen) veulent venir chez moi samedi, je leur ferai traverser le fleuve, et je paierai leurs dépenses dans le cas où mon énoncé ne serait pas vrai; si je dis la vérité, ils paieront les frais du voyage et donneront une certaine somme d'argent aux pauvres.

M. McMULLEN: J'ai visité les Etats-Unis au mois d'août dernier, et j'y ai constaté que le prix des clous à Kansas-City est, pour le consommateur, d'un cent la livre de moins qu'au Canada.

M. OLIVER: Le député de Leeds (M. Taylor) nous a dit qu'à Pittsburg les clous finis se vendaient moins cher que le fil métallique; puis, l'instant d'après, il nous dit qu'aux Etats-Unis, les clous finis sont plus chers qu'ici, et qu'après que le fil métallique est importé au Canada, il est converti en clous par les ouvriers qui ont des gages plus élevés que les ouvriers des Etats-Unis.

M. FOSTER: C'est bien cela.

M. OLIVER: C'est possible, mais j'ai des doutes à ce sujet.

M. FOSTER: L'un est le prix du gros, et l'autre le prix du détail.

M. OLIVER: Le prix du détail étant nécessairement basé sur le prix du gros, l'on me pardonnera si je dis que, d'après moi, l'expression de l'honorable député d'Essex est juste.

M. TAYLOR: J'ai dit que la cote de Pittsburg était pour l'exportation. A Pittsburg, l'on donnera les cotes pour l'exportation au Canada à des chiffres moins élevés que les cotes du fil métallique.

M. CRAIG: L'honorable député d'Essex (M. McGregor) considère les affaires à un point de vue tout à fait erroné, je crois, en parlant constamment de donner au consommateur les moyens de faire une épreuve. Or, je prétends que nous sommes tous des consommateurs. J'ignore de qui il parle lorsqu'il parle des consommateurs. Je suppose que l'honorable député veut parler des cultivateurs. Nous désirons les protéger en leur donnant une population à laquelle ils pourront

vendre leurs produits. Nous ne voulons pas que les fabriques soient fermées. Si une terre est située dans le voisinage d'une ville manufacturière, un cultivateur la paiera plus cher que si elle est située dans le voisinage d'une ville où il n'y a aucune fabrique. Les cultivateurs comprennent le bon sens, et l'honorable député devrait aussi le comprendre. Il existe une idée erronée au sujet des cultivateurs. Je dirai que presque tout est à trop bon marché aujourd'hui. Prenez les vêtements, les chaussures : ce sont des exemples. Si tous les produits étaient un peu plus chers, ce serait préférable pour le pays.

Une VOIX : Croyez-vous que cela augmenterait le prix des produits agricoles ?

M. CRAIG : Je prétends que les prix des produits de la ferme augmenteraient. Je puis signaler une ville qui ne fournit un exemple : Peterborough. Il y a là un magnifique marché, où un grand nombre de cultivateurs de ma circonscription portent leurs produits deux fois par semaine.

M. MCGREGOR : Les cultivateurs d'Essex ne peuvent pas y aller.

M. CRAIG : Je cite Peterborough à titre d'exemple. Si l'honorable député ne peut pas comprendre cela, d'autres députés le comprendront sans doute. Les cultivateurs qui demeurent dans le voisinage de Peterborough apprécient à leur juste valeur les industries manufacturières qu'il y a là, car ils ont un marché magnifique pour leurs produits. Ces cultivateurs n'ont pas besoin d'expédier leur beurre ou leurs œufs par les steamers munis d'appareils frigorifiques, car ils ont un marché à leur porte.

Le gouvernement agirait sagement, je crois, en acceptant l'avis de l'honorable député de Hamilton (M. Wood) et en imposant un droit de trois quarts de cent au lieu de trois cinquièmes de cent, si les fabricants considèrent que cela fera une très grande différence en ce qui a trait à la prospérité de cette industrie. Je ne crois pas que les cultivateurs soient aussi égoïstes qu'on le dit, et, à mon avis, ils n'objecteraient pas à cette légère augmentation de droit si, par ce moyen, l'on maintenait les fabriques en activité, au lieu de jeter les employés sur le pavé et de les obliger à prendre le chemin des Etats-Unis.

M. RICHARDSON : Je prierais le gouvernement de mettre les clous de fil métallique sur la liste des articles admis en franchise. S'il est un droit auquel on trouve à redire au Nord-Ouest, c'est le droit imposé sur les clous de fil métallique. Ce droit a été dénoncé sur chaque tribune au Manitoba et au Nord-Ouest. J'aimerais que cet article figurât sur la liste des articles admis en franchise ; plus que cela, je voudrais qu'une prime fût accordée aux cultivateurs pour les rembourser de ce dont ils ont été volés par ce droit.

M. McMILLAN : Je ne peux pas croire que les manufactures augmentent le prix des produits du cultivateur. Les cultivateurs croient que l'excédant de nos produits est vendu sur le marché anglais. Tandis que nos menus fruits et les légumes se vendent plus facilement dans le voisinage des villes manufacturières, notre bœuf, mouton et fromage sont expédiés en Angleterre, et on ne peut pas prétendre que le marché indigène détermine le prix de l'article exporté. Les cultivateurs en savent trop.

M. CRAIG.

long pour être de cette opinion. Il n'y a pas un député qui fait valoir ses arguments contre les cultivateurs avec plus de vigueur que l'honorable député de Durham (M. Craig) qui en même temps prétend être leur ami, et il est grandement temps que la Chambre sache que les cultivateurs comprennent leurs intérêts, et que nos prix sont régis par ceux qui existent sur le marché anglais et non pas par les prix du marché canadien.

M. CRAIG : Chacun de nous s'accorde à dire avec l'honorable député que le prix de nos exportations est déterminée par celui qu'elles réalisent sur le marché étranger. Cependant, je ne parle pas de nos exportations, mais du prix que nos produits peuvent obtenir sur le marché indigène. Il serait d'un grand intérêt d'avoir un relevé exact de la proportion des produits agricoles qui sont consommés dans le pays. Je prétends que la proportion est considérable—on me dit que c'est les sept huitièmes. L'honorable député peut dire que les sept huitièmes ne signifient pas grand-chose ; mais il ne faut pas oublier que l'honorable député (M. McMillan) se livre à l'élevage des bêtes à cornes destinées à l'exportation. J'ai toujours cru que nos cultivateurs ont beaucoup de bon sens ; je suis virtuellement élu par eux et je représente leurs opinions.

M. LANDERKIN : Vous n'êtes pas un cultivateur mais un *equal rightist*.

M. CRAIG : Il est vrai que je crois aux droits égaux entre manufacturiers et cultivateurs, et que nous sommes tous liés par l'intérêt commun. Une simple assertion que j'ai faite prouve ce que j'ai dit, que vous pouvez prendre un cultivateur quelconque, et il paiera plus cher pour une terre située près d'une ville manufacturière que partout ailleurs et cela prouve la proposition que les manufactures sont avantageuses pour les cultivateurs, et je ne pense pas qu'ils soient assez égoïstes pour refuser une protection modérée aux manufacturiers.

M. DAVIS (Saskatchewan) : L'honorable député de Durham (M. Craig) a beaucoup parlé du marché indigène pour les cultivateurs, mais il n'a pas tenu compte du fait que bien que le marché indigène soit avantageux pour les cultivateurs de l'est, il n'y en a pas qui soit avantageux pour les cultivateurs de l'ouest, et nous devons exporter tous nos produits. L'honorable député prétend que 10 cents paient tous les clous qu'un cultivateur emploie.

M. CRAIG : Je n'ai pas parlé des clous.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Les cultivateurs emploient des clous pour une valeur de plusieurs dollars par année pour leurs clôtures. Nous avions espéré que le gouvernement ferait une réduction plus considérable que celle qui a été proposée ; s'il y a un changement il faudrait réduire le droit de 10 pour 100.

M. DAVIN : Relativement à cet item important qui intéresse les cultivateurs du Nord-Ouest, je prétends qu'on doit leur tenir parole et que les promesses faites par les honorables chefs de la droite doivent être remplies. Je partage l'opinion de l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis), au sujet de l'opportunité de réduire le droit, mais je ne suis pas de son avis quand il dit que les cultivateurs du Nord-Ouest ne sont pas intéressés dans

le marché indigène. Si mon honorable ami veut consulter les tableaux du commerce il verra que le Nord-Ouest et le Manitoba sont tous deux intéressés dans le marché indigène. Cependant, ce qui nous occupe en ce moment ce sont les clous. Nous avons tous espéré au Nord-Ouest que les clous entreraient en franchise, et, en conséquence, je propose que cet item soit retranché du tarif. Je veux qu'ils soient francs de droits. Je veux qu'on tienne parole aux cultivateurs. Je veux, dans certain détail du tarif, voir les honorables ministres dans la position nouvelle de remplir une des promesses qu'ils ont faites. Je propose donc que cet item soit retranché du tarif.

M. CAMPBELL : Vous ne trouverez personne pour appuyer votre motion.

M. ROCHE : Je l'appuie.

M. HEYD : Avant de mettre la motion aux voix il serait bon pour nous de revenir au bon sens et de laisser de côté ces motions de *bunkum*. J'ai eu le plaisir de présenter au gouvernement une députation de cloutiers pour leur permettre de demander que leurs griefs fussent redressés, griefs qui résultaient du maintien du droit à 35 pour 100 *ad valorem*. Ils ont fait observer que la concurrence des Etats-Unis était si vive que le droit de 35 pour 100 ne leur permettrait pas de continuer la fabrication des clous, et je présume que c'est en conséquence de cette concurrence que le gouvernement a fixé le droit à 3 de cent par livre. Attendu qu'il existe dans la ville où je réside une fabrique de clous de fil métallique je suis en mesure de dire que les intéressés sont satisfaits du droit que le gouvernement veut maintenant imposer.

Il y a un désavantage à hausser le tarif, et c'est que cela pourrait encourager la fabrication des clous dans le pays au point que les cloutiers s'entredévoreraient. Ce serait le résultat si le droit était trop élevé. Je présume que tous les membres de cette Chambre désirent que les cloutiers réussissent, et qu'ils réalisent des bénéfices raisonnables mais pas trop considérables. La réduction de 40 cents par cent livres que le présent tarif opère dans le prix du clou est un avantage important pour les consommateurs de notre pays. Je crois que le gouvernement a agi sagement en réduisant le droit sur les clous, parce que l'effet serait indubitablement de rendre plus tard la concurrence si vive au Canada que les cloutiers ne pourraient pas vivre. Dans le présent état de choses nous voyons qu'il y a quatorze clouteries, dont sept achètent les tiges cylindriques et fabriquent le fil, et sept achètent le fil métallique et fabriquent les clous. L'établissement qu'il y a à Brantford est un des sept qui achètent le fil métallique mais en raison de la réduction du droit il se trouve obligé d'installer une machine pour fabriquer le fil métallique, et la demande pour la main-d'œuvre est augmentée par le fait que ces sept clouteries sont forcées d'installer chacune une machine pour la fabrication de ce fil. L'avantage que cette réduction procure à Brantford est qu'elle doublera le nombre des ouvriers-cloutiers, tandis qu'elle réduira de 40 cents par cent livres le prix du clou que les consommateurs achètent.

M. DAVIN : Je crois, M. le président, que les mains sont les mains d'Esau mais la voix est la voix de Jacob. Nous venons d'entendre la voix de M.

Henry, l'adversaire de l'honorable préopinant lors de la dernière élection. Le discours de l'honorable député (M. Heyd) est celui d'un protectionniste. Il dit qu'il faut que les cloutiers vivent, et que le gouvernement doit arranger le tarif de façon à leur permettre de vivre. J'ai acquis ces idées en siégeant aux pieds du Gamaliel qui est aujourd'hui ministre du Commerce, et j'ai appris de cet honorable ministre que ces fabricants sont des voleurs et des canailles.

M. FOSTER : Quelqu'un a dû changer.

M. DAVIN ; Oh ! oui ; le point de vue fait la grande différence. Je ne suis pas convaincu par les observations de l'honorable député (M. Heyd), et je dois lui demander d'abord plus d'égards pour ses chefs. L'idée de voir l'honorable député (M. Heyd) venir dire ici que la motion que j'ai présentée est une motion de *bunkum* ! vraiment l'honorable député (M. Heyd) devrait avoir plus de respect pour ses chefs. Il ne convient pas à un député qui vient d'arriver à la Chambre de jeter le blâme sur un homme de la position du ministre du Commerce, sur un homme de la position du ministre des Douanes ou du ministre des Finances. L'idée que ces hommes qui sont des Nestor en politique, sont raillés par un de leurs plus nouveaux partisans, me force même de prendre leur défense, quand leur honorable ami (M. Heyd) les traite avec si peu de respect. Je partage l'opinion de mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) sur cet item. Je crois que les clous doivent entrer en franchise, et j'espère que dans l'intérêt des cultivateurs, mes honorables amis qui sont maintenant au pouvoir n'oublieront pas leur professions de foi, leurs promesses quand ils étaient dans l'opposition, et qu'ils mettaient le patriotisme au-dessus de l'esprit de parti et leur devoir à l'égard des cultivateurs au-dessus de leur devoir du moment dans ce comité.

La motion de (M. Davin) est rejetée.

Pointes à chaussures, en fer ou en acier et brochettes coupées, ordinaires, avec rondelle de cuir ou non, pointes petits clous sans tête, et clous à chaussures, brochettes à doubles pointes, et autres brochettes de fer ou d'acier, n. s. a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.

M. FOSTER : Quel est le degré relatif de protection entre l'ancien tarif et le nouveau ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il est difficile de constater le degré uniforme *ad valorem*. Le droit sur plusieurs de ces articles peut représenter jusqu'à 45 ou 50 pour 100, tandis que sur d'autres il n'est pas aussi élevé. Nous avons mis ces articles sur la liste des droits les plus élevés.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'ancien tarif, pour quelques-uns de ces articles, variait de 26 à 60 pour 100.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Fielding) est-il d'avis que le droit, qui est certainement très réduit sur les petites brochettes, est suffisant pour maintenir l'industrie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les représentants de ces diverses industries qui sont venus nous voir, prétendent que la protection n'est pas suffisante pour eux ; mais nous espérons cependant qu'elle le sera. Assurément la réduction est considérable, et en réponse à mon honorable ami je ne

peux pas dire autre chose que j'espère que ces industries continueront à réussir.

M. FOSTER : Pour un coût minime sur la quantité employée par les consommateurs en général, mon honorable ami croit-il qu'il est bon de mettre en danger cette industrie ? Il n'est pas probable que la légère réduction du coût des pointes à chaussures diminuera d'une manière appréciable le prix que paie le consommateur. Je crois que c'est tout à l'avantage du fabricant et non pas à celui du consommateur. Il peut y avoir un avantage considérable pour le fabricant qui emploie ces pointes en grande quantité, mais il ne réduira pas le prix de ses produits en faveur du consommateur. Je crains beaucoup que l'industrie de la fabrication des broquetter n'ait à souffrir de cette réduction.

M. RUTHERFORD : Représentant un comté agricole, un comté de consommateurs, je veux faire observer que l'honorable préopinant et quelques-uns de ses amis ont calculé, à mesure que les item du tarif se sont présentés, le peu d'avantages que la réduction sur chaque article donnera aux consommateurs. Mais il ne doit pas oublier que le consommateur se sert de tous ces articles et qu'une petite réduction dans le prix de tous vient à former un total considérable en les réunissant. Nos cultivateurs du Canada, et surtout du Nord-Ouest, ne profitant pas de ce marché indigène dont a parlé l'honorable député de Durham-est (M. Craig), doivent calculer d'après les prix d'exportation pour leurs produits, et chaque dollar économisé sur un item quelconque du tarif est autant à ajouter à leur revenu annuel.

Nous qui appuyons le gouvernement sommes portés à approuver ces réductions des droits. Nous ne croyons pas que dans certains cas la réduction soit suffisante, mais nous ne voulons pas déséquilibrer le commerce maintenant. Nous voulons être raisonnables, et, tout en désirant favoriser les manufacturiers, nous devons protester au nom des cultivateurs contre les arguments employés par les députés de la gauche. Il est vrai qu'un cultivateur peut économiser par année quelques cents seulement sur les clous de fil métallique, quelques cents sur le pétrole, quelques cents sur tel article, quelques cents sur tel autre ; mais ces quelques cents réunis, tenant compte en même temps du prix qu'il obtient pour ses produits, forme un item important dans son revenu annuel. Un groupe d'individus prospères rend un pays prospère et si vous considérez le grand nombre de ceux qui se livrent à l'industrie agricole comparativement au nombre de ceux qui sont dans l'industrie manufacturière, la Chambre doit tenir compte des intérêts des cultivateurs.

J'ai entendu avec surprise le raisonnement ingénieux de l'honorable député de Durham-est (M. Craig) au sujet du marché indigène. Je lui demande combien le cultivateur du voisinage de Peterborough reçoit de plus par livre de beurre, ou par douzaine d'œufs, que les autres cultivateurs du pays ? Le prix est régi par le prix d'exportation, et si l'honorable député tient compte de la petite quantité d'articles manufacturés qui sont exportés comparativement aux produits agricoles, j'aimerais savoir si sa théorie est juste quand il parle de la provenance de l'argent qui fournit un marché indigène aux cultivateurs. La condition dont il parle ressemble à celle d'un homme qui irait s'établir

M. FIELDING.

avec sa famille sur un quart de section, cultivant, récoltant et faisant l'élevage, et mangeant tout lui-même. Au nom des cultivateurs je proteste contre toutes ces arguties que nous entendons continuellement.

M. FOSTER : Je demanderai à l'honorable député combien de mille livres de pointes à chaussures le cultivateur du Nord-Ouest consomme par année, et quelle est la différence qu'il constate dans ses frais de subsistance par le fait que le droit sur les pointes à chaussures est de 35 pour 100 ou de $\frac{1}{2}$ centin par livre ? Il est arrivé jusqu'à l'éloquence en parlant de l'immense économie que ce droit comporte pour le cultivateur. A deux pas de lui se trouve un député qui a déclaré ce soir que les fabricants d'instruments aratoires payaient leur fer \$9 de moins par tonne qu'avant que ce tarif fût présenté. Ce député a fait un discours très enthousiaste. Il a économisé \$9 par mille sur sa matière première et il fabrique les instruments aratoires dont se sert le cultivateur du Nord-Ouest. Ils coûtent cher—\$100, \$115, \$125. Si ce cultivateur pouvait un peu profiter de cette économie effectuée par mon honorable ami sur sa matière première, ce serait quelque chose ; mais sur mille livres de pointes à chaussures il ne reçoit pas grand chose.

M. CLANCY : Il est évident que l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford) n'est pas cultivateur. S'il l'était, je suis convaincu que les cultivateurs refuseraient de le reconnaître pour leur interprète. Il est clair que l'honorable député s'entend peu en agriculture quand il suppose que le cultivateur en est réduit à économiser sur une once de pointes à chaussures. Ce n'est pas flatteur pour les cultivateurs d'un pays de donner à entendre qu'ils peuvent être réduits à la mendicité par une chose de cette nature. Un grand nombre de ces messieurs ont une aptitude particulière pour parler de petites choses comme le clou de fil métallique et le fil d'engerbage. Les cultivateurs désirent économiser autant que les autres citoyens ; ils y sont obligés vu le peu de moyens qu'ils ont, et maintenant l'honorable député de Macdonald a découvert que leurs terres seront probablement hypothéquées parce qu'ils achètent une once de pointes à chaussures par année. Ces honorables députés sont essentiellement hommes de petits griefs. Je prétends que les cultivateurs sont aussi intelligents que ces honorables députés qui veulent leur en remonter. Ils n'attendent pas de choses impossibles. Ils ne peuvent pas vivre isolés, mais ils doivent chercher des consommateurs parmi ceux qui exercent d'autres professions, et c'est une fausse doctrine de dire que nos cultivateurs ne sont pas intéressés à trouver des consommateurs.

S'ils ne le sont pas, pourquoi dépenser tant d'argent pour leur ouvrir des marchés où ils auront à subir la concurrence des produits à bon marché des autres pays ? Quand des députés disent que le prix d'exportation régit le prix du marché indigène, ils prouvent qu'ils ont beaucoup moins étudié la question du commerce du pays et qu'ils en savent bien moins long que les hommes qu'ils prétendent renseigner. Y a-t-il un député qui ne sait pas, et l'honorable député de Kent (M. Campbell), qui est un minotier, ne sait-il pas que depuis deux ans nos minotiers ont payé le blé plus cher que le prix d'exportation ne le justifiait ? Je ne dis pas que c'est toujours le cas, mais je prétends que cela

arrive souvent, et il est évident que les honorables députés de la droite parlent beaucoup trop à propos de cet item.

M. DAVIS (Saskatchewan) : L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) dit que les députés de la droite parlent beaucoup à propos de petites choses. Ça ne peut pas toujours être le cas, car nous parlons quelquefois du grand parti conservateur et quelquefois de l'honorable député de Bothwell lui-même. Il prétend que je vends le pétrole avec un bénéfice de 100 pour 100. Evidemment il est mal renseigné sur la question du pétrole au Nord-Ouest, autrement il ne ferait pas une assertion aussi absurde que celle-là, mais nul doute qu'il s'est cru obligé de suivre l'exemple que lui a donné l'autre jour l'ex-ministre des Finances (M. Foster) quand il a dit que le coût du transport du pétrole entre les puits et Winnipeg était de 3 cents par gallon. Une assertion comme celle-là ne fait pas honneur à ses connaissances en affaires. S'il avait dit que ce coût était de 12½ cents par gallon il aurait été bien plus près de la vérité. Quand le pétrole arrive chez nous il coûte 33 cents en gros, et il faut le vendre au détail pour 40 et 45 cents, ce qu'on ne peut pas appeler un prix exorbitant. Ces messieurs cherchent évidemment à faire croire que les cultivateurs de l'ouest sont pressurés par les détaillants, ce qui est loin d'être le cas, car ils paient des frais de transport si élevés qu'ils ne peuvent pas réaliser autant de bénéfices que les détaillants de l'est, et ne peuvent pas exiger les prix exorbitants dont l'honorable député de Bothwell et l'ex-ministre des Finances aiment tant à parler.

Vis, connues sous le nom ordinaire de "vis-à-bois," en fer ou en acier, en laiton ou autre métal, plaqués ou non, y compris les vis à voitures, à machines, ou autre vis, n.a.p., trente-cinq pour cent *ad valorem*.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je propose que les mots "plaqués ou non" soient retranchés de la deuxième ligne et insérés après les mots "vis, n.a.p." dans la troisième ligne.

M. FOSTER : Pourquoi augmenter le droit sur certaines vis et le réduire sur d'autres ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je ne pense pas qu'il y ait grand avantage.

M. FOSTER : Maintenant que vous avez réduit le droit sur le fer et l'acier, et que vous en avez tiré grande gloire, comment se fait-il que vous augmentiez le droit de 5 pour 100 pour les vis en fer et en acier ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : De quelles vis parlez-vous ?

M. FOSTER : Vis en fer, en acier et en laiton, sur lesquelles le droit était autrefois de 30 pour 100 et est maintenant de 35 pour 100.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parce que les vis paraissent dans la même classification, et on a cru que sur le tout 35 pour 100 étaient un droit raisonnable. Quant à cet item particulier l'honorable député a raison, mais quant aux autres items compris dans l'article, la réduction est très considérable. Si tous les items de cet article étaient frappés d'un droit de 30 pour 100, la réduction serait très forte. Bien entendu l'item peut être

divisé comme auparavant mais il y a du bon à mettre tous ces articles dans le même item.

M. FOSTER : C'est la raison la plus étrange que j'aie encore entendu donner pour augmenter un droit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la raison est bonne.

M. FOSTER : Pour éviter la peine de faire deux items vous réunissez dans un seul deux sortes d'articles manufacturés différents. Vous dites à certains manufacturiers, nous allons réduire le droit sur vos produits, et vous les réduisez tellement que, à mon avis, les résultats seront graves pour les fabricants de vis-à-bois. Ensuite vous réduisez le droit sur le fer et l'acier, dans le but que tout ce qui est fait de fer et d'acier soit manufacturé à meilleur marché. Et pour le plaisir de mettre deux items dans un, après avoir baissé les droits sur le fer et l'acier, ces messieurs l'augmentent de 5 pour 100 sur l'article manufacturé. Et quand je leur en demande la raison, ils répondent qu'il vaut mieux avoir un seul item que deux.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Après tout le droit n'est pas augmenté, car le droit de 35 pour 100 est soumis à la réduction différentielle, et la classe des vis énumérées ici est celle qui sous l'empire de l'ancien tarif payait 35, 50 et 60 pour 100. L'objet est l'uniformité du tarif, et les vis dont parle l'honorable député forment une très petite partie de celles qui sont en usage.

M. FOSTER : L'honorable contrôleur peut difficilement se tirer d'affaires de cette manière, car la réduction différentielle s'applique à chaque item du tarif.

L'honorable ministre se met à l'œuvre, et dans un cas particulier il élève les droits sur l'article fabriqué, bien qu'il les ait réduits sur la matière première avec laquelle elle est faite, mais dans un autre cas, il réduira les droits tant sur la matière première que sur l'article fabriqué. Dans les deux cas, les droits sont soumis à la clause différentielle, et l'inconséquence existe donc toujours. Je ne vois pas pourquoi il a ménagé les uns pour faire plaisir aux autres.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Nous avons fait cela dans le but d'établir un taux uniforme. Sous l'application de l'ancien tarif, les droits sur les vis à bois réduits à un droit *ad valorem*, s'élevaient dans certains cas à 35 pour 100, dans d'autres à 48 ou 58 pour 100. Nous les avons réunis. A part cela, il y avait un item qui à certains ports pouvait être placé avec ces derniers, et nous l'y avons inclus. Il est vrai que cela a eu pour effet d'élever le droit de 30 à 35 pour 100 sur cet article, mais il est de peu d'importance, et l'augmentation est nécessaire pour obtenir l'uniformité. Comme un droit de 35 pour 100 représente une réduction considérable dans un grand nombre de classes de vis à bois, nous avons cru qu'il serait injuste de le placer à 30 pour 100—et que la réduction serait trop forte.

M. FOSTER : Mais, vous n'aviez pas besoin de faire cela.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Cela était nécessaire pour obtenir l'uniformité.

M. FOSTER : L'honorable ministre aurait pu tout aussi bien placer les biscuits avec d'autres articles, au lieu d'élever le droit à 2½ pour 100.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Foster) n'avait pas placé dans l'ancien tarif, un droit sur les biscuits comme il en existait un sur les vis à bois.

M. FOSTER : Les changements faits par l'honorable ministre ne sont basés sur aucun principe. Dans le cas du droit sur l'acier et le fer, il a fait une réduction, mais a maintenu les droits sur les marchandises dont ces métaux sont la matière première. Ailleurs, la réduction du droit sur la matière première sert d'excuse pour réduire le droit sur l'article fabriqué.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député sait que nous avons voulu surtout simplifier le tarif. Ce but était à désirer et nous avons réussi à l'atteindre. Dans certains cas, afin d'obtenir la simplicité et l'uniformité, les droits sur quelques articles ont été légèrement augmentés, si nous prenons comme point de comparaison le tarif en général, mais cette augmentation n'a jamais été suffisante pour permettre la réduction sous l'application du tarif minimum. Comme dans le cas qui nous occupe, ces articles sur lesquels les droits sont augmentés, sont de peu d'importance, et l'uniformité et la simplicité acquise par ce fait étaient une chose des plus désirables.

M. WOOD (Hamilton) : Si l'honorable député (M. Foster) était obligé d'aller à la douane aussi souvent que les marchands, il comprendrait l'avantage de ceci. Sous le régime du tarif dont l'honorable député était responsable, la difficulté que l'on éprouvait à faire les entrées est incroyable. Dans les maisons considérables il fallait un employé spécialement chargé d'écrire ces différents items et de les préparer pour la douane. Je crois que le gouvernement a droit à nos remerciements. En réunissant ces différentes choses, cela va avoir pour effet de diminuer considérablement le travail dans les maisons importantes. Pour faire cette économie, le marchand consentira bien à payer une légère proportion de plus.

M. FOSTER : Quel va être l'effet de cette politique à l'égard du consommateur pauvre dans le Nord-Ouest ?

M. WOOD (Hamilton) : Je ne puis le dire.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est toujours lui qui paie les dépenses, que ce soit en droits ou en gages au commis.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Le consommateur va obtenir cette classe importante d'articles à 35 pour 100, tandis qu'auparavant il payait sur quelques-uns d'entre eux jusqu'à 58 pour 100, et s'ils sont importés de l'Angleterre, dans quinze mois, il les achètera à un quart meilleur marché.

M. FOSTER : Il aurait donc été bien mieux, dans ce cas, si l'honorable ministre était allé un peu plus loin, et lui avait permis d'acheter les autres articles un peu meilleur marché.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Cela aurait empêché la simplification du tarif.

M. PATERSON.

M. WALLACE : Je ne crois pas que cela simplifie le tarif ; c'est l'embrouiller et le rendre encore plus incompréhensible. Sous l'application de l'ancien tarif, la clause relative à la quincaillerie, renfermait, je crois, quatre-vingt-quinze items, tandis qu'aujourd'hui elle en renferme 104. Ce n'est pas faciliter mais augmenter la difficulté pour l'importateur. Mais quel va en être l'effet sur les industries de ce pays ? On oublie ce dernier point, et la seule chose que l'on mentionne c'est que cela va simplifier le tarif. On parle de réduction de un huitième maintenant et d'un huitième plus tard sur les vis importées d'Angleterre. Or, ces marchandises sont presque en totalité importées des Etats-Unis. Pour vous citer un exemple, les importations de l'Angleterre sur une clause du tarif se sont élevées à 163 livres, et celles des Etats-Unis à 21,689 livres. Dans une autre catégorie les importations des Etats-Unis furent de 3,000 livres, et celles de l'Angleterre de 39,000 livres. Cette diminution d'un huitième ou un quart se réduit donc virtuellement à rien relativement aux vis à bois, puisqu'elles sont presque toutes importées des Etats-Unis. Cette clause du nouveau tarif contient plus d'item qu'il n'y en avait dans l'ancien et je ne puis voir en quoi nous la simplifions.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Lorsque l'honorable député deviendra de nouveau contrôleur des Douanes et reprendra la direction du département, il sera surpris de constater quels merveilleux changements ont été faits.

L'item tel qu'amendé est adopté.

Fil à clôture barbelé et autre fil métallique à clôture nos 9, 12 et 13, 15 pour 100 *ad valorem* jusqu'au 1er janvier 1898. Après cette date en franchise.

M. FOSTER : Pourquoi mon honorable ami (M. Paterson), n'a-t-il pas agi avec la même prudence à l'égard des autres industries, là où il a fait une réduction considérable, afin de leur permettre de se débarrasser de leurs marchandises en magasin ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Non, je ne crois pas. Les instruments de chirurgie furent placés sur la liste des articles admis en franchise, mais je crois qu'il y a ici une disposition qui leur accorde un certain temps pour écouler leurs marchandises en magasin.

M. FOSTER : Le droit imposé sur cet article n'était pas très élevé, et l'honorable ministre l'enlève, et il laisse un certain montant pour permettre à ceux qui ont des marchandises de cette nature en magasin de s'en débarrasser. Le principe, c'est qu'il ne veut pas déprécier indûment, par un changement dans le tarif, les marchandises qu'un homme a en magasin. Pourquoi n'applique-t-il pas ce principe aux marchandises pesantes ? Le fil à clôture barbelé et le fil d'engrèbe sont deux articles sur lesquelles l'honorable ministre maintient les droits pour un certain temps. Il semble étrange, que vous vouliez introduire le principe que lorsque vous dépréciez la valeur des marchandises en magasin en diminuant le droit, vous devez accorder six mois à un homme pour se débarrasser des marchandises qui lui restent, et que ce principe ne doit s'appliquer qu'à certaines personnes privilégiées.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Mon honorable ami peut constater que le fil de fer bar-

belé doit être placé sur la liste des articles admis en franchise.

M. FOSTER : Il en sera de même pour le fil d'engerbage.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Ces deux articles sont sur le même pied. Il y a une réduction et une réduction très considérable sur l'item auquel il a fait allusion.

M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il réduit le droit sur aucun article aussi bas que 12½ pour 100?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Oui.

M. FOSTER : Vous avez réduit le fil d'engerbage, mais rien autre chose. Vous accordez au fabricant de ce produit, qui en a une grande quantité en magasin, un certain délai pour s'en débarrasser, et sur laquelle vous perceviez un droit de 12½ pour 100. Vous avez réduit les droits sur d'autres articles plus importants, mais jamais à 12½ pour 100.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député a fait lui-même quelques réductions, elles n'étaient guère considérables, il est vrai, mais il n'a pas cru devoir leur accorder un certain temps pour vendre la marchandise qu'ils avaient en magasin.

M. FOSTER : Mon honorable ami ignore-t-il que le montant de la réduction équivaut à la réduction dans la valeur de l'article? Si vous enleviez 12½ pour 100 sur les cotonnades en magasin ou sur les lainages, vous dépréciez d'autant leur valeur, cela est incontestable. Que vous placiez un article qui paie un droit de 12½ pour 100 sur la liste des articles admis en franchise, ou que sur un item qui paie un droit de 30 pour 100 vous le réduisez à 12½ pour 100, cela ne fait aucune différence, le montant de dépréciation de l'article est toujours le même. Vous avez adopté le principe d'accorder à certaines personnes privilégiées, huit ou dix mois pour leur permettre de se débarrasser de la marchandise qu'ils ont en magasin.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Les fabricants de fil à clôture barbelé et de fil d'engerbage ne se considèrent pas comme étant des gens aussi favorisés que l'honorable député veut le faire croire. Je suis persuadé qu'il comprend parfaitement bien la distinction qui existe entre les deux cas. Ces items qui seront placés sur la liste des articles admis en franchise le 1er janvier, et l'on a cru que ce n'était que justice de les laisser bénéficier du droit—lequel est réduit à 15 pour 100 sur le fil à clôture barbelé, ce qui est plus bas qu'il ne l'était autrefois—jusqu'au 1er janvier, et le fil d'engerbage est laissé avec le même droit jusqu'au 1er janvier. Je ne crois pas que l'honorable député puisse comparer ces cas avec d'autres qui ont été aussi réduits, mais sur lesquels il reste encore un montant considérable de protection.

M. CLANCY : Peut-être que le contrôleur des Douanes, depuis qu'il a établi une distinction évidente entre les marchandises placées sur la liste des marchandises admises en franchise, et celles sur lesquelles il existe encore un droit, consentirait à nous dire pourquoi on n'a pas fait cette distinc-

tion en faveur des détenteurs de maïs, qui est admis en franchise. Aucun délai n'est accordé au cultivateur, la logique de mon honorable ami ne va pas jusque là, et le cultivateur est sacrifié sans merci. Pourtant, il n'y a pas encore bien longtemps que les libéraux se lamentaient sur le sort des cultivateurs. L'honorable ministre voudrait-il nous expliquer pourquoi il a accordé à ceux qui vendent des instruments de chirurgie et de dentiste le temps de se débarrasser de ceux qu'ils ont en magasin, et qu'il n'ait pas donné aux cultivateurs le délai nécessaire pour vendre leur maïs et autres produits?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député n'aurait-il pas encore vendu tout le maïs dont il pouvait disposer?

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il demandé aux marchands d'instruments de dentistes s'ils avaient tout vendu ceux qu'ils avaient en magasin? L'honorable monsieur a-t-il lui-même vendu toutes ces marchandises? Tout ce qu'il avait à vendre n'est pas affecté par le tarif. Je me rappelle un discours prononcé par l'honorable ministre dans la ville de London, il n'y a guère plus de 12 ou 15 mois. En réponse à un conservateur qui avait déclaré que l'honorable député avait fait de l'argent avec les marchandises qu'il avait fabriquées, voici ce qu'il dit : Si j'ai fait de l'argent, quelle doit être la position du consommateur? Il a fait de l'argent et le consommateur languit comme auparavant.

M. WOOD (Hamilton) : Si une classe de personnes a le droit de se plaindre de la disparition des droits, c'est bien le marchand. Mais autant que je puis le constater les marchands canadiens ne se plaignent pas, au contraire ils félicitent le gouvernement d'avoir doté le pays d'un aussi bon tarif.

M. FOSTER : Quels marchands?

M. WOOD (Hamilton) : Je puis vous en nommer un grand nombre. Quelques-uns des partisans les plus dévoués de l'honorable député à Toronto ont presque déclaré qu'ils étaient entièrement satisfaits du tarif, et contents, en particulier, de voir comme il avait été simplifié, ce qui va éviter à leur commis l'énorme quantité d'ouvrage que nécessitent ces déclarations qu'ils étaient obligés de faire de temps à autre, dans le passé. Le droit qui a été enlevé sur le fer, cause un tort considérable à ma propre fabrique, mais je n'y trouve pas à redire, quelqu'un doit avoir à souffrir des réductions faites au tarif. Ce sont les marchands et non les cultivateurs qui ont raison de se plaindre dans le moment, cependant, je suis heureux de constater que bien peu d'entre eux en agissent ainsi.

M. MONK : Je ne puis laisser adopter cet item sans protester énergiquement. Quelque doute qui ait existé relativement aux clous de fil métallique, il ne peut y avoir de doute que le droit contenu dans cet item entraîne la perte absolue d'un capital considérable placé dans cette industrie. Nous avons onze fabriques de ce clou au Canada, et il y en a une très considérable qui se trouve dans la ville de Lachine, dans mon comté. Ils fabriquaient 6,000 tonnes de clous par année, mais ils ne pourront pas continuer ainsi, ils sont incapables de faire concurrence aux Américains et cela pour différentes

causes. D'abord, comme je l'ai dit il y a un instant, en parlant des clous de fil métallique, les mêmes remarques s'appliquent ici. Les Américains réalisent leurs bénéfices, grâce à plusieurs procédés et, par conséquent, sont en état pour cette raison seule, si non pour d'autres, de fabriquer à meilleur marché que nos fabricants canadiens. Deuxièmement, ils paient le charbon moins cher que nous, et leurs fabriques fonctionnent l'hiver comme l'été. Sous ce rapport notre pays n'est pas aussi favorablement situé qu'ils le sont. Lorsque des fabriques de ce genre ferment leurs portes, un grand nombre d'ouvriers se trouvent sans ouvrage, et les autres industries qui en dépendent en souffrent d'autant.

Les fabriques de fil de fer métallique dépensent plus de \$6,000 par année pour l'achat des cylindres de bois sur lesquels le fil de fer est roulé. Ils dépensent plus de \$20,000 par année pour les frais de transports. Depuis que le premier droit a été imposé, qui était à l'origine, si je ne me trompe pas de \$1.50 par 100 livres, ils ont continué de le réduire jusqu'à ce qu'il soit tombé à 75 cents. Voici comment ce droit était appliqué—je donne les détails, parce que l'on est sous l'impression qu'ils réalisent des profits considérables, et cela aux dépens du cultivateur et du pauvre. Le droit sur le fil de fer galvanisé était de 32 cents par 100 livres; le taux de transport était de 17 cents, les sommes payées aux tâcherons 5 pour 100 ou 14 cents, sur plus du taux de transport au Canada comparé à celui des États-Unis, 4 cents; ou en tout 67 cents, laissant 8 cents de protection, pour rencontrer le surplus dans le prix de la houille, le déficit causé par une production restreinte, etc.

Dans ces circonstances il est facile de comprendre comment il se fait que cette industrie puisse avoir eu à souffrir. Il est peut-être bon que le comité sache que 150 ouvriers sont employés et reçoivent annuellement \$50,000 de salaire. À part cela, il y a les frais de transport des matériaux à payer aux compagnies de chemins de fer et de steamers, qui peuvent être évalués à \$25,000; la houille à \$6,000, les acides \$12,500, le camionnage \$2,500. J'ai déjà mentionné le bois pour cylindres, \$6,000. Tous ces item font un total de \$102,000.

La question suivante revient sans cesse: Quel va être le résultat de tout ceci pour le cultivateur? Ce dernier doit comprendre, comme l'a dit Cobden, que ses intérêts ne diffèrent guère des intérêts du fabricant. Les fabricants et les ouvriers qu'ils emploient contribuent énormément à la prospérité du cultivateur. Mais ce dernier est protégé considérablement par ce tarif. Sous son application se trouve un grand nombre de droits spécifiques en faveur du cultivateur, et si les honorables députés veulent étudier le item et comparer les prix avec ceux réalisés sur les produits agricoles aux États-Unis, ils constateront que nos cultivateurs ont en leur faveur un droit protecteur de 30 à 100 pour 100, et souvent 35 à 40 pour 100, cela en prenant pour point de comparaison le prix actuel des produits agricoles aux États-Unis. Je ne trouve pas à redire à ce privilège; je sais, bien que je ne sois pas cultivateur, que nos cultivateurs prétendent actuellement que leurs intérêts ne sont pas suffisamment protégés. Je ne veux pas prétendre que les cultivateurs de mon comté sont plus intelligents que ceux des autres divisions électorales du pays, mais si un jury composé de cultivateurs connaissait tous les faits relatifs à cette industrie particulière,

M. MOORE.

bien peu d'entre eux condamneraient la protection qui lui est accordée.

Au sujet du Nord-Ouest, l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) a dit qu'il était désireux de voir disparaître entièrement les droits sur les clous de fil métallique. Les députés du Nord-Ouest devraient comprendre, ce qu'ils ont apparemment négligé de faire jusqu'ici, que le Nord-Ouest n'est pas tout l'univers. Il y a aussi la partie est du pays, et il est bon de ne pas oublier ce que l'est a fait pour l'ouest, et ce qu'on lui demande encore de faire pour cette partie du Canada. Si le calcul était fait, on constaterait que l'ouest est considérablement endetté envers l'est. Sur cette production de 6,000 tonnes de fil de fer, la statistique démontre qu'environ 2,000 tonnes sont employées par les compagnies de chemins de fer pour faire des clôtures, ce qui laisse un surplus de 4,000 tonnes. D'après le dernier recensement, notre population agricole s'élève à un peu plus de 500,000 âmes, et la suppression du droit va donner 12 cents à chaque personne engagée dans la culture. L'honorable député de Macdonald a dit qu'ils pratiquaient l'économie, et il a cité un proverbe à l'appui de ses paroles. Mais il y a un autre proverbe écossais, dont les honorables députés du Nord-Ouest semblent avoir pris pour devise, et qui est le suivant: "Prenez tout, gardez tout et ne donnez rien à personne." J'ai bien peu d'espoir que le gouvernement revienne sur la décision qu'il a prise relativement à cet item, mais il était de mon devoir de faire connaître mes vues au comité sur cette question, et j'espère que l'honorable député de Hamilton (M. Wood) appuiera mes paroles.

M. OLIVER: J'aimerais conclure un arrangement au sujet des item de ce tarif. Si au moyen d'une modification au tarif, il peut en résulter que les prix soient augmentés pour les produits agricoles, comme les partisans du tarif protecteur prétendent qu'ils le seront pour les articles manufacturés, je puis garantir que les cultivateurs acceptent tout tarif sur les articles fabriqués, si nous leur accordons des changements de même nature dans la clause concernant les produits agricoles.

Les honorables membres de l'opposition ont déclaré au comité qu'une modification au tarif, quelque faible qu'elle soit, peut faire la ruine ou la prospérité de l'industrie manufacturière. S'ils peuvent démontrer que l'augmentation de 2 cents, de 10 cents ou plus que nous pouvons demander, d'ajouter aux droits sur les produits agricoles aura pour effet de faire hausser les prix dans la même proportion en faveur des cultivateurs, nous acceptons n'importe quel tarif qui pourra être demandé par les fabricants.

M. TAYLOR: L'enlèvement des droits sur les produits agricoles en augmentera-t-il le prix?

M. OLIVER: Nous ne demandons pas que les droits soient enlevés.

M. TAYLOR: Alors vous ne devriez pas nous demander de faire disparaître les droits sur les articles fabriqués.

M. OLIVER: Je suis prêt à accorder n'importe quel droit au fabricant, pourvu que vous garantissiez une augmentation dans le prix des produits agricoles, comme résultat d'une augmentation dans les

droits sur ces produits. Y a-t-il un honorable député qui veuille accepter cette offre ?

Une VOIX : Rédigez-la par écrit.

M. OLIVER : Si les honorables députés ne sont pas prêts à accepter l'offre, ils auraient mieux fait de ne pas parler de l'identité des intérêts du cultivateur et du fabricant relativement au tarif.

M. FOSTER : L'offre faite par l'honorable député n'était pas présentée dans la forme voulue et elle n'était pas non plus par écrit. Pour être acceptable cette offre devrait se lire comme suit : que si en ne touchant pas aux droits sur les articles fabriqués, vous augmentiez leur prix, alors le gouvernement devrait imposer des droits qui auraient un semblable effet relativement aux produits agricoles. Ainsi faite, cette offre serait acceptable. Si l'honorable député veut la rédiger par écrit, nous sommes tous prêts à la signer immédiatement.

M. CLANCY : Cet item renferme-t-il toutes les espèces de fil à clôture ? L'honorable député n'ignore pas qu'il existe d'autres genres de fil à clôture barbelé. Il y en a des douzaines d'autres espèces à part les deux que je viens de mentionner, le ruban de fer ou d'acier pour clôture, et le fil à clôture barbelé.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Non ; cet item ne s'applique qu'aux articles qui y sont mentionnés. Il comprend le fil à clôture barbelé et autres fils métalliques à clôture Nos 9, 12 et 13, qui sont à peu près les seuls genres de fils à clôture employés à cet usage. L'item suivant renferme le ruban de fer ou d'acier, dentelé ou uni pour clôture, 20 pour 100, et dans un troisième item nous avons placé le fil métallique, n. s. a.

M. CLANCY : Cela comprend-il tous les autres genres de fil à clôture fabriqués ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Oui, cela comprendra tous les genres de fils métalliques qui ne sont pas spécialement mentionnés ailleurs.

M. FOSTER : Cet item est étrangement rédigé. Le fil à clôture barbelé et trois autres genres de fils métalliques pour clôture vont être admis en franchise. Comment s'y prendra le douanier pour décider si ce dernier genre de fil métallique est destiné à faire de la clôture ou non ? Mon honorable ami ferait tout aussi bien d'enlever les mots "pour clôtures," et permettre que ces trois genres de fils métalliques soient admis en franchise.

M. WALLACE : J'admets que cela a eu pour effet de simplifier le tarif. Le tarif soumis il y a un mois par l'honorable ministre (M. Paterson) était bien différent de celui-ci, et qui pourvoyait à ce que tous les articles qui entrent dans le coût de fabrication du dit fil barbelé devaient être admis en franchise. Ils ont fait disparaître cette dernière partie de l'item dans la dernière édition du tarif. Le tarif soumis en premier lieu se lisait comme suit :—

Fil à clôture barbelé et autre fil métallique à clôture, jusqu'au 1er janvier 1898, 15 pour 100 ad valorem. 15 p. c.

Après cette date, en franchise ; et tous les articles sur lesquels il est prélevé des droits, et qui entrent dans le coût de fabrication du dit fil barbelé ou autre fil métallique, devront, pour cette fin, être alors admis en fran-

chise, le tout subordonné aux règlements que fera le contrôleur des Douanes.

Il me semble que cette définition est parfaite et de nature à plaire à mon honorable ami de Hamilton (M. Wood).

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Cela ne se trouve pas dans ce tarif.

M. WALLACE : Mais nous l'avons eu dans le tarif durant un mois, et maintenant, il n'y a que les nos 9, 12 et 13 qui seront admis en franchise, s'ils sont destinés à faire de la clôture. Si vous les admettez en franchise dans ce but, il sera impossible de l'empêcher d'entrer en franchise pour d'autres fins. Le marchand ne peut pas suivre le fil métallique partout pour se convaincre qu'il est bien employé à faire de la clôture ou pour d'autres usages.

M. WOOD (Hamilton) : L'effet sera le même qu'il était pour la ficelle destinée aux pêcheurs admise en franchise dans votre tarif.

M. WALLACE : Si j'avais eu la rédaction de cet item, je ne l'aurais pas fait.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député l'a fait.

M. WALLACE : Oh ! non ; c'était la loi auparavant.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député (M. Wallace) pouvait la changer.

M. WALLACE : Ce n'était pas le même item. Il pouvait seulement être importé par le fabricant de ficelle.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Oh ! non ; il pouvait être importé par tout le monde.

M. WALLACE : C'était un item des plus représentables, et l'on ne devrait pas le laisser dans ce tarif. Virtuellement, cette ficelle n'a été employée à aucune autre fin, mais ce fil métallique peut servir à d'autre chose qu'à la clôture.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'ancien tarif aurait restreint l'entrée en franchise au fil de fer barbelé. Ce nouvel item est une autre concession faite aux cultivateurs, car, outre le fil de fer barbelé, ils seront maintenant en état d'importer en franchise le fil de fer galvanisé des numéros mentionnés, et l'on en fait un grand usage pour les clôtures. Comme mon honorable ami l'a fait remarquer, il y a une difficulté en ceci, mais c'est une difficulté qui concerne un petit nombre d'item du tarif. Elle existait dans l'ancien tarif. Les tuyaux n'étaient pas importés en franchise, mais lorsqu'ils étaient importés pour les puits de pétrole, ils n'étaient frappés d'aucun droit, et partout où vous avez ces item exceptionnels, vous êtes exposés à des abus. Nous désirions donner au cultivateur son fil métallique pour clôture en franchise, mais nous ne voulons pas l'importer en franchise pour d'autres fins.

M. FOSTER : Les tuyaux pour les puits de pétrole étaient une industrie spéciale, et, virtuellement, ils n'étaient importés que par ceux qui exploitaient cette industrie.

M. MCGREGOR : Ils étaient importés et gardés en magasin.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Paterson) sait qu'il y a des centaines de mille cultivateurs répandus dans toutes les parties du pays. Vous avez ici un item stipulant que le fil métallique, lorsqu'il est importé pour les clôtures, est admis en franchise. Comment est-il possible d'avoir autre chose que du fil métallique en franchise par tout le pays, en ce qui se rattache à ces trois numéros ? Vous prétendez protéger l'industrie du fil métallique et vous supprimez les trois principaux numéros, et, ostensiblement, vous les admettez en franchise pour les cultivateurs, mais, en réalité, vous en enlevez les droits pour la consommation générale du pays. Admettons que ce fil de fer n'est frappé d'aucun droit sur ces trois numéros, et il vaudrait tout autant l'admettre en franchise.

M. MCGREGOR : La ficelle importée pour les pêcheurs était dans le même état, ainsi que les tuyaux pour les puits à pétrole. Par ce changement, au lieu d'avoir pour les clôtures, le fil barbelé, qui prête à tant d'objections, les cultivateurs auront le fil métallique uni qui ne cause aucun mal aux bestiaux.

M. TAYLOR : Je suggérerais au Contrôleur, s'il doit laisser cet item dans le tarif, de le rédiger ainsi : " fil barbelé et fil métallique galvanisé, Nos 9, 12 et 13, lorsqu'il est employé exclusivement pour les clôtures," et de retrancher les mots " fil métallique à clôture," car, tel que l'article est conçu toute personne pourrait importer du fil métallique à clôture et l'employer à n'importe quelle fin.

M. FOSTER : Cela l'aidera un peu, mais mon honorable ami frappe l'industrie du fil métallique, comme il le sait.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Est-ce que la proposition de l'honorable député ne lui porte pas un coup plus fort, en supprimant les droits sur le fil de fer importé pour n'importe quel fin ?

M. FOSTER : Je ne faisais que signaler à mon honorable ami le résultat de son tarif : la suppression virtuelle des droits sur tout le fil métallique.

M. CRAIG : Je crois que le point soulevé par l'honorable député d'York est très important. Lorsqu'un marchand importe une certaine quantité de ce fil métallique, comment sait-il s'il va être employé pour les clôtures ou non ? Il est ordinairement employé pour les clôtures, mais le marchand ne saurait dire qu'il va servir à cette fin. Je prétends que le résultat sera que les marchands des Etats-Unis vendront ce fil métallique à ceux qui désirent l'employer aux clôtures, tandis que nos marchands en gros n'en vendront pas du tout. J'aimerais savoir ce que l'honorable député de Hamilton (M. Wood) a à dire à ce sujet.

M. WOOD (Hamilton) : Il est très difficile de supprimer les droits dont sont frappés ces trois items, car, ainsi que l'a dit l'ex-ministre des Finances (M. Foster), ces numéros peuvent servir à plusieurs autres fins. Relativement à la ficelle des pêcheurs, elle était importée en franchise lorsqu'on déclarait à l'époque de l'entrée qu'elle était destinée

M. FOSTER.

à servir à l'industrie de la pêche, et lorsque cette déclaration ne pouvait pas être faite, il fallait payer le droit. Il en était ainsi des tuyaux de fer pour les puits de pétrole, mais dans certains cas, les tuyaux étaient vendus pour d'autres fins. Dans plusieurs cas, ceux qui importaient pas ces articles honnêtement les vendaient à meilleur marché que l'importateur honnête. Si le gouvernement peut faire quelque autre disposition, ce sera, je crois, dans l'intérêt du revenu, tout comme dans l'intérêt de l'importateur honnête. S'il insistait pour qu'une déclaration fût faite lors de l'entrée à l'effet que le fil métallique est destiné aux clôtures, je suppose que le reste serait laissé à l'honnêteté de l'importateur.

M. MCGREGOR : A l'honnêteté de l'importateur et au jugement du percepteur. Nous sommes arrivés à une époque où, dans ce pays, l'on se sert de fil métallique pour les clôtures, et c'est un grand avantage pour les cultivateurs de pouvoir acheter sans payer de droits ces trois numéros de fil métalliques. Si vous imposez un droit sur quelqu'un de ces numéros je vous dirais de l'imposer sur le fil barbelé, qui peut blesser les animaux.

M. CLANCY : En examinant les items qui suivent celui-ci, il m'est impossible de constater que plus de deux numéros de fil barbelé sont admis en franchise — le fil barbelé et le fil des trois classes employées pour les clôtures. Il y a une autre espèce de fil métallique à clôture fabriqué dans la ville que l'honorable député d'Essex-nord habite, lequel semble protégé. Je désire demander au contrôleur des Douanes si l'on se propose d'admettre en franchise le fil métallique à clôture de toute sorte, le fil barbelé, le tissu métallique ou autre ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Non, ces différents fils métalliques ne seront pas admis en franchise si le comité adopte la proposition du gouvernement.

M. CLANCY : La raison qui me porte à demander cela, c'est que ce sujet fait naître la question très pertinente suivante : Pourquoi ferait-on une distinction en faveur d'une classe de fabricants contre une autre classe ? Je ne demande pas que le droit soit supprimé dans l'un ou l'autre cas, mais je désire savoir si une industrie doit être ruinée et si l'on doit en protéger une autre. Il me semble que mon honorable ami n'a pas une cause très forte, puisque nous voyons qu'une catégorie de fil métallique est protégée et que l'autre ne l'est pas.

Mon honorable ami dira peut-être que la catégorie admise en franchise est une espèce beaucoup plus importante que l'autre, mais cela n'affecte pas du tout le principe. Nous devrions laisser aux cultivateurs le soin de choisir l'espèce qu'il désire employer.

M. MCGREGOR : Les nos 9, 12 et 13 sont les numéros généralement employés aujourd'hui en ce pays pour le tissu métallique à clôture. Le fil est préparé sur le terrain, et si je comprends bien, il n'y a qu'un autre numéro employé par la *Page Wire Company*. Je crois qu'elle emploie le n° 7.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Nous n'avons aucun désir de frapper un fabricant quelconque, mais nous voulons favoriser le peuple. Une

fabricue pourrait, il est vrai, par l'application de cet article, se trouver dans une plus mauvaise position qu'une autre, mais le but du gouvernement est de donner en franchise aux cultivateurs le fil à clôture qui est en plus grande demande. Les espèces employées surtout pour les pelouses de jardin et pour autres fins de cette nature doivent, à notre avis, contribuer raisonnablement au revenu, tandis que nous avons donné en franchise à nos cultivateurs le fil métallique dont ils se servent généralement. Lorsque les mots "autre fil métallique nos 9, 10, 12 et 13" ont été insérés, dans les résolutions amendées, ils l'ont été afin de leur donner une plus grande quantité de fil métallique en franchise. Quand nous arriverons à un item qui se trouve un peu plus bas, les honorables députés verront que nous demanderons au comité d'approuver l'insertion des mots "autre fil métallique à clôture, n.s.a.", ce qui comprendra d'autres espèces de fil métallique à clôture, que nous frapperons de droits.

M. CLANCY : De fait, le fil métallique à clôture qui est un tissu métallique et qui n'est pas du tout du fil barbelé devient chaque jour de plus en plus en usage. En effets, nos cultivateurs font presque toutes leurs clôtures avec ce que l'on appelle le fil métallique de Page.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : De quels numéros se compose ce fil ?

M. CLANCY : Il comprends tous les numéros mentionnés ici.

M. McGREGOR : Pour la partie supérieure, l'on emploie le n° 7.

M. CLANCY : Et un fil plus léger au-dessous. Je n'aime pas le fil barbelé pour les clôtures, mais tandis que l'industrie des fabricants de tissus métalliques à clôture est protégée, nous ne donnons aucune protection aux fabricants de fil barbelé. Il n'y a qu'une manière de permettre aux cultivateurs d'acheter le fil métallique à bon marché : c'est en admettant en franchise toutes les espèces de fil métallique. Si l'honorable contrôleur ne fait pas cela, il fera très peu de bien aux cultivateurs et ruinera une industrie.

L'item est adopté.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit et quart (mercredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 9 juin 1897.

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

PRIÈRE.

BILL RETIRÉ.

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Hull, à la digue Saint-Louis et aux sources Victoria.

BATAILLONS DES CANTONS DE L'EST.

M. STENSON :

1. Des ordres ont-ils été donnés enjoignant de réunir les 54e, 58e, 60 et 79e bataillons d'infanterie dans un camp d'exercices militaires, le 22 juin courant, à Rockland, dans le comté de Richmond, province de Québec ? 2. Dans l'affirmative, ces ordres ont-ils été contremandés ? 3. Pour quelles raisons ? 4. A la demande de qui ? 5. A quel endroit ces bataillons se réuniront-ils en camp cette année ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : On avait d'abord ordonné que les bataillons mentionnés fussent envoyés au camp le 22 juin. Ces ordres ont été depuis contremandés, par suite d'un engagement conclu avec le conseil municipal et le maire de Saint-Jean. Cette année ces bataillons iront camper à Saint-Jean.

GARDIENNE PHARE—GEORGE-B. PICKETT.

M. FOSTER :

George-B. Pickett a-t-il été destitué comme gardien de phare à Oak Point, comté de King, N.-B. ? Des accusations ont-elles été portées contre lui ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles, et une enquête a-t-elle été accordée ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je répondrai affirmativement aux deux premières questions. Il a été destitué pour s'être mêlé activement de politique. Une enquête n'a pas été jugée nécessaire. La déclaration du représentant du comté, qui connaissait personnellement les faits et qui a fait cette déclaration en sa qualité de député, a été acceptée.

TRANSPORT DU GRAIN DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. DAVIN :

Quel nombre de boisseaux de grains de toutes sortes a été transporté des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba dans l'est par le chemin de fer Canadien du Pacifique de 1891 à 1897, inclusivement ? Quel nombre de boisseaux de grains ce chemin de fer a-t-il transporté des Territoires du Nord-Ouest dans l'est chacune des années ci-dessus ? Quel nombre a été transporté du Manitoba dans l'est chacune des dites années ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Le ministère ne possède pas les renseignements que demande l'honorable député, mais s'il le désire, je n'ai aucune objection à les obtenir du département où ils se trouvent.

M. DAVIN : J'en serai très reconnaissant à l'honorable ministre.

OFFICIERS DES STEAMERS DE L'ETAT.

M. CAMERON :

1. Quelle est actuellement la solde des capitaine et officiers des divers croiseurs et des navires employés pour des explorations, et qu'elle était-elle en 1896 ? 2. Ces officiers ou quelques-uns d'entre eux sont-ils payés pendant les mois d'hiver, alors que ces navires ne font pas de service ? Dans l'affirmative, combien ces officiers reçoivent-ils, et quels devoirs remplissent-ils pour la solde qu'ils reçoivent ainsi pendant les mois d'hiver ? 3. Le gouvernement se propose-t-il de continuer à payer quand ces officiers ne sont pas en service ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : 1. Les capitaines et officiers reçoivent, cette année, la même solde qu'en

1896. 2. Les sommes payées durant l'hiver sont indiqués dans l'Etat. Il est nécessaire de retenir ces officiers et ces mécaniciens durant les mois d'hiver, et leurs services sont disponibles chaque fois qu'ils sont requis. 3. Oui. Le gouvernement

n'a pas l'intention de changer la coutume du département en ce qui a trait au service de ces officiers durant les mois d'hiver. Durant l'hiver, les mécaniciens réparent les machines lorsqu'il est nécessaire de le faire.

PROTECTION DES PÊCHERIES—TRAITEMENT DES OFFICIERS, 1896 ET 1897.

Navire.	Officiers.	Traitement mensuel.		Observations.
		1896.	1897.	
		§ c.	§ c.	
<i>Acadia</i>	Capitaine	75 00	75 00	Demi-solde durant l'hiver.
	1er officier	60 00	60 00		do do
	2nd do	40 00	40 00	do do
	1er mécanicien.....	90 00	90 00	} Pleine solde. Travaux aux machines durant l'hiver.
	2nd do	60 00	60 00	
<i>Petrel</i>	Capitaine	90 00	90 00	Demi-solde durant l'hiver.
	1er officier	60 00	60 00		do do
	2nd do	40 00	40 00	do do
	1er mécanicien	65 00	65 00	Pleine solde.
<i>Dolphin</i>	Capitaine	60 00	60 00	Demi-solde durant l'hiver.
	do	90 00	90 00	
<i>Stanley</i>	1er officier.....	60 00	60 00	} Pleine solde. Service des pêcheries en hiver. Service des glaces en hiver.
	2nd do	40 00	40 00	
	1er mécanicien.....	83 33	83 33	
	2nd do	68 18	68 18	
	do	90 00	90 00	
<i>Constance</i>	Capitaine	90 00	90 00	Demi-solde durant l'hiver.
	1er officier.....	60 00	60 00		do do
	2nd do	40 00	40 00	do do
	1er mécanicien	65 00	65 00	Pleine solde.
<i>Curlew</i>	2nd do	40 00	40 00	Demi-solde.
	Capitaine	75 00	75 00	Pleine solde. Inspecteur des pêcheries.
	1er officier	60 00	60 00		Demi-solde durant l'hiver.
<i>Kingfisher</i>	2e do	40 00	40 00	do do
	1er mécanicien.....	60 00	60 00	Pleine solde.
	2e do	40 00	40 00	do
	Capitaine	90 00	90 00	Demi-solde durant l'hiver.
	1er officier	60 00	60 00		do do
<i>Osprey</i>	2e do	40 00	40 00	do do
	Capitaine	90 00	90 00	do do
	1er officier.....	60 00	60 00	do do
<i>La Canadienne</i>	2e do	40 00	40 00	do do
	Capitaine	90 00	90 00	Pas en commission, 1897.
	1er officier.....	60 00	60 00	
<i>Victoria</i>	2e do	40 00	40 00	
	Capitaine	90 00	90 00	do do 1896.
	1er officier.....	60 00	60 00	

SERVICE DES LACS.

<i>Bayfield</i>	Capitaine	1,050 00	Par année.
	1er mécanicien.....	800 00		do
	2e do	40 00	Par mois.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre me permet-il d'appeler à ce sujet son attention sur le cas de deux officiers, Bennett et Mackenzie, et voudrait-il me dire, quand il le pourra, s'il n'est pas possible, dans les circonstances exceptionnelles dont il parle, circonstances qui les ont obligés à rester sans emploi durant l'été comme durant l'hiver, parce que le vaisseau ne faisait aucun service, voudrait-il me dire, s'il n'est pas possible de leur accorder une demi-solde comme on en accorde aux officiers qui sont en disponibilité durant l'hiver.

M. DAVIES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je vais prendre note de la chose, et soumettre la question au commandant Spain pour voir quelle est son opinion.

INDEMNITÉ DES MEMBRES DU PARLEMENT.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je propose que, demain, la Chambre se forme en comité pour examiner la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire que, pour la présente session du parlement, la déduction de huit piastres par jour mentionnée à l'article vingt-six de l'Acte concernant le Sénat et la Chambre des Communes, formant le chapitre onze des Statuts révisés, ne sera pas faite pour douze jours dans le cas d'un député qui aura été absent des séances de la Chambre dont il fait partie, ou de quelqu'un de ses comités, pendant ce nombre de jours ; mais la présente disposition n'aura pas l'effet d'accroître le chiffre maximum mentionné à l'article vingt-cinq du dit acte, et dans le cas d'un député élu depuis le commencement de la présente session, elle ne s'appliquera pas, non plus, aux jours antérieurs à son élection.

La motion est adoptée.

QUESTION DE PRIVILÈGE.

M. CRAIG : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je désire soulever une question de privilège. Je n'aime pas à m'imposer à la Chambre dans une question de cette nature, mais, dans ce cas, je crois que la chose est nécessaire, en justice pour moi. Dans le *Globe* d'hier se trouve un compte rendu de ce que j'ai dit sur le bill relatif aux ouvriers étrangers. Un de mes amis, qui disait que ce compte rendu porterait ceux qui le liraient à croire que j'étais hostile au bill, a signalé la chose à mon attention. Voici ce que dit le compte rendu :

M. Craig dit qu'il était au nombre de ceux qui avaient toujours combattu une législation de ce genre.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez.

Voici ce que j'ai dit : Je faisais observer que quelqu'un avait déclaré que l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) ne désirait pas que le bill fût adopté, et je disais que personne ne pouvait dire sérieusement que l'honorable député de Leeds-sud ne désirait pas l'adoption de ce bill, car, pendant des années, il avait demandé cette législation alors que la majorité de la Chambre—et j'en faisais partie—la combattait.

Mais j'ajoutai que j'étais maintenant en faveur du bill parce que j'en voyais la nécessité. Je désire simplement rectifier ma position sur ce point et corriger la rumeur qui me représente comme adversaire d'un bill que j'approuve et que j'appuie.

LA PROTECTION DES PÊCHEURS.

M. KAULBACH : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'appellerai l'attention du gouvernement et plus spécialement du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), sur l'article suivant du *Witness* de Montréal.

LA PÊCHE DU MAQUEREAU EST MÉDIOCRE.

Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse menacés de famine.— Le poisson n'atteint pas la côte.—Destruction des filets par les schooners de Gloucester.

Halifax, N.-E., 7 juin.—La population des villages de la rive ouest est menacée de sérieuses privations si la pêche ne s'améliore pas. Les vendeurs de poisson ont visité Prospect et les environs à la recherche du maquereau et n'ont pas pu en trouver. Le poisson a passé devant la côte et n'a bouché la rive qu'à Canso. Il en a été pris beaucoup à l'est et le poisson a été expédié à Boston par Halifax. La population de la rive ouest compte sur la

seconde passe de maquereau et espèrent qu'elle sera meilleure que la première. Si elle manque il est difficile de savoir ce que ces gens-là pourront faire pour l'été. Quelques-uns des pêcheurs de l'ouest se plaignent amèrement que leurs filets sont détruits par les pêcheurs de Gloucester. Beaucoup de filets ont été dernièrement déchirés et les propriétaires ont subi des pertes sérieuses. Cinq filets appartenant au même propriétaire et évalués à cent cinquante dollars ont été détruits. Les pêcheurs affirment que des schooners traversent intentionnellement les filets sans s'occuper des dommages qui peuvent en résulter. Les patrons de ces schooners adoptent cette méthode pour faire passer sur des pêcheurs innocents leur mauvaise humeur de l'application de la limite des trois milles et de ses restrictions. On a remarqué cette semaine qu'une flotille considérable de Gloucester a navigué pendant plusieurs jours de long en large en dedans de la limite des trois milles. Ils n'ont pas osé prendre de poisson même s'ils en ont vu, mais ils ont passé à travers des filets et causé des dommages considérables aux pêcheurs de la côte. Dans bien des cas, tous les filets de certains individus ont été détruits, ce qui aurait réduit les malheureux propriétaires à l'impossibilité de prendre du maquereau s'il s'en était présenté. Une plainte a été adressée immédiatement au gouvernement du Canada.

On sait fort bien, M. l'Orateur, que les pêcheurs des côtes de la Nouvelle-Ecosse ne sont pas en mesure de subvenir à leurs besoins par la fertilité de leurs campagnes. Leurs cabanes ou demeures s'élèvent sur le roc nu et ils ne peuvent compter que sur les produits de la mer ; si leur pêche est entravée, ils sont ainsi privés de leur seul moyen d'existence.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député désire s'étendre sur ce sujet, il devra proposer une motion.

M. KAULBACH : Je terminerai en proposant une motion. Je désire demander au ministre de la Marine et des Pêcheries si les patrons des schooners de patrouille au service du gouvernement ont reçu instructions de surveiller les navires étrangers qui naviguent en dedans de la limite de trois milles et qui y causent des dégâts ou s'ils sont simplement chargés de veiller à ce qu'ils ne se livrent pas à la pêche. Il me semble que ces patrons de schooners de patrouille devraient être chargés de veiller aux intérêts généraux des pêcheurs surtout à la destruction des filets. Ces pauvres pêcheurs seraient trop souvent privés de leurs filets qui sont pour eux ce que l'outil est à l'artisan, c'est-à-dire l'unique moyen d'existence. Je demanderai donc à l'honorable ministre de faire surveiller très soigneusement, s'il ne l'a pas encore fait, les navires américains et de se faire signaler toutes les infractions qui se produiraient. Je propose que la séance soit levée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je n'ai entendu que très imparfaitement les remarques de l'honorable député et l'extrait qu'il a lu, mais j'ai cru comprendre qu'il se plaint que des schooners américains ont pénétré dans la limite de trois milles, ont fait passer leurs vaisseaux au travers des filets des pêcheurs et détruit toutes leurs chances de prendre du poisson. Je crois qu'il faut prendre ces rapports de journaux *cum grano salis*. On ne peut pas les accepter sans réserve. Le commandant Spain et ses officiers sont habitués à suivre la flotille de Gloucester du jour où elle entre dans les eaux canadiennes jusqu'à ce que qu'elle en parte à l'automne. J'ai toutes les semaines des rapports m'indiquant les déplacements de la flotille américaine et la surveillance dont elle est l'objet. J'ai peine à croire, connaissant la vigilance admise du commandant Spain et de ses officiers qu'un outrage comme celui que rapporte l'ho-

norable député ait pu se produire sans que j'en aie été informé et sans que le commandant Spain ait pris les mesures nécessaires. Je crois que l'honorable député connaît assez le commandant Spain pour être sûr que si un attentat comme celui-là était commis par les schooners américains il prendrait le moyen d'y mettre immédiatement un terme. Mais, naturellement, l'honorable député ayant jugé à propos de soumettre cette question à la Chambre, j'enverrai au commandant Spain un exemplaire des débats en lui demandant un rapport spécial que je me ferai un plaisir de communiquer à l'honorable député aussitôt que je l'aurai reçu.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'admets avec l'honorable ministre de la Marine que l'expérience du passé dans ce département indique que bien fréquemment ces rapports de journaux ne supportent pas l'examen. Néanmoins, j'espère qu'il ne suivra pas la coutume ordinaire et ne considérera pas immédiatement qu'il n'y a rien de fondé dans ces rumeurs. Quelquefois elles sont fondées et trop souvent les filets sont détruits, non pas seulement par des navires étrangers mais par nos propres navires. Je désire donc conseiller à l'honorable ministre, lorsqu'il demandera un rapport au commandant Spain, de voir à ce que celui-ci fasse faire une enquête et s'assure des noms des navires qui seront trouvés en faute, s'il y a lieu, afin qu'un avis puisse être envoyé aux différents percepteurs qui pourront aider les croiseurs des pêcheries à s'emparer des vaisseaux contre lesquels le gouvernement pourra obtenir des preuves.

M. KAULBACH : Je puis dire que j'ai la plus haute opinion du commandant Spain et que je suis convaincu qu'en tout temps il protégera les intérêts des pêcheurs tant qu'il surveillera la côte et aura la surveillance de leur flottille. Cependant, je profite de l'occasion pour appeler l'attention sur ce fait qu'il y a un an, lorsque les Américains et les pêcheurs des provinces maritimes faisaient la pêche du maquereau avec la fatale seine à poche, cette méthode fut condamnée simultanément par le Congrès américain et le gouvernement d'alors, et des mesures furent prises pour y mettre un terme. Mais au bout de quelque temps les Américains reprirent cette méthode désastreuse et le gouvernement ne prit aucun moyen que je sache de les en empêcher. Dans tous les cas, les engins et instruments qui avaient servi aux pêcheurs des provinces maritimes sont restés sans emploi et sont encore délaissés maintenant. Il me semble que si le gouvernement pouvait entrer en correspondance avec nos voisins de l'autre côté de la frontière et s'assurer s'il ne serait pas possible d'en arriver à une entente pour arrêter ce mode d'opération, les Américains comme les Canadiens en profiteraient.

Le pêcheur américain pénètre maintenant dans la limite des trois milles et s'il n'aperçoit pas le drapeau d'un de nos schooners ou de nos cotres de patrouille, il saisit l'occasion de pêcher avec la seine à poche. Cette flottille américaine en dehors des avaries qu'elle cause aux filets contribue à chasser le poisson de la côte. Je crois qu'il serait bon de regarder comme suspect tout vaisseau de pêche américain trouvé dans la limite des trois milles et qu'il devrait se faire connaître afin, que l'on puisse constater s'il se trouve là dans un but légitime et simplement pour entrer dans le port ou en sortir. Si cela se faisait on éviterait à l'avenir beau-

M. DAVES.

coup de dégâts dont se plaignent nos pauvres pêcheurs, et il existerait beaucoup moins de préjugés et de haines sur la côte. Nos pêcheurs verraient enfin qu'ils peuvent se livrer à leur industrie avec sécurité et de façon à faire vivre leur famille sans encourir de risques ou de peries.

Motion rejetée.

RÉCLAMATION DE M. C.-J. WALSH.

Sir CHARLES TUPPER : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire appeler l'attention de mon honorable ami le chef du gouvernement sur une lettre que j'ai reçue de M. C.-J. Walsh, me demandant d'inscrire de l'ordre du jour un avis de motion pour certains documents ; mais comme il serait trop tard pour y arriver par ce moyen, je désire simplement dire que M. Walsh, ingénieur civil, était employé par le gouvernement des Îles sous le Vent, qui avait demandé au ministère des Chemins de fer et Canaux un officier pour faire certains travaux. M. Walsh a été occupé quelque temps de la sorte, mais ensuite on se dispensa de ses services, et il réclame un montant considérable par suite du retard mis à lui payer son salaire, ce qui l'a empêché de revenir au Canada. L'objet de cette lettre est de faire déposer par le gouvernement sur le bureau toutes les lettres et rapports ayant trait à cette question. J'enverrai cette lettre au ministre du Commerce, et s'il le croit à propos, je lui demande de déposer sans autre motion ces documents devant la Chambre.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Est-ce une réclamation contre le gouvernement canadien ou contre celui des Îles sous le Vent ?

Sir CHARLES TUPPER : Contre le gouvernement des Îles sous le Vent. Il se peut que quelques-unes de ces correspondances aient été échangées avec le gouvernement impérial et soient d'une nature confidentielle. Mon honorable ami pourra s'assurer si ces documents peuvent être déposés.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'y verrai.

AMENDEMENT À L'ACTE DES POSTES.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Je demande la permission de présenter le bill n° 129 pour amender l'Acte des Postes. La première partie de ce bill a pour objet de prendre des dispositions afin que le département des Postes puisse s'arranger de façon à obtenir des garanties des personnes employées dans les bureaux de poste, soit avec des compagnies de garantie, soit au moyen d'un fonds ou des deux méthodes combinées. Je veux éviter si c'est possible la nécessité de cautionnements séparés pour chaque employé et pourvoir si c'est possible à une assurance générale sans avoir à s'occuper de l'individu en particulier qui occupe pour le moment telle ou telle place. Nous avons bien des centaines d'employés et nous éprouvons beaucoup de difficulté à suivre ces cautionnements à voir quand ils expirent, à percevoir les primes, etc. Je crois que l'on peut simplifier au moyen de ce bill cette branche du service. Ainsi au lieu de compter uniquement sur les garanties des compagnies pour la fidélité des employés, nous

comptons prélever un fonds sur les employés. Cela ne leur imposera aucuns frais supplémentaires, ce sera une simple division de leur contribution dont une partie servira à payer la prime à la compagnie et l'autre sera versée au fonds. Le bill propose aussi d'établir dans le service des postes une nouvelle branche, celle du service postal par chemin de fer et de créer pour ce service un contrôleur et des surintendants. Ce ne sont pas de nouveaux officiers, ils seront pris dans les anciens cadres. Le contrôleur sera un employé des cadres actuels ayant au moins quinze années d'expérience, et les surintendants devront avoir au moins dix ans d'expérience dans le service postal par chemin de fer. Il y a aussi une clause dans le bill stipulant que les courriers pourront subir chaque année ce que l'on appelle un examen de "cas fictif."

M. FOSTER: Les employés supporteront-ils entièrement les frais de garantie?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Entièrement, cela n'entraîne aucune dépense supplémentaire ni pour les employés ni pour le pays.

M. ELLIS: Je regrette que le directeur général des Postes n'ait pas introduit dans son bill une disposition pour l'assurance des lettres chargées. Je crois que c'est une mesure dont l'administration des postes devrait avoir la charge.

Motion adoptée, le bill est lu une première fois.

AMENDEMENT À L'ACTE DU SERVICE CIVIL.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): Je demande la permission de présenter le bill (n° 130) pour amender l'Acte du service civil. C'est un bill pour appliquer les dispositions du bill qui vient justement d'être lu une première fois en ce qui regarde le contrôleur et les surintendants du service postal spécial des chemins de fer. Ce bill crée aussi une nouvelle catégorie d'employés dans les bureaux de poste urbains, les trieurs et les étampeurs. Il y a actuellement dans les bureaux de poste urbains des commis de première classe employés à ce travail de triage et de timbrage qui peut très bien être fait comme en Angleterre, par une nouvelle catégorie d'employés. Il y a aussi une clause dans le bill amendant la clause 60 de l'Acte du service civil, et qui permet au gouvernement de faire certains changements dans les cadres lorsque les employés étaient au service antérieurement au 1er juillet 1882, et qui n'ont pas passé les examens requis. Mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), a justement actuellement à résoudre un cas de ce genre qu'il expliquera lorsque cette disposition sera discutée.

M. FOSTER: C'est pour faire revivre l'ancienne disposition en vertu de laquelle ces employés permanents pouvaient être nommés sans examen?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Non; cela n'atteint pas les nouvelles nominations. Le cas qui nous a suggéré la nécessité de cet amendement se présente dans le département de l'Agriculture où se trouve un commis de troisième classe qui est là depuis 25 ans et qui n'a jamais passé

d'examens parce qu'à cette époque les examens n'étaient pas obligatoires. En fait, il est incapable d'occuper une position de commis de troisième classe et le présent acte ne permet pas de lui donner une position inférieure, car il n'a pas passé d'examen.

Motion adoptée, le bill est lu pour la première fois.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. MARTIN: Avant l'appel de l'ordre du jour je désire attirer l'attention du ministre des Travaux publics (M. Tarte) sur un rapport demandé par cette Chambre au début de la session—les documents relatifs au prolongement du brise-lames de Belle-Rivière. J'aimerais savoir quand ce rapport sera déposé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: J'y verrai demain.

M. MARTIN: Je voudrais aussi appeler l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) sur un ordre de la Chambre passé à la dernière session demandant un état des dépenses du gouvernement fédéral pour les chemins de fer du Canada depuis 1873.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'état a été préparé et sera déposé immédiatement.

M. MARTIN: Je demanderai aussi au directeur général des Postes (M. Mulock) des renseignements sur plusieurs rapports que j'ai déjà demandés plusieurs fois. Deux de ces rapports ont déjà été déposés, mais je dois dire que l'un d'eux n'est pas complet. C'est la correspondance relative à la destitution du directeur de la poste de Hopefield. La correspondance parle d'une requête qui ne figure pas dans les documents. Je désirerais que ce rapport soit fourni complètement et je désirerais aussi que deux autres rapports que j'ai demandés et dont j'ai envoyé il y a quelques jours un mémoire au directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): Quant au rapport incomplet je m'en informerai dans mon département. Je ne l'ai pas examiné mais les employés avaient instruction de se conformer à l'ordre de la Chambre.

M. MARTIN: Je voulais faire remarquer qu'il y a une lettre dans cette correspondance de Hopefield adressée à l'honorable D.-A. McKinnon et datée de Hopefield, 15 décembre 1896, dans laquelle il est dit: "notre pétition contenait neuf noms. Cette pétition doit exister au département."

PRÉSENTATION DE RAPPORT.

Rapport annuel du ministre de la Justice. (M. Fitzpatrick.)

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

Motion adoptée.

EN COMITÉ.

256. Ruban de fer ou d'acier dentelé ou uni pour clôtures, vingt pour 100 *ad valorem*.

M. FOSTER : Je pensais que le contrôleur des Douanes avait l'intention d'examiner cette question comprenant une autre catégorie de clôtures pour cultivateurs, qui, a-t-on montré dans une discussion antérieure, est assez employée dans l'Ontario. Mais il paraît que la matière première est impossible, bien que le droit ne soit pas indiqué ici, probablement elle tombe dans la catégorie des articles non spécifiés, c'est-à-dire sous le droit de 20 pour 100. Mais le point soulevé est celui-ci : si le fil barbelé et le fil simple pour clôture sont mis sur la liste de franchise pour l'avantage du cultivateur et si les manufactures sont fermées et l'industrie arrêtée pour alléger le cultivateur de ces droits, sur quel principe une autre espèce de clôture fabriquée avec des matériaux admis en franchise et employés par le cultivateur serait-elle protégée par un droit dont nous ignorons l'étendue. Mon honorable ami a dit que cette clôture serait pour les gazons et les pelouse mais on m'informe que les cultivateurs l'emploient beaucoup et que c'est la meilleure clôture, si ce n'est pas la plus économique.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : La question a été discutée comme l'a dit l'honorable député, mais le gouvernement a pensé qu'il était allé assez loin en matière de concessions pour les clôtures. Quant à celles dont il parle je ne crois pas qu'elles soient aussi employées que les clôtures que nous avons affranchies de droits. Je suppose qu'il ne sera pas inutile de faire remarquer qu'en atteignant l'article qui suit, nous nous proposons d'ajouter les mots : "Fils à clôtures (n.s.a.)" au taux de 5 pour 100. Nous croyons avoir été aussi loin que possible dans ce sens actuellement et je crois que l'honorable député admettra que nous avons fait beaucoup de chemin dans cette direction. Comme je l'ai dit hier soir, nous ne voulons pas frapper une industrie ou une autre ; nous avons seulement voulu fournir au cultivateur le fil métallique à meilleur marché possible dont, je crois, il se sert le plus.

M. CLANCY : Je suis sûr que le pays apprendra cette nouvelle avec le plus vif désappointement. Si le gouvernement croit montrer qu'il veut sérieusement donner aux cultivateurs les avantages qu'ils demandent et abaisser le prix des clôtures de fil de fer, en abaissant seulement le prix du fil de fer barbelé, il désappointe non seulement les cultivateurs mais il est injuste à leur égard. Si le contrôleur est informé que la catégorie de clôture en fil de fer dont je lui ai parlé hier, le fil de fer en treillis, n'est pas généralement employée, on le trompe. Ce genre de clôture est le meilleur et son emploi augmente chaque jour. Le fil barbelé a complètement cessé d'être employé et les clôtures qu'on emploie maintenant pour les pâturages sont celles qui ne peuvent ni blesser le bétail ni lui faire dommage. Je fais remarquer l'injustice de détruire une industrie et de donner une protection presque indue aux clôtures qui sont le plus employées. Ainsi le fil ne paie pas de droit pour les clôtures en fil barbelé ou en fil de treillis ; et pourtant il subsiste un droit protecteur sur le fil de clôture le plus employé—je ne me plains pas du maintien du droit—mais il reste un droit protecteur

M. FIELDING.

considérable sur ce genre de clôture. Il semblerait qu'elle a les faveurs de l'honorable contrôleur ou de ses amis. Je ne sais ce qu'il en est.

M. TAYLOR : La manufacture de Windsor.

M. CLANCY : J'aimerais à voir la manufacture de Windsor raisonnablement et équitablement protégée comme les autres manufactures de fil barbelé. Si l'honorable contrôleur établit une différence, je ne la comprends pas. Je dis que c'est injuste pour les cultivateurs et que la franchise du fil barbelé est une pure farce. L'usage du fil barbelé décroît au lieu d'augmenter. Si ces messieurs veulent tenir ce qu'ils ont promis, qu'ils mettent tout le fil de clôture sur la liste de franchise ; sinon qu'ils laissent toutes les manufactures sur le même pied.

M. FOSTER : Je ne crois pas que mon honorable ami ait répondu d'une façon raisonnable. Je désire appeler l'attention du comité sur l'attitude qu'il a l'air de prendre. Si ce n'est pas cela, c'est que je me trompe grossièrement. Il résulte de la discussion de cet article que le gouvernement a décidé de laisser entrer en franchise le fil barbelé que l'on fabrique ici.

En agissant ainsi il a fermé les portes de toutes les manufactures de fil barbelé au Canada ; et elles sont nombreuses. Il admet aussi en franchise les nos 9, 12 et 13 dont on fait un grand usage pour les clôtures et que l'on emploie aussi dans la fabrication du fil barbelé. La seule raison que donne l'honorable ministre pour en agir ainsi, c'est que le gouvernement en est venu à la conclusion que les cultivateurs doivent faire leurs clôtures avec du fil barbelé et qu'ainsi on doit admettre cet article en franchise. Lorsque l'on demande quel droit on a mis sur ce genre de clôture qui devient en usage chez les cultivateurs, et qui est le meilleur genre de clôture, le contrôleur des Douanes nous dit qu'il va prier le comité d'imposer un droit de 25 pour 100 sur cet article, dont la matière première est admise en franchise. Lorsqu'on demande à l'honorable contrôleur des Douanes pourquoi il fait une distinction entre les deux espèces de clôtures en fil métallique, imposant un droit protecteur sur le meilleur fil à clôture qu'il y ait pour le cultivateur, et l'élevant sur le fil qui est inférieur, il nous dit que le gouvernement est allé aussi loin qu'il croyait pouvoir aller. Or, l'honorable député d'Essex (M. McGregor) voulait, hier soir, faire disparaître complètement ou réduire le droit sur les clous de fil métallique, afin de venir en aide aux cultivateurs. J'aimerais voir se lever l'honorable député pour demander que le droit sur le treillis métallique pour clôture soit enlevé, afin de venir encore en aide aux cultivateurs. Autrement il semblera au comité et au pays, que le gouvernement a fait son tarif par favoritisme et dans le but d'accorder des faveurs aux fabricants de certaines espèces de clôtures qui ne sont pas les meilleures, tandis qu'il imposait sur le meilleur fil métallique à clôture un droit équivalant à 30 ou 35 pour 100 ; et que c'est parce que la fabrique qui manufacture, en grande partie, ce fil inférieur, et que l'on favorise ainsi, est située dans un comté représenté par un partisan du gouvernement.

M. MCGREGOR : Il y a dans mon comté, à Walkerville, une manufacture qui consomme par année 1,000 tonnes de fil métallique pour la fabri-

cation du fil barbelé simple, qui est excellent pour la clôture. J'ai reçu un télégramme de cet établissement, il n'y a pas longtemps, me disant qu'il voulait que l'on substituât le fil n° 12 au fil n° 7 et 14. L'honorable préopinant peut difficilement blâmer les membres de la droite du remaniement du tarif quant à ces articles, parce que ces numéros ne conviennent pas aux fabricants de mon côté, lesquels cependant pourront, je crois, se servir du fil métallique porté sur cette liste. Des manufacturiers du même genre fonctionnent à London, Ingersoll, Toronto et à d'autres endroits. Un grand nombre de cultivateurs, cependant, fabriquent eux-mêmes aujourd'hui leur fil à clôture et leurs treillis métalliques, ils font cinq ou dix brins, selon qu'ils le désirent; et la machine dont ils se servent pour cette fin a donné satisfaction.

J'aimerais voir les numéros 7 et 14 admis en franchise, mais le gouvernement a pris une détermination quant à ces trois numéros mentionnés dans le tarif, et je crois que le gouvernement a fait un pas immense vers le but qu'il poursuit, savoir : donner aux cultivateurs des clôtures sur lesquelles ils n'auront pas de droits à payer; et sa conduite recevra l'approbation de tout le monde. Il est vrai qu'un très grand nombre de nos cultivateurs n'ont pas besoin de clôture de fil barbelé, mais au Manitoba où, à beaucoup d'endroits, la clôture n'a que trois brins, le fil barbelé est nécessaire. Dans ces provinces-ci, cependant, nous nous dispensons du fil barbelé, et le plus tôt on s'en dispensera le mieux cela sera pour le pays et les animaux. Cette proposition est un pas dans la bonne voie et nous travaillons, afin que nos cultivateurs construisent des clôtures de fil métallique sans payer de droits.

M. CLANCY : Le contrôleur des Douanes n'a pas répondu à la question, mais il a simplement déclaré que le gouvernement n'était pas encore décidé à placer les deux espèces de fil à clôture sur le même pied. Le comité et le pays ont droit de connaître la raison pour laquelle les deux espèces de fil à clôture ne sont pas comprises dans cet item. Lorsque l'honorable député d'Essex (M. McGregor) dit que, dans une manufacture, — et il y a quatre ou cinq autres établissements de même nature, — on emploie, pour des fins de fabrication, 1,000 tonnes de fil de ce genre, il est évident que si le contrôleur des Douanes avait besoin d'une preuve de l'usage que l'on fait de cet article, cette preuve lui est fournie par la déclaration de l'honorable député (M. McGregor.)

M. WALLACE : Il me fait peine de voir que le gouvernement ne donnera pas l'explication qu'on lui demande. On a dit que le fil barbelé sera admis en franchise et que le fil à clôture qui, suivant l'honorable député d'Essex-nord, est le plus répandu chez nos cultivateurs, recevra une protection de 25 pour 100, sur l'article manufacturé. En un mot, ces manufacturiers vont avoir leur matière première admise en franchise et de plus 25 pour 100 sur l'article manufacturé. Voilà une proposition qui semble faire du tarif, une mesure politique. Il y a d'autres industries de même nature, mais elles reçoivent bien moins de protection; et de plus, ce droit excessif n'est aucunement nécessaire, car les droits protecteurs ne devraient être imposés qu'en proportion du travail qu'exige l'article manufacturé. Dans le cas qui nous occupe, l'article manufacturé est le treillis métallique, dont la confection

est simple et qui peut être préparé au moyen d'une machine, car il ne s'agit que d'unir différents brins et de les attacher ensemble. Et cependant cette industrie obtient sa matière première exempte de droits et 25 pour 100 sur le soi-disant article manufacturé, tandis que l'industrie du fil métallique barbelé est anéantie, car on ne lui accorde aucune protection et elle ne sera pas en état de soutenir la concurrence du fil barbelé importé des autres pays. Il y a autant de personnes engagées dans la fabrication du fil barbelé que dans les autres industries de fil métallique.

Si l'on doit admettre en franchise cette dernière espèce de fil, je ne vois pas pourquoi on accorderait à tous les autres fils métalliques une protection de 25 pour 100 sur l'article manufacturé, et en outre l'admission en franchise de la matière première. Je crois que le gouvernement devrait donner une explication satisfaisante de la ligne de conduite qu'il adopte sur cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est pas besoin d'ajouter aucune explication à celle qu'a donnée le contrôleur des Douanes. Le gouvernement n'a pas l'intention d'accorder cette exemption à tous les fils métalliques à clôture, mais simplement à celui qui est le plus généralement employé par nos cultivateurs. En admettant en franchise le fil barbelé et galvanisé, nous faisons une concession à nos agriculteurs. Si les membres de la gauche prétendent que nous aurions pu aller plus loin et faire de plus amples concessions, je tombe d'accord avec eux; mais nous avons cru qu'une réduction raisonnable avait été faite sur le fil métallique à clôture, et une réduction qui sera appréciée par les cultivateurs.

M. SPROULE : Le ministre des Finances a donné la meilleure raison du monde pourquoi il devait admettre en franchise l'autre fil à clôture. Il a dit qu'il avait fait une concession qu'il croyait des plus avantageuses, mais quand on lui a fait remarquer qu'il n'avait pas choisi l'article le plus utile et que les autres espèces de fils sont plus fréquemment employées par les cultivateurs, alors s'il ne s'écarte pas du principe qu'il a posé il devrait enlever le droit sur cette espèce de fil dont l'usage se répand de plus en plus.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là un point sur lequel les avis diffèrent. Des hommes qui, j'en suis certain, ont agi de bonne foi, nous ont dit que le fil métallique que nous avions admis en franchise était celui qu'on employait le plus communément et que cette exemption de droit serait des plus profitables aux cultivateurs. L'honorable député (M. Sproule) déclare que, pour les clôtures le treillis métallique est le plus utile, mais les renseignements que nous avons obtenus nous disaient le contraire.

M. SPROULE : Il est probable que le ministre des Finances a obtenu ces renseignements des industriels qui fabriquent ce fil à clôture et non de la classe agricole.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député connaît sans doute la source où l'on puisait les renseignements dans le passé. Tout en ayant été heureux d'entendre les fabricants nous n'avons pas toujours suivi leurs conseils, et les renseigne-

ments que nous avons eus concernant cet item ne nous viennent pas des manufacturiers, mais des cultivateurs pratiques du Canada.

M. HENDERSON : Je suis heureux que nous ayons eu cette discussion. On a cru généralement dans le pays, que le gouvernement avait favorisé le cultivateur en donnant à ce dernier son fil à clôture exempt de droit, mais on constate aujourd'hui que ce n'était là qu'une illusion et qu'il n'y a que le fil métallique qu'emploient d'ordinaire les cultivateurs qui soit exempt de droits, tandis que le fil à clôture de première qualité jouit encore d'une protection élevée. Ce n'est pas autant l'action du gouvernement que je blâme que sa tentative de jeter de la poudre aux yeux. Il est aussi bien que les cultivateurs du Canada comprennent immédiatement que le gouvernement ne leur accorde pas ce qu'il leur avait apparemment promis.

M. FOSTER : Avant l'adoption de cet item, il est bon de répéter la remarque de l'honorable député d'Essex (M. McGregor), parce que la chose en vaut la peine. L'honorable député affirme avec autorité que le fil barbelé fait une très mauvaise clôture et que ce fil passe rapidement d'usage. Pour la raison que ce fil fait une très mauvaise clôture et passe rapidement d'usage, mon honorable ami (M. McGregor) désire beaucoup le voir entrer en franchise. Mais l'autre fil est excellent pour la clôture et l'usage s'en répand beaucoup, et alors mon honorable ami, animé d'un zèle ardent pour les cultivateurs, favorise l'admission en franchise du fil à clôture inférieur et qui est de moins en moins employé, tandis qu'il est en faveur de l'imposition d'un droit protecteur de trente-cinq pour cent sur le fil à clôture de première qualité et dont l'usage se répand rapidement.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Cela ressemble beaucoup aux droits différentiels, l'avantage est simplement illusoire.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Si nos renseignements sont exacts, on a vendu, durant l'année, plus de 6,000 tonnes de fil barbelé et loin d'être une industrie qui décline, comme quelques-uns l'ont affirmé, on prétend au contraire que les ventes de cet article augmentent de jour en jour. Si les honorables membres de la gauche pensent que le fait d'admettre en franchise 6,000 tonnes de fil barbelé à clôture, n'est d'aucun avantage pour les cultivateurs, naturellement nous devons les laisser dire et le pays jugera. Mais outre cela, le fil métallique galvanisé portant les numéros que nous avons mentionnés est aussi admis en franchise ; et quoi qu'en puissent dire les honorables membres de la gauche, je crois que nos amis les cultivateurs seront convaincus que nous avons fait un effort sincère, et j'ose dire un effort heureux, afin de leur accorder un soulagement en modifiant cet item du tarif.

M. FOSTER : Je suis obligé de demander aux honorables membres de la droite quelques renseignements. Nous nous sommes abstenus de demander des renseignements. Je ne crois pas que dans tout le cours de cette discussion nous ayons fait plus que quelques questions pour obtenir des informations réellement nécessaires, et aux neuf

M. FIELDING.

dixièmes des questions que nous avons posées, on ne nous a pas répondu ; tantôt les ministres n'avaient pas leurs notes, tantôt ils n'avaient pas de réponse. Mon honorable ami (M. Paterson) a entrepris de faire disparaître les droits protecteurs sur le fil barbelé, et il nous dit que, d'après les renseignements qu'il a obtenus, 6,000 tonnes de ce fil sont consommées chaque année.

Mon honorable ami (M. Paterson) a aussi entrepris d'imposer un droit de 25 pour 100 sur cet article, outre la matière première qui est admise en franchise en faveur d'une autre industrie. L'honorable contrôleur pourrait-il dire à ce comité combien il y a de manufactures de ce genre dans le pays et combien de mille tonnes ces manufactures sont censées consommer durant l'année ? Les honorables députés constateront qu'on ne peut en arriver à aucune conclusion précise et logique sans avoir une réponse à la question que j'ai posée. J'ai confiance que le contrôleur des Douanes sera en mesure de nous donner des renseignements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis certainement pas donner les renseignements que demande mon honorable ami (M. Foster), et je ne crois pas non plus que le contrôleur des Douanes puisse le faire sur-le-champ et dire quel est le nombre des manufactures engagées dans cette industrie. Je puis informer mon honorable ami (M. Foster) que cet item a été inséré dans le tarif plus pour plaire au cultivateur qu'au fabricant.

M. FOSTER : J'attire votre attention sur cette réponse que le gouvernement donne à la Chambre. On prend une voie, laquelle se subdivise ensuite en deux branches qui vont dans des directions tout à fait opposées. L'un des item décrète l'exemption de droits, et l'autre impose 25 pour 100, en outre de la matière première qui est admise en franchise. Le ministre des Finances et le contrôleur des Douanes en sont arrivés tous deux à une décision, mais ni l'un ni l'autre ne peut nous dire pourquoi ; ni l'un ni l'autre ne peut nous indiquer le nombre de ces manufactures et nous donner information au sujet de ces établissements ; et lorsque nous demandons des faits positifs, ils nous répondent : "Les faits nous laissent complètement froids, nous n'avons rédigé cet item du tarif que dans le but de plaire aux cultivateurs."

Le comité approuve-t-il une réponse comme celle-là ? Plaire aux cultivateurs ! Quelqu'un prétendrait-il que le cultivateur n'aimerait pas avoir les treillis métalliques qui sont ce qu'il y a de mieux pour faire les clôtures, à une réduction de 25 pour 100 sur le droit, afin de pouvoir employer ces articles sur leurs fermes en payant vingt-cinq pour cent de moins, si l'on en croit les honorables membres de la droite ? Le ministre des Finances prétend-il nous dire que les cultivateurs n'auraient pas profité de cet avantage ? Prenons la raison, la petite, l'insuffisante et absurde raison qu'a donnée l'honorable ministre, savoir : que quand le gouvernement a préparé ce tarif et imposé un droit élevé sur un fil à clôture d'une certaine espèce et supprimé de droit sur une autre espèce de fil à clôture, il n'a pas du tout examiné les faits, mais il n'a fait que ce qu'il a cru être dans l'intérêt d'une certaine classe.

J'attire l'attention sur cette réponse que l'on donne au comité et au pays. Je dis, qu'à l'avenir, le comité aura besoin de demander plus de renseignements avant d'adopter ces item. Il ne

devrait pas être permis aux membres du gouvernement de rédiger un item comme celui-ci, lorsqu'ils n'avaient pas et n'avaient pas encore aujourd'hui aucune information à ce sujet. Mon honorable ami (M. McGregor) nous a dit qu'un seul établissement consommait mille tonnes de fil métallique et il a dit qu'il y en avait deux, trois ou quatre autres. Mon honorable ami sait-il si les fabricants de treillis métallique à clôture vont consommer l'an prochain 6,000 tonnes de fil ?

M. MCGREGOR : Ces fabricants ne font aucun usage de fil barbelé.

M. FOSTER : Personne n'a dit qu'ils en faisaient usage. Personne ne se sert de fil barbelé avant qu'il soit préparé. Mon honorable ami (M. McGregor) est très heureux, que ce fil ne soit pas propre à la clôture et que l'usage s'en perde, car cela favorise le monopole que le gouvernement a créé en accordant à une industrie rivale 25 pour 100 de protection, plus la matière première exempte de droits.

M. TAYLOR : Et c'est aussi un article breveté.

M. FOSTER : Très probablement. L'honorable ministre qui a préparé ce tarif devrait être en mesure de donner au comité quelques renseignements. J'aimerais savoir comment le gouvernement, en préparant son tarif, a calculé le rendement de ce fil métallique sur lequel il a imposé un droit protecteur de 25 pour 100.

M. WOOD (Hamilton) : L'honorable député (M. Foster) oublie qu'une grande partie de ce fil est employé par les cultivateurs eux-mêmes lorsqu'ils font leurs clôtures, et ne se rend pas à la manufacture. Ce fil est vendu par les marchands du pays tout entier aux cultivateurs, qui s'en servent spécialement pour faire leurs clôtures, et, à ma connaissance, il n'y a aucune manufacture dans le pays.

Je ne connaissais pas la manufacture de Windsor, dont a parlé mon honorable ami (M. McGregor). J'ai en mains une grande quantité de ce fil et je sais que ce fil est vendu aux cultivateurs et qu'ils tissent eux-mêmes ce fil sur le champ lorsqu'ils construisent leurs clôtures.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Wood) a raison jusqu'à un certain point ; mais combien y a-t-il de cultivateurs qui peuvent se procurer les machines nécessaires pour cette opération et exécuter facilement ce travail.

M. TALBOT : Tous les cultivateurs.

M. FOSTER : Le fait seul qu'une manufacture à Essex consomme 100 tonnes de ce fil dans une seule année prouve que les cultivateurs ne font pas et ne peuvent pas tous faire leurs clôtures de cette manière.

M. WOOD (Hamilton) : Je ne sais pas si la clôture mentionnée par l'honorable député d'Essex-nord est semblable à celle que les cultivateurs font eux-mêmes. C'est peut-être une clôture d'un genre tout différent et je crois que la grande partie de ce fil métallique, nos 9, 12 et 13, est celui dont se sert purement et simplement le cultivateur pour construire ses clôtures.

M. FOSTER : J'aimerais demander à l'honorable contrôleur des Douanes si ce fil métallique est breveté.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il n'y a aucun brevet sur le fil métallique qu'achètera le cultivateur et dont il se servira pour faire ses clôtures.

M. FOSTER : Ce n'est pas une réponse à la question que j'ai posée, et l'honorable contrôleur le sait bien. Je ne lui ai pas demandé si le fil métallique était breveté, mais si ce genre de clôture auquel on accorde une protection de 25 pour 100, en outre de la matière première exempte de droits, était breveté.

M. McMULLEN : L'honorable député aurait-il la bonté de nous indiquer quelle clôture il mentionne ?

M. FOSTER : Je renverrai mon honorable ami à l'honorable député d'Essex-nord.

M. WALLACE : Je crois que les honorables membres de la droite font une pétition de principe. Après avoir fait ces changements, ils ne devraient pas demander aux honorables membres de la gauche quel genre de clôture l'on veut désigner. L'honorable député d'Essex-nord, a-t-il donné quelque renseignement à ce sujet et ne savons-nous pas que chacun de ces genres de clôture est breveté ? Même la clôture droite, faite avec un petit fil métallique sur des poteaux tout droits, ne peut être construite qu'avec la permission de ceux qui ont le droit de brevet dans la localité. Chaque genre de clôture est protégé par un brevet. L'honorable député de Hamilton (M. Wood) parle comme s'il avait obtenu ses informations des cultivateurs eux-mêmes. L'honorable député est un marchand en gros ; il ne vend pas une seule livre de fil métallique au cultivateur ; il vend au marchand de détail et il n'a aucune connaissance personnelle de ce que ce dernier fait avec ce fil métallique. L'honorable député d'Essex-nord nous dit que le gouvernement a fait un pas immense vers le but qu'il poursuit, savoir donner aux cultivateurs des clôtures sur lesquelles ils n'auront pas de droit à payer. Naturellement, le gouvernement donne grandement satisfaction à l'industrie dans laquelle l'honorable député est intéressé et à laquelle il a fait une grosse réclamation depuis deux jours dans l'enceinte de ce parlement.

L'honorable contrôleur des Douanes nous a dit que l'on consommait au Canada 6,000 tonnes de fil barbelé, mais lorsque l'ex-ministre de Finances lui a demandé combien l'on employait de tonnes de ce fil à clôture que l'on veut imposer de 25 pour 100, en outre de la matière première admise en franchise le ministre des Finances a été obligé d'avouer que le gouvernement n'en connaissait rien.

Si le gouvernement connaît tout ce qui se rapporte à une manufacture, il devrait pouvoir nous donner des renseignements sur les autres établissements. J'aimerais demander si ces trois espèces de fil métallique sont celles que l'on emploie aujourd'hui au Canada pour la fabrication du fil barbelé.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que nous comprenons.

M. WALLACE : Et en réalité c'est bien la grosseur du fil métallique que l'on emploie dans la ma-

manufacture de Walkerville. L'honorable député d'Essex-nord nous a dit qu'au lieu du fil n° 13, les fabricants auraient préféré le fil n° 14 ; mais si le fil n° 14 convient, vous verrez que le n° 13 conviendra aussi très bien.

L'autre question qui se présente, est la suivante. Cette industrie est protégée par un brevet d'invention. L'honorable député dit que les cultivateurs peuvent acheter une machine et fabriquer leurs propres clôtures. Non, ils ne le peuvent pas.

M. TALBOT : Je demande pardon à l'honorable député. On a vendu depuis quatre ou cinq ans, dans tout le pays, une machine valant \$50, au moyen de laquelle chaque cultivateur peut faire ses propres clôtures.

M. WALLACE : J'aimerais demander à l'honorable député si c'est une clôture du même genre que celle que l'on fabrique à Walkerville.

M. TALBOT : Non pas exactement. Cette clôture est faite avec cinq, dix ou douze brins, et l'on fait des mailles en losange. On fait cette clôture avec du fil nos 9, 10 et 12 ; le plus faible est au bas et le plus fort au sommet.

M. WALLACE : Ce n'est pas la même clôture que l'on fabrique à Walkerville, dans le comté d'Essex, parce que l'honorable député d'Essex-nord nous dit que l'on y préfère le fil nos 9, 12 et 13. L'honorable député a déclaré qu'il y avait une clôture d'un certain genre qui n'était pas protégée par un brevet d'invention, mais que le cultivateur pouvait fabriquer au moyen d'une machine dont le prix est de \$50. Le cultivateur doit d'abord acheter cette machine, et l'honorable député ne nous a pas dit, s'il y avait ensuite un droit régulier à payer pour la fabrication de la clôture.

M. TALBOT : Aucun. Le cultivateur n'a que la machine à acheter.

M. WALLACE : Nous ne connaissons pas ce genre de clôture, mais nous savons que cette clôture diffère de celle que l'on fabrique à Walkerville. Je crois que le gouvernement devrait nous donner des renseignements sur ces manufactures qui vont obtenir leurs matières premières sans payer de droits et une protection sans nécessité de 25 pour 100 sur l'article manufacturé, une protection plus grande que celle qu'il y avait auparavant, parce qu'autrefois les fabricants étaient obligés de payer un droit sur leurs matières premières.

M. McMULLEN : Je ne veux dire qu'un mot en réponse à l'honorable député d'York-ouest. Dans la partie du pays que j'habite, on emploie une grande quantité de fil métallique pour la construction des clôtures, et il n'y a aucun brevet d'invention. Le fil que l'on emploie n'est pas le fil barbelé, mais du fil galvanisé ordinaire : et chaque cultivateur qui a un peu d'expérience, peut avec son fils ou un autre homme, construire toutes les clôtures de sa ferme. C'est sans doute à cette fin que l'on emploie la grande quantité de fil métallique dont nous a parlé l'honorable contrôleur des Douanes.

M. TAYLOR : Je crois que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) est dans l'erreur, lorsqu'il dit que le fil nos 9, 12 et 13 est employé pour construire les clôtures de perches entourées de

M. WALLACE.

fil de fer. C'est un fil beaucoup plus petit, et l'on se sert des nos 4 ou 5.

L'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) nous parle d'une machine à construire les clôtures que l'on peut se procurer pour \$50. Avec cinquante dollars on peut acheter tout le fil de fer nécessaire pour clore une terre ordinaire.

M. TALBOT : Oh ! non.

M. TAYLOR : N'en déplaise à mon honorable collègue, il se trouve fort peu de cultivateurs disposés à dépenser \$50 pour une machine à construire une clôture en fil de fer barbelé ou le toute autre espèce. J'ai une question à poser à l'honorable député de Hamilton (M. Wood), qui prétend faire un commerce fort important en fil de fer, et qui l'importera après le 1er janvier, pour construction de clôtures. Si je vais acheter à son magasin d'importantes quantités de fil de fer pour les fixer à des poteaux de télégraphe ou de téléphone, aurais-je des droits à acquitter ? Le fil métallique que j'emploierai pour les usages du télégraphe et du téléphone est celui-là même que mon honorable collègue veut faire admettre en franchise pour construction de clôtures.

M. WOOD (Hamilton) : Cette objection a déjà été soulevée et débattue, hier soir. Naturellement, le contrôleur des Douanes aura à faire des règlements pour protéger le revenu, et j'ai la conviction qu'il sera en mesure de le faire. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a fait une assertion assez risquée quand il a dit que j'ignorais les usages auxquels on applique le fil de fer qui se vend dans la ville de Hamilton. Je sais parfaitement les usages qu'en font nos cultivateurs dans notre contrée. Ils en emploient une importante quantité pour leurs propres clôtures, et c'est surtout pour cet usage spécial que je le vends à mes clients. Le fil de fer importé et employé à la construction des clôtures est admis en franchise, et assurément mes honorables collègues ne doivent pas voir d'un mauvais œil que nos cultivateurs profitent du tarif à cet égard.

M. HENDERSON : L'honorable député de Hamilton (M. Wood) induit certainement la Chambre en erreur, en cherchant à faire croire que les cultivateurs construisent eux-mêmes leurs clôtures en tissu métallique. Dans la contrée que j'habite, j'ai vu ériger bon nombre de clôtures, mais je n'ai pas encore vu de cultivateurs faire eux-mêmes les clôtures en question. Certains individus parcourent le pays exerçant le métier de constructeurs de clôtures. Ils ont les machines pour l'érection de ces clôtures et se font payer la main-d'œuvre par les cultivateurs. Il est arrivé quelquefois aux cultivateurs de fournir le fil de fer ; toutefois, il faut un certain degré d'habileté mécanique pour faire ce tissu métallique et ce ne sont pas les cultivateurs eux-mêmes qui font ce travail. A mon avis, le droit dont est frappé ce genre de clôtures est bien trop élevé, si l'on tient compte de la promesse faite par le gouvernement aux cultivateurs d'admettre en franchise les matériaux nécessaires à la construction de leurs clôtures.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Il me semble régner une certaine confusion dans l'esprit de mes honorables collègues qui ne connaissent pas familièrement l'agriculture. Il existe, il est vrai, un grand nombre de clôtures

brevetées dans le pays, mais aussi il y a des milliers de milles de terrains munis de clôtures qui ne sont nullement brevetées, consistant tout simplement en fils de fer suspendus à des poteaux et assujettis par des crampes de fer. On emploie très fréquemment du fil de fer barbelé, mais souvent aussi on se sert de fil de fer uni, et le fil de fer employé est celui dont les différents calibres sont admis en franchise par le tarif actuel, et nous les admettons en franchise, précisément pour faciliter aux cultivateurs leur achat au plus bas prix possible.

Le cultivateur peut faire sa clôture avec ce fil de fer sans avoir de droit régalien à acquitter et sans être inquiété par qui que ce soit. Il achète tout simplement des rouleaux de fil métallique uni, qu'il suspend à des poteaux et assujettit au moyen de crampes de fer. Quant aux clôtures brevetées, c'est toute autre chose. Le droit sur ces clôtures doit être aussi minime que possible; mais, en même temps, il faut tenir compte de ceux qui fabriquent ce genre de clôtures brevetées. La clôture à laquelle fait allusion l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), celle de la *Page Wire Company*, qui se fait à Walkerville, est une clôture brevetée. Cette clôture consiste en fils de fer horizontaux qui sont tirés d'un ressort à boudin, et il y en a de tous les calibres, à partir du numéro sept jusqu'au numéro quatorze; et ils sont, en outre, reliés ensemble par un petit fil de léger calibre. Ce genre de clôture est disposé en rouleaux et expédié sur tous les points du pays; excellent pour certains usages, il est toutefois plus dispendieux que le genre de clôture que le cultivateur peut se construire lui-même en se servant du fil de fer admis en franchise par l'item en discussion. Ceux qui veulent ériger une clôture à bon marché n'iront pas acheter celle de la *Page Wire Company* ou quelque autre clôture brevetée, mais ils achètent en rouleaux le fil de fer uni ou barbelé, et le mettent en œuvre eux-mêmes, sans acquitter de droit régalien ni s'inquiéter de brevets quelconques.

M. SPROULE: Je ne sais si le ministre de l'Agriculture est aussi bien renseigné au sujet de la coutume des autres provinces que de celles de sa propre province, car je sais que, dans ma contrée, les tribunaux sont saisis de plusieurs affaires au sujet du droit des cultivateurs de se servir de la clôture brevetée de Page. Le ministre se rappelle sans doute que je lui ai posé, il y a quelque temps, une question à ce sujet, dans l'intérêt de certains cultivateurs de ma contrée. Leur grief est d'être obligé de payer au breveté un droit régalien très onéreux pour l'usage de cette clôture. Le droit d'accorder un brevet pour un genre quelconque de clôture en fil métallique n'a toujours semblé fort problématique. Que le ministre étudie la chose et il conviendra que l'enroulement quelconque d'un fil de fer n'est pas une invention qui mérite d'être brevetée. On entend parler par tout le pays de poursuites intentées contre les cultivateurs pour s'être servis de la clôture brevetée de Page, et l'on constate que cette compagnie Page, outre le droit qu'elle a de réclamer certaines indemnités des cultivateurs en raison de son brevet, est encore protégée par-dessus le marché, dans une large mesure.

S'il est un genre de clôture qui doit être du domaine public, c'est bien la clôture métallique de Page, puisqu'elle est en usage parmi nos cultivateurs qui, d'une part, sont harassés et obsédés par les agents qui viennent leur vendre cette clôture,

et d'autre part, se trouvent à la merci de ceux qui viennent leur réclamer des dommages pour s'être servis de cette clôture.

M. MADONALD (Ile du Prince-Edouard): Le ministre de l'Agriculture fait erreur quand il affirme que les clôtures construites avec des barres et du fil de fer ne sont pas brevetées. L'autonomie dernier, j'ai pris la peine de me renseigner auprès des officiers de son ministère et j'ai appris qu'il y avait un brevet enregistré, qu'il avait été renouvelé et le ministre constatera, je crois, que ce brevet est encore en vigueur. Il porte le nom de clôture de Shad.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: L'honorable député ne m'a pas bien compris. J'ai dit que rien n'empêchait de planter des poteaux et d'y étendre des fils de fer. La clôture à laquelle l'honorable député fait allusion est une construction spéciale faite en tissu métallique. Il a été délivré jadis, si je ne me trompe, un brevet pour une clôture de ce genre, et, dans la partie du pays que j'habite, il a surgi nombre de différends à ce sujet. Certains individus, après avoir érigé une clôture de ce genre refusèrent d'acquitter le droit régalien, et, après appel interjeté aux tribunaux, eurent gain de cause contre les réclamants.

Le MINISTRE DES FINANCES: Il serait préférable de réserver l'item en question. L'intention du gouvernement n'a pas été d'admettre en franchise la clôture en tissu métallique, et si je réserve la question, ce n'est pas dans l'espoir que l'item sera inscrit à la liste des articles non tarifables, mais, toutefois, en égard aux opinions exprimées, il importe d'étudier s'il ne convient pas d'imposer sur la clôture en tissu métallique un droit inférieur à 25 pour 100. Nous pourrions ajourner l'étude de cet item en vue de débats ultérieurs, et le gouvernement se préoccupera de la chose.

M. TAYLOR: Je me permets de rappeler au ministre des Finances ce que je lui ai dit au sujet de l'admission en franchise du fil de fer pour téléphone et télégraphe. On se sert ordinairement pour ces travaux du fil de fer des calibres 9, 12 et 13. L'honorable député de Hamilton (M. Wood) nous dit avoir fait un grand commerce de fil de fer galvanisé employé pour clôtures. Or, il arrivera que l'on importera du fil métallique de ces divers calibres pour clôtures, puis on le vendra pour toute sorte d'usages. Il serait préférable de se servir de cette phraseologie-ci: "pourvu que ce fil métallique soit exclusivement employé pour clôtures"; car je prétends que sans une disposition analogue, on importera impunément le fil de ces divers calibres pour toute espèce d'usages.

M. DAVIN: Il me fait plaisir de voir que le ministre des Finances réserve l'item débattu, et cela, j'espère, aura pour effet de faire admettre en franchise, outre le fil de fer barbelé, les autres espèces de fil métallique utiles aux cultivateurs. Le contrôleur des Douanes (M. Paterson) nous dit qu'il a été employé 6,000 tonnes de fil de fer barbelé, ce qui revient à 12,000,000 de livres. Or, supposons qu'en moyenne, le cultivateur dépense \$100 en fil de fer, ce qui n'est pas une moyenne exagérée. En évaluant le fil métallique à 3 centins la livre, prix de beaucoup inférieur au prix réel, l'on constate

que cet article avait été employé par 3,600 cultivateurs, sur 790,000 cultivateurs qui se trouvent au Canada. Cela prouve que les autres espèces de fil métallique commencent à être mises en œuvre, et l'argument élaboré par le contrôleur des Douanes milite contre la clause, dans sa teneur actuelle : il milite même en faveur de l'admission en franchise de tous les genres de fils métalliques employés par les cultivateurs, réforme que j'appelle de tous mes vœux.

M. RUTHERFORD : L'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) peut l'attester, l'abolition de l'impôt du fil de fer barbelé a été accueillie avec le plus vif contentement par les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest. La situation économique de cette contrée diffère de celle des autres provinces. Nos cultivateurs, dans cette partie-ci du pays, sont en situation d'ériger des clôtures plus dispendieuses que ne le sauraient faire les habitants du Nord-Ouest. Au Nord-Ouest et au Manitoba, pour vingt milles de clôture en fil métallique barbelé uni, on trouverait à peine une perche de clôture en tissu métallique. Le cultivateur, très-souvent pauvre, se voit obligé de bâtir de longues clôtures pour enclorre ses champs cultivés, et sa seule ressource, toute dangereuse et désagréable qu'elle soit, est le fil de fer barbelé. Ils donnent un fort espace entre les poteaux et y fixent ordinairement trois torons de fil de fer. Le fil barbelé est une nécessité au Nord-Ouest. Le gouvernement a certainement droit à notre reconnaissance en raison de la concession qu'il nous a faite, et j'espère qu'il sera en situation d'abaisser également l'impôt des autres fils métalliques pour clôture. Au nom des cultivateurs du comté de Macdonald, que j'ai l'honneur de représenter ici, je remercie cordialement le gouvernement de la réforme de l'impôt qu'il vient d'effectuer.

M. SEMPLE : Le fil de fer que le gouvernement admet en franchise est bien certainement celui que nos cultivateurs mettent en œuvre, depuis nombre d'années, à leur satisfaction commune. Le fil de fer que mes honorables collègues de la gauche désirent si vivement voir dégrever, est encore à l'épreuve. Toutefois, les cultivateurs le mettent actuellement à l'essai, afin d'en constater les mérites. Quant au fil de fer barbelé, l'on sait qu'il a subi l'épreuve du temps. Que le cultivateur construise convenablement sa clôture, et ses animaux ne courront d'ordinaire nul risque de se blesser. En raison de la rareté du bois, le fil métallique sera, à l'avenir, mis en œuvre dans une plus large mesure qu'il ne l'est aujourd'hui. J'ai entendu, un jour, l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) dire à la Chambre que le fil de fer se fabriquait au pays pour moins de \$3 les 100 livres, mais que les cultivateurs de l'ouest étaient obligés de payer \$7 les 100 livres.

Il est donc de la dernière évidence que l'abolition de l'impôt du fil métallique pour clôtures constituera un bénéfice considérable pour cette contrée de l'ouest ainsi que pour la province de l'Ontario. Si le fil de fer métallique préconisé par nos honorables collègues possède bien les mérites qu'ils lui attribuent, les ministres, j'en ai la conviction, qui se préoccupent vivement des intérêts de la classe agricole, aboliront l'impôt dont il est frappé, si ce fil est propre à être mis en œuvre pour clôtures, à la satisfaction des cultivateurs.

M. DAVIN.

M. DAVIN : Mon honorable collègue (M. Semple), a fait allusion à mes luttes, dans le passé, à cet égard. Il sait que c'est grâce aux efforts que j'ai déployés en Chambre, que l'ancien gouvernement a dégrevé de 50 pour 100 le fil de fer barbelé. S'il était demeuré au pouvoir, il aurait effectué la même réforme fiscale que celle accomplie par le gouvernement du jour, à l'égard de l'item débattu. A mon avis, il n'y a rien de parfaitement raisonnable dans la proposition que je fais au gouvernement, de concert avec l'honorable député de Macdonald (M. Rutherford), proposition tendant à dégrever, dans l'intérêt des classes agricoles, contre le fil barbelé, toutes les autres espèces de fil métallique. Car, mon honorable collègue conviendra qu'il serait dans l'intérêt des cultivateurs de construire leurs clôtures avec du fil non barbelé.

Une VOIX : Adopté.

M. DAVIN : J'espère que ma proposition sera adoptée. Quand le ministre des Finances et le ministre du Commerce se seront consultés, ils se rendront, je n'en doute pas, à nos vœux, à cet égard.

L'étude de l'item est suspendue.

257. Fil métallique, simple ou à plusieurs brins, couvert en coton, toile, soie, enoutchouc ou autre matière, y compris le câble ainsi couvert n.s.a., 30 pour 100 *ad valorem*.

M. FOSTER : Quel était l'ancien droit sur cet article ?

Le MINISTRE DES FINANCES : 30 pour 100.

M. WOOD (Hamilton) : Le droit sur cet article était de 25 pour 100, dans le premier projet de tarif, et il est maintenant relevé à 30 pour 100. Je désire savoir pourquoi on lui a fait subir ce relèvement. Les électriciens font un grand usage de ce fil métallique, et j'ai reçu des lettres où l'on se plaint de la modification qu'il a subie. Ce fil métallique ne se fabrique point au pays, et à mon avis il devrait être remis à l'ancien taux de 25 pour 100.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a été mal informé ; ce fil métallique se fabrique au pays dans une très large mesure. Nous le laissons au même taux que sous l'ancien régime.

278. Fil métallique, savoir, fil de linon uni, 10 pour 100 *ad valorem*.

Fil de cuivre uni, étamé, ou plaqué, 15 pour 100 *ad valorem*.

Toile métallique ou tissu métallique de laiton ou de cuivre, 25 pour 100 *ad valorem*.

Fil métallique de tous métaux, n.s.p., 20 pour 100 *ad valorem*.

M. FOSTER : J'ai une question à poser au ministre des Finances : pourquoi le gouvernement demande-t-il à la Chambre, dans son premier projet de tarif, de frapper le fil de laiton d'un droit de 20 pour 100, pour l'abaisser plus tard à 10 pour 100 ? Voilà encore une de ces volte-faces soudaines qui demandent éclaircissements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet abaissement de droit tend à dégrever les matières premières au bénéfice des fabricants que mon honorable collègue tient tant à protéger, et nous n'avons pas le cœur assez dur pour refuser de l'aider en toutes circonstances.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Fielding) voyage du nord au sud sur cette question, car, après avoir doublé le droit sur cet article, il revient à l'ancien et infaillible tarif.

Le MINISTRE DES FINANCES : D'abord, ce n'est pas du tout l'ancien tarif, puis l'ancien tarif n'était pas infaillible.

M. FOSTER : C'est précisément le taux de l'ancien tarif. Sous notre régime douanier, le fil de laiton était frappé d'un droit de 10 pour 100. L'honorable ministre (M. Fielding) avait d'abord proposé de relever le droit à 20 pour 100, puis aujourd'hui, voici qu'il revient au taux établi par l'ancien tarif.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Le droit est de 7½ pour 100 sous le régime douanier actuel, que l'honorable député veuille bien en prendre note.

M. FOSTER : Comment cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Otez 25 pour 100 de 10, que reste-t-il ?

M. FOSTER : L'honorable ministre (M. Fielding) va un peu vite en besogne. Le gouvernement n'a fait que piétiner sur place et...

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Otez 25 pour 100 de 10, que reste-t-il ?

M. FOSTER : Je voudrais une réponse à ma question, mais j'ai posé au ministre tant de questions embarrassantes, depuis quelque temps, que je ne me soucie guère d'insister sur ce point.

M. MONK : Le gouvernement ne pourrait-il pas simplifier l'item en discussion ? Il y a d'abord un droit de 10 pour 100, puis un autre de 15, puis de 25 et de 20. Or, renseignements me permettent d'affirmer qu'il sera impossible à l'industrie de se maintenir, si le droit en question n'est pas modifié. Ce que veut le fabricant est un droit de 15 pour 100 sur le fil de laiton et de cuivre ; et quant au dernier item, le fil métallique en général, non prévu par l'item 255, il devrait être frappé d'un droit de 25 pour 100. Nous avons déjà, par le passé, fait l'expérience de cet abaissement de droit à 20 pour 100.

En 1894, il y eût un abaissement de droits de 25 à 20 pour 100 sur les quatre catégories de fil métallique galvanisé. Sous l'empire de ce régime, l'industrie fut paralysée dans une large mesure et son effet se traduisit par les importations américaines qui envahirent notre marché. Ainsi, de mars à juin, 1894, il fut importé 1,500 tonnes, évaluées à \$57,000. Dans le cours de l'exercice fiscale finissant en juin 1895, l'importation des Etats-Unis s'éleva à 2,800 tonnes, évaluées à \$87,000. De juin 1895 à juin 1896, il a été importé 140 tonnes, évaluées à \$46,000.

L'industrie, pendant cette période, a donc été affectée par la réduction à 20 pour 100. Or, on nous répète sans cesse que le gouvernement se préoccupe vivement des classes agricoles. Nos cultivateurs pourraient certainement bénéficier des taux établis par l'item 255.

Ils bénéficient, dans la mesure du possible, des droits imposés sur le fil de fer barbelé et de l'admission en franchise de fil de certains calibres ; mais aussi nos industriels perdent annuellement

une production de 6,000 tonnes. Une autre prétention que j'ai fait valoir, hier, est celle-ci : en raison de l'abaissement des droits à 20 pour 100 sur le fil d'acier, et de 10 pour 100 sur le fil de laiton et de cuivre, il nous sera impossible de faire concurrence à l'étranger, pour ces raisons-ci : coût plus élevé du combustible, relèvement des prix de l'acide sulfurique, frais de transport plus élevés au pays qu'ils ne le sont aux Etats-Unis. Si l'on ajoute à cela la diminution annuelle de notre production, que j'évalue à 6,000 tonnes, il est facile de comprendre que l'abaissement de droits à 20 pour 100 est de nature à paralyser notre industrie, dans une mesure que le gouvernement, j'en suis sûr, n'a ni voulue ni prévue. Je dois à cet égard, relever un fait dont l'exactitude, à mon avis, est incontestable : c'est que, parmi ces clôtures en tissu métallique auxquelles il a été fait allusion, les meilleures sont brevetées. Or, voici une singulière anomalie au sujet de ces clôtures brevetées : c'est que l'article 255 du tarif admet en franchise le fil des calibres 10 et 12, tandis que le fil des calibres 7 et 9 est frappé de droits ; et cette anomalie, à mon avis, devrait autoriser le gouvernement à suspendre pour le moment l'étude de cet item. Relativement à ces clôtures en tissu métallique brevetées le droit de 25 pour 100 imposé sur le fil métallique représente un cent et un huitième ou un cent et trois huitièmes le *rol*. Or, les brevets ne se sont jamais plaints du droit, et s'il subit un abaissement, il n'est pas probable que, de leur part, ils abaissent en faveur du consommateur le prix de ces clôtures, dont ils ont le monopole. Si le gouvernement se préoccupe des intérêts de la classe agricole et de cette industrie, il devrait peser mûrement les faits et les observations que je lui présente dans un esprit dépouillé de toute malveillance.

Le droit sur le fil de laiton et de cuivre devrait être de 15 pour 100, et sur les autres calibres non prévus par l'article 255, et sur le fil d'acier, le droit devrait être maintenu à 25 pour 100. Cette industrie de la fabrication du fil métallique, il faut se le rappeler, est fort importante, sa production annuelle dépassant un million de dollars, tandis que le capital placé dans cette industrie est de \$600,000 ; elle emploie au delà de 350 ouvriers auxquels elle paie annuellement en salaires \$50,000 ; elle paie annuellement aux compagnies de chemins de fer au delà de \$160,000 en frais de transport ; elle consomme annuellement 12,000 tonnes de houille venant de la Nouvelle-Ecosse, et si je ne me trompe, plus de \$30,000 d'acide muriatique, employant aussi des charretiers auxquels elle paie une totalité de \$10,000 annuellement.

Cette industrie, on le voit, est très importante, et si le gouvernement ne tient pas compte de nos représentations, cela portera une profonde atteinte à la prospérité de la ville de Lachine, qui est grandement intéressée au maintien de cette industrie et se trouve paralysée par le fait que la fabrication du fil barbelé va cesser. En toute justice, le gouvernement doit tenir compte de nos représentations.

269. Ecrans, rondelles, rivets et boulons en fer ou acier, boulons filetés ou non, et ébauches d'écrans et de boulons, n.s.a. et pentures en T et pentures longues de toutes sortes, n.s.a., ½ de cent la livre et 25 pour 100 *ad valorem*

M. DAVIN : Pourquoi a-t-on conservé ici ce droit spécifique ?

M. TAYLOR : Je suggère que le mot " et " avant le mot " pentures " soit biffé, et d'insérer après le mot " longues " les mots " et pentures. " Je dois informer le contrôleur des Douanes qu'il y a une sorte de pentures qui n'appartient ni à la catégorie des pentures en T ni à celle des pentures longues. Cette penture est vissée dans un poteau et ensuite assujétiée par des boulons ; on s'en sert pour les portes lourdes.

L'année dernière, je sais que le tarif a donné lieu à quelque difficulté à cet égard. Ces pentures se fabriquent à Gananoque et il existe une autre fabrique de ce genre dans l'ouest. Le présent item est sans doute destiné à couvrir ces pentures ; toutefois, je suggère l'amendement afin d'obvier à toute ambiguïté.

M. DAVIN : L'ancien tarif stipulait un droit d'un cent et de 25 pour 100. Ce droit a été abaissé à trois quarts de cent et à 25 pour 100.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Cette réduction tient à ce que de l'avis des industriels, elle n'était pas suffisante. Nous avons adopté pour cet item et pour deux ou trois autres, des droits spécifiques et des droits *ad valorem* simultanément. Le droit d'un cent et de 25 pour 100 stipulé par l'ancien tarif a été réduit à trois quarts de cent et à 25 pour 100. Quant à l'observation que vient de faire l'honorable député de Leeds-nord (M. Taylor), s'il veut se donner la peine de parcourir l'item, il verra que nous avons pourvu aux différentes variétés de pentures.

Patins de toutes sortes, à roulettes ou autres, ou leurs parties, 35 pour 100 *ad valorem*.

M. FOSTER : Quel était l'ancien droit ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Dix cents la paire et 25 pour 100.

M. FOSTER : Le contrôleur tient-il compte de la vive concurrence que nous fait l'industrie allemande du patin ?

Dans ce cas l'honorable ministre en est arrivé à la conclusion qu'avec un droit de 35 pour 100, l'industrie des patins pourra lutter contre la main-d'œuvre à bon marché de l'Allemagne ? J'ai réduit les droits sur les patins, mais j'ai constaté que si on n'imposait pas un léger droit *ad valorem*, les patins allemands de qualité inférieure, mais d'une belle apparence, remplaceraient les nôtres sur le marché canadien.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Les représentations qui ont été faites au gouvernement au sujet de patins allemands sont dans le sens des remarques de l'honorable député.

M. FOSTER : Les patins, dans un sens, sont des articles de luxe. Ceux qui les achètent appartiennent à une classe qui a les moyens de les payer, et ils ne sont pas d'un usage quotidien. Il ne faudrait qu'un peu de courage pour mettre cette industrie sur une base solide et empêcher nos ouvriers d'être sans ouvrage, par suite de l'invasion des patins allemands.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les représentations faites par les fabricants de patins sont dans le même sens que celles de l'honorable député. Cependant, on a cru, d'un autre côté, qu'un droit

M. DAVIN.

de 35 pour 100 était une protection suffisante, admettant que le principe de la protection est un bon principe. Le fait est que la plupart des partisans de la protection considèrent qu'un droit de 35 pour 100 est une protection suffisante. Je n'ignore pas que ceux qui sont engagés dans cette industrie redoutent beaucoup cette concurrence ; mais j'espère que leurs craintes ne se réaliseront pas.

M. FOSTER : L'admission de l'acier en franchise et une protection de 35 pour 100 peut paraître une très belle chose, mais si on tient compte de la quantité d'acier qui entre dans la fabrication d'un patin, on voit qu'une protection de 35 pour 100 est tout à fait insuffisante pour nous permettre de lutter contre les bas prix demandés par les Allemands, grâce à leur main-d'œuvre à bon marché. D'ailleurs, l'honorable ministre ne peut pas prétendre qu'il lui est impossible d'accorder plus de 35 pour 100, vu qu'il l'a déjà fait dans plusieurs autres cas.

M. RUSSELL : Je serais très heureux de voir le ministre des Finances modifier de nouveau cet item. Dans des conditions ordinaires le droit proposé devrait suffire, mais il est beaucoup plus bas que celui qui existait avant, mais je ne sais pas si le gouvernement, à propos de cette industrie, ne marche pas trop vite dans la direction où il est tenu d'aller, direction dans laquelle je lui aiderai à avancer, et dans laquelle j'espère qu'il continuera à avancer. Je ne proposerai pas de motion, car au point de vue de la justice abstraite, le droit proposé est aussi élevé que cette industrie a le droit de l'exiger, mais je verrais avec plaisir le gouvernement revenir sur cet article.

Le MINISTRE DES FINANCES : A la suite des représentations des deux côtés de la Chambre je vais réserver l'item et j'étudierai de nouveau la question. Malgré tout son désir de venir en aide à cette industrie, le gouvernement a cru qu'il faisait tout ce que l'on pouvait espérer, dans cette circonstance, mais une nouvelle étude de la question sera faite.

Item réservé.

Limes et râpes, n.s.a. trente pour cent *ad valorem*.

M. CRAIG : J'ai quelques remarques à faire sur cet article, et je ne parlerai, ni au point de vue d'un parti politique, ni pour la galerie, mais au point de vue strict des affaires. C'est au ministre des Finances et au contrôleur des Douanes que je m'adresse, et j'espère qu'ils se rendront aux demandes raisonnables que j'ai à faire. Il y a à Port-Pope une fabrique de limes et de râpes qui est en opération depuis quelques années et qui emploie 70 ouvriers. Même avec un droit de 35 pour 100 elle n'a pas pu faire de grands profits. Elle paie environ \$350 par semaine, en gages, ce qui est très important pour une ville comme Port-Pope. Je ne donne pas ceci comme un argument convainquant, mais je dirai que presque tous les marchands de Port-Hope sont libéraux, de sorte que cet argent va au bon endroit.

M. LANDERKIN : C'est ainsi dans tout le pays, à présent.

M. CRAIG : Je désire faire connaître au ministre des Finances et au contrôleur des Douanes les faits que les fabricants m'ont transmis à ce sujet. Ils sont opposés à ce que le droit soit réduit de 35 à 30 pour 100, parce que les Américains envoient ici des limes de qualités inférieures, à très bas prix, et une diminution, de 5 pour 100 seulement, leur rendra la lutte très difficile contre les produits inférieurs des Etats-Unis.

Lorsque le droit était de 35 pour 100, ces industriels m'ont souvent demandé d'obtenir un droit spécifique sur les articles de qualité inférieure, mais je n'ai pas pu y réussir. Je suis aussi d'opinion qu'il devrait y avoir un droit spécifique sur les limes de qualités très inférieures, car ces articles devraient être exclus du pays, il s'en fait assez ici, sans en importer des Etats-Unis. Les Américains écoulent leurs produits inférieurs au Canada et maintiennent chez eux les prix des bons articles. Nos fabricants prétendent que cette réduction du droit encouragera l'importation des articles inférieurs américains et nuira considérablement à leur industrie. A l'heure qu'il est ils étudient la question et craignent d'avoir à diminuer les gages de leurs ouvriers, qui ne sont déjà pas trop élevés, et de diminuer aussi les heures de travail comme ils ont déjà été obligés de faire en certaines circonstances.

Ils me disent qu'ils ne craignent pas la concurrence anglaise, parce que les limes qui nous viennent d'Angleterre sont de qualités supérieures et sont achetées par ceux qui veulent avoir un bon article. Le prix des limes inférieures américaines étant très bas, le droit *ad valorem* les affecte très peu. Ces fabricants se contenteraient d'un droit de 35 pour 100 au lieu de 30 et leur demande me paraît bien raisonnable. Il n'y a personne dans le pays qui reprocherait au gouvernement d'avoir rétabli l'ancien droit. Si quelqu'un peut me démontrer que la demande que je fais augmenterait les prix—ce que je ne crois pas—je n'ai plus rien à dire. Mais comme cette réduction de 5 pour 100 ne diminuera pas les prix pour le consommateur, et comme elle n'aura d'autre effet que de faire baisser les gages des ouvriers, et de faire tort à cette industrie, je crois avoir donné de bonnes raisons pour revenir à l'ancien droit. Je demande au gouvernement de bien étudier la question et de se rendre à ma demande et à celle de ces fabricants de Port-Hope, si la chose est possible.

M. WOOD (Hamilton) : Je suis surpris d'entendre l'honorable député (M. Craig) faire l'éloge de ces limes. S'il se fabrique des limes de mauvaises qualités dans le pays, c'est bien à Cobourg.

Une VOIX : Port-Hope.

M. WOOD (Hamilton) : Il parle des limes de qualités inférieures qui nous viennent des Etats-Unis ; mais j'affirme qu'il ne nous en vient pas d'aussi mauvaises que celles qui sont faites à Cobourg.

Une VOIX : Port-Hope.

M. WOOD (Hamilton) : Oui, Port-Hope. Il nous vient beaucoup de limes des Etats-Unis, mais elles sont de qualité supérieure et se vendent à des prix que celles des commentants de mon honorable ami ne peuvent pas obtenir. Ceux qui veulent un article de première qualité n'auraient jamais l'idée d'acheter une lime de Port-Hope. Je suppose qu'on

les fait aussi bien qu'on peut, mais on n'emploie pas le matériel nécessaire.

Les fabricants importent l'acier en franchise, mais ils achètent un acier de qualité inférieure, emploient des ouvriers peu capables et partant produisent un article inférieur. On n'aurait jamais l'idée d'importer quelque chose d'aussi commun que ce qui se fait à Port-Hope. L'honorable député (M. Craig) peut être certain que la matière première en franchise et une protection de 30 pour 100, sont bien autant que ces limes méritent. Si elles étaient aussi bonnes que celles que nous importons d'Angleterre et des Etats-Unis je me ferais un plaisir d'en acheter de grandes quantités, mais on ne peut pas exiger que ceux qui consomment beaucoup de limes dans leurs ateliers en achètent de qualité inférieure, faites d'acier commun, par des ouvriers inhabiles.

M. CRAIG : L'honorable député (M. Wood, Hamilton), n'est pas un témoin désintéressé dans cette affaire, parce qu'il est importateur et commerçant, et cette classe de nos hommes d'affaires préféreraient ne pas payer de droits du tout, s'ils le pouvaient. Je ne les blâme pas. Personnellement je ne suis pas bon juge en fait de limes et je ne prétends pas discuter le côté technique de la question ; mais je crois que rien n'autorise l'honorable député à dire que la manufacture de Port-Hope emploie des ouvriers inhabiles.

M. WALLACE : Il a dit à Cobourg.

M. CRAIG : Oui, il a dit Cobourg, mais il voulait parler de Port-Hope. Il aurait voulu dire Port-Hope, mais il n'osait pas parler comme il l'a fait de la ville que j'habite. Si tous ces renseignements ont la même valeur que ceux qu'il vient de nous donner, nous n'avons pas à en faire grand cas. Ces industriels de Port Hope ont fait venir quelques-uns des meilleurs ouvriers qu'ils ont pu trouver à Montréal. Ils en emploient 70 et tiennent leur fabrique en opération. Ils réalisent peu de profits parce que, disent-ils, il est difficile de lutter contre les limes inférieures qui viennent des Etats-Unis. C'est ce qu'ils me disent, et je crois qu'ils ont raison. Ce n'est pas trop demander au gouvernement, qu'une augmentation de 5 pour 100, dans le droit, d'autant plus que cette réduction ne profitera à personne et causera beaucoup de tort à cette manufacture de Port-Hope.

C'est à ce simple point de vue que je parle ; je ne connais rien de la qualité des limes, mais je suis, qu'en règle générale, les importateurs préfèrent vendre une lime venant d'Angleterre ou des Etats-Unis, qu'une lime canadienne, si l'une est aussi bonne que l'autre, et c'est pour cela qu'ils n'aiment pas cette manufacture.

Je demanderai au gouvernement d'étudier de nouveau la question. S'il trouve moyen de rétablir l'ancien droit de 35 pour 100, cela ne nuira à personne. L'honorable député d'Hamilton (M. Wood) lui-même, avoue que les limes de cette manufacture se vendent à très bon marché ; ceci est un argument en ma faveur.

Je répète que je ne parle que dans l'intérêt des ouvriers employés dans cette industrie, et je suis convaincu que les marchands de la ville, dont la majorité est libérale, approuveront ma demande. Ils ne voudraient pas voir fermer cette manufacture. L'abaissement du droit ne profitera qu'aux importateurs ; je ne doute pas que ces 5 pour 100 n'aillent

dans la poche de l'honorable député de Hamilton ; mais ce n'est pas une raison pour diminuer les gages de ces ouvriers.

Si le gouvernement veut réserver l'item et trouve moyen d'élever le droit à 35 pour 100, il fera une bonne œuvre, ne fera tort à personne et il s'assurera la reconnaissance de ces employés.

M. WOOD (Hamilton) : Si le gouvernement veut accorder 5 pour 100 de plus à ces industriels, je n'y ai pas d'objection. Ce n'est pas sur ce point que j'objecte aux remarques de l'honorable député. S'il prétend que cette manufacture produit un article de première classe...

M. CRAIG : Je n'ai pas dit cela. Je n'ai pas parlé de la qualité des limes.

M. WOOD (Hamilton) : Je n'ai pas la moindre objection à ce que le gouvernement augmente le droit de 5 pour 100. A entendre les honorables députés de la gauche, on dirait que c'est un crime d'être importateur. Je ne suis pas de cette opinion. Pour le moment leur mot d'ordre semble être la protection des ouvriers ; mais le gouvernement par le tarif qu'il a proposé, a montré que c'est lui le véritable ami des ouvriers. Quand les marchandises canadiennes valent les marchandises importées quant au prix et à la qualité, je donne toujours la préférence à l'article canadien. Nous jugeons les ouvriers par les articles qu'ils produisent, et je puis dire que les limes provenant de cette manufacture ne supportent pas la comparaison avec les limes que vendent de bonnes maisons. Cette manufacture peut vendre quelques limes dans le pays, mais les bons magasins ne tiennent pas à en avoir. Je connais celui qui les fabrique ; j'achète beaucoup d'autres marchandises de lui, de sorte que je n'ai aucun préjugé contre ses limes. Si elles étaient de bonne qualité nous en achèterions autant que nous en achetons d'autres.

M. SPROULE : Il est regrettable que l'honorable député de Hamilton fasse à cette manufacture la réputation d'employer des ouvriers incapables et de produire des articles de qualité inférieure. Ce sont des affirmations gratuites et peu généreuses. Il ne sait peut-être pas que plusieurs des ouvriers employés, travaillaient autrefois à Hamilton ; s'ils étaient employés à Hamilton, ils seraient des ouvriers de première classe, mais étant employés ailleurs, ils sont d'une classe inférieure. S'il avait songé au tort qu'il peut faire à cette manufacture, en en parlant sur ce ton, je suis certain qu'il ne l'aurait pas fait.

M. CRAIG : J'aimerais savoir ce que le gouvernement pense de la demande que j'ai faite.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si la chose est nécessaire, le changement sera fait avant l'adoption définitive du tarif ; mais je ne crois pas que l'honorable député ait suffisamment démontré la nécessité de cette augmentation. Cette réduction est évidemment dans l'intérêt de l'ouvrier et pour cette raison, je crois qu'en y réfléchissant, l'honorable député comprendra que nous devrions plutôt en être félicité.

M. TAYLOR : Je crois que 90 pour 100 des manufacturiers du pays se servent de ces limes. Nous
M. CRAIG.

nous en servons dans nos manufactures de voitures. La consommation par les charpentiers n'est pas de 20 pour 100.

M. CRAIG : Je prétends que cette réduction n'abaissera pas du tout les prix. Le prix d'une lime est très peu de choses après tout ; et comme le dit l'honorable député de Leeds-sud, 90 pour 100 de la consommation sont achetés par les manufacturiers. Ces dernières reçoivent déjà une protection et je suis certain que s'ils étaient consultés, ils n'auraient pas d'objection à un droit de 35 pour 100. Je suis certain aussi, que si la question était exposée franchement devant une réunion de cultivateurs, ils seraient aussi en faveur de l'ancien droit. J'espère que l'honorable ministre consentira à réserver l'item. S'il est une fois adopté, nous n'en entendrons plus parler.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est toujours permis d'espérer.

M. CRAIG : Je n'aurai pas autant d'espoir si l'item est adopté que s'il était laissé en suspens. Je suis convaincu que le changement nuira à ces ouvriers de Port-Hope, qui sont les seuls que je considère dans cette affaire.

M. MACLEAN : Il me semble que l'honorable ministre pourrait très bien se rendre au désir de l'honorable député de Durham-est, qui est un protectionniste et demande quelque chose dans le sens de la protection. Il y a quelques instants, un des honorables représentants de Halifax a demandé de laisser en suspens un item concernant une manufacture de sa division, et je me demande comment il peut concilier cette demande avec sa profession de foi qui est ainsi décrite dans le manuel parlementaire : "Un libre-échangiste en théorie ; il croit que c'est l'idéal vers lequel on devrait tendre, tout en ayant égard aux conditions créées par la mauvaise politique des conservateurs-libéraux".

M. RUSSELL : Il ne faut pourtant pas une grande intelligence pour comprendre que cette profession de foi s'accorde entièrement avec ce que je viens de faire. Je demande au gouvernement "d'avoir égard aux conditions créées par la mauvaise politique des conservateurs-libéraux".

M. MACLEAN : L'honorable député est libre échangiste en théorie, mais lorsque cela le touche, il devient protectionniste.

M. WALLACE : Il me semble que le tarif proposé par le gouvernement est assez raisonnable. L'admission en franchise de la matière première et 30 pour 100 de protection doivent suffire à cette industrie.

L'article est adopté.

Pelles et bèches, fer ou acier, n.s.a., ébauches de pelles et de bèches, et fer ou acier taillé de forme pour ces ébauches, et faucheuses pour pelouses, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

M. DOUGLAS : Vu que les droits sur le fer et l'acier ont été réduits, cette protection sur les pelles et les bèches est trop élevée. C'est surtout la classe ouvrière qui se sert de ces instruments, et le gouvernement devrait réduire le droit à au moins 25 pour 100. Je ne vois aucune raison d'accorder une protection de 35 pour 100 aux pelles et

aux bèches, tandis que les haches, les faux, les faucilles, etc., n'en ont que 25. J'espère que le ministre des Finances va réserver cet item.

M. McMULLEN : Il y a à Gananoque une manufacture qui, d'après ses propres déclarations, fabrique environ 9,000 douz. de pelles et bèches, dont le prix moyen est de \$7 la douz.; un droit de 35 pour 100 accordé à cette manufacture une protection de \$22,500, ce qui est beaucoup trop.

M. TAYLOR : Qui a donné ces prix ?

M. McMULLEN : Moi.

M. TAYLOR : Je puis procurer à l'honorable député toutes les pelles ou bèches qu'il voudra à \$4.50 la douzaine.

M. McMULLEN : Même cela, donnerait une protection de \$15,000, ce qui est trop pour une seule manufacture.

M. ROGERS : Je ne vois pas pourquoi on met les faucheuses pour pelouse, dans le même article que les pelles et les bèches. Je sais aussi qu'une protection de 25 pour 100 est suffisante pour ces instruments qui servent aux travailleurs. Sur tous les articles dont la matière première a été abaissée, il devrait y avoir réduction correspondante dans les droits sur l'article fabriqué.

L'article est adopté.

Métal anglais, nickel, argent d'Allemagne et du Nevada, articles en or, non plaqués, et articles d'aluminium, n.a.p., vingt-cinq pour 100 *ad valorem*.

M. HENDERSON : J'aimerais savoir ce que pense l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) d'un droit de 25 pour 100 seulement sur les argenteries, et de 35 sur les pelles et les bèches.

M. FOSTER : A l'avenir nos ouvriers ne se serviront plus que d'argenterie.

L'article est adopté.

Clichés stéréotypés, électrotypés et en cellulose de colonnes de journaux, et bases ou supports composés en tout ou en partie de métal ou de cellulose, un quart de centin par pouce carré.

Et matrices ou enveloppes en cuivre pour ces choses, deux centins par pouce carré.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que les mots "un centin et demi" soient remplacés par "deux centins," dans le deuxième paragraphe de cet article.

La motion est adoptée.

Tordeuses pour usage domestique et partie de tordeuses, vingt-cinq pour 100 *ad valorem*.

M. FOSTER : Je désirerais quelques explications sur cet article.

M. HENDERSON : Est-ce une augmentation ou non ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Laissons cet article en suspens.

L'article est laissé en suspens.

A six heures le comité suspend sa séance.

Séance du soir.

PILOTES—QUÉBEC ET MONTRÉAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 67) pour constituer en corporation les pilotes faisant le service entre Québec et Montréal.

(En comité.)

M. HENDERSON : Il serait très important d'avoir ici l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries pour nous donner des explications sur ce bill. Je comprends qu'il a plus qu'une importance ordinaire.

M. LANGELETT : Ce bill a été discuté durant deux séances du comité des bills d'intérêt privé et tous les intéressés ont été entendus. Ce n'est pas la coutume de discuter de nouveau un bill qui a été aussi débattu et étudié que celui-ci. Je n'ai jamais vu un bill plus discuté que celui-ci ne l'a été.

M. HENDERSON : Il se peut que ce bill ait été discuté devant le comité des bills privés ; cependant on me dit que c'est un projet d'une très grande importance et j'ai certainement le droit de savoir ce qu'en pense le gouvernement.

M. PENNY : Je n'ai pas l'intention de combattre le bill à présent, mais il me semble qu'il devrait être imprimé et distribué avant d'être adopté.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je crois que le bill a été distribué.

M. PENNY : Je n'en ai pas reçu de copie.

M. MAXWELL : Moi non plus ; je n'en connais pas le premier mot.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je vais en donner lecture.

M. PENNY : Je crois que nous devrions en avoir des copies.

M. GUAY : D'après le rapport du greffier du comité, le bill a été distribué. Lundi dernier, lorsque le bill est venu devant le comité, il m'a dit qu'il avait été distribué à tous les députés.

M. PENNY : Je n'ai pas reçu mon exemplaire.

M. GUAY : Il est peut-être à la poste.

M. PENNY : J'ai reçu mon courrier tous les jours, et il ne contenait pas cette copie. Je ne veux pas soulever d'opposition sérieuse au bill, mais on devrait, je crois, nous communiquer ce bill réimprimé.

Article 3.

M. HENDERSON : Comme le ministre de la Marine et des Pêcheries est à son siège, il devrait nous dire, je crois, quel est son avis sur le bill, et si le gouvernement l'approuve et en prend la responsabilité. Cette mesure est importante et le gouvernement devrait s'en charger, ou voir à ce qu'elle soit rédigée de manière à mériter son approbation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Le gouvernement n'a

pas trouvé convenable la forme du bill tel que proposé, mais après qu'il eût été discuté, et que les représentants des intérêts commerciaux formant partie du comité des bills de nature privée, ainsi que les pilotes qui sont plus spécialement concernés, eurent été entendus, ce bill a subi des changements très importants. Tel que présenté d'abord, le bill était impératif, mais maintenant il est facultatif. Nul n'est tenu de faire partie de l'association que s'il le désire, et alors il devient sujet aux règlements de celle-ci. S'il ne veut pas en faire partie, il peut s'adresser aux commissaires des pilotes, connus sous le nom de commissaires du havre, qui ont juridiction en ces matières, et en obtenir un permis de pilote, sans nullement tomber sous la juridiction de la corporation créée par le bill.

Il y aura donc, après l'adoption de ce bill, deux corps distincts de pilotes à Montréal. Ceux-ci peuvent tous, il est vrai, devenir sujets aux dispositions du bill, mais s'ils le veulent seulement, les commissaires du havre pouvant accorder aux pilotes n'appartenant pas à la corporation des permis leur permettant d'exercer leurs fonctions sur le Saint-Laurent.

Le bill est rapporté, il subit sa troisième lecture et est adopté.

EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Le bill suivant est considéré en comité, il subit sa troisième lecture et est adopté, savoir :

Bill (n° 77) destiné à constituer en corporation la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie-d'Hudson à Yukon. (M. Oliver.)

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 122) destiné à modifier les actes relatifs à la Compagnie du chemin de fer et des mines de houille de la vallée du Daim (du Sénat.) (M. Davin.)

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

La Chambre se réunit de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : Nous considérerons maintenant les items de la liste des articles admis en franchise.

M. TAYLOR : L'ex-ministre des Finances s'attendait à être en Chambre lors de la considération de ces items. Je proposerais qu'on entamât l'examen de la liste des articles admis en franchise et qu'on le continue jusqu'à la fin, sauf à réserver l'item concernant le mais, qui sera l'objet d'une discussion, et que cette discussion se fasse généralement sur l'ensemble des articles.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Très bien.

Bagage de voyageurs et articles importés par la poste ou par l'express, estimés à pas plus de 50 cents en tout, suivant les règlements prescrits par le contrôleur des Douanes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette exemption de droits accordés aux envois estimés à pas M. DAVIES.

plus de 50 cents recevra, j'en suis sûr, l'approbation de la Chambre. Il est d'un fort inconvénient, et pour les particuliers et pour les autorités douanières, d'avoir à s'occuper de petits items de cette nature. Le revenu en provenant n'équivalait pas aux ennuis que ça cause. Et puis, réflexion faite, nous avons trouvé la chose susceptible d'abus, et nous avons résolu de la retrancher de l'item.

M. TAYLOR : Quelle partie de l'item ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Les mots suivants : " et articles importés par la poste ou par l'express, estimés à pas plus de 50 cents en tout."

M. TAYLOR : Très bien.

Livres, savoir : livres relatifs aux sciences appliquées aux industries de toute nature, y compris les livres sur l'agriculture, l'horticulture, la sylviculture, la pêche et les pêcheries, l'exploitation des mines, la métallurgie, l'architecture, l'architecture navale, la construction des machines, la teinturerie, le blanchissage, la tannerie, le tissage et autres arts mécaniques, et les autres livres traitant de l'industrie en général : ainsi que les livres imprimés en toute langue autre que le français et l'anglais, ou imprimés en deux langues autres que le français et l'anglais, ou en trois langues ou plus, et les bibles, livres de prières, psautiers, cantiques et opuscules religieux.

M. ERB : Je désire savoir du ministre des Finances sous lequel de ces chefs les gravures destinées aux leçons des écoles du dimanche doivent être classifiées. Il y a eu beaucoup de plaintes au sujet des droits imposés sur les gravures dont on se sert pour illustrer l'histoire de la bible. Quelquefois ces droits étaient de 25 pour 100, d'autres fois de 35 pour 100, et d'autres fois encore on laissait entrer ces gravures en franchise. Evidemment les percepteurs ne savaient trop à quel item du tarif les rapporter. Le gouvernement a l'intention apparemment d'admettre en franchise toutes choses de cette nature destinées à l'éducation. En vertu de cet item 445 les bibles, les livres de prières et les opuscules religieux sont admis en franchise, et il me semble qu'on devrait comprendre dans cet item les gravures destinées aux leçons des écoles du dimanche.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le contrôleur des Douanes, je crois, devra interpréter cet article dans le sens de leur admission en franchise. Les opuscules religieux appartiennent à la même classe que les gravures mentionnées par l'honorable député (M. Erb), et le ministre des Douanes, je pense, devra laisser entrer ces leçons illustrées en franchise. Ce ne sont pas des opuscules religieux, mais ils sont destinés au même objet. Si l'honorable député (M. Erb) veut bien permettre que l'item reste en suspens un moment, nous tâcherons d'y ajouter quelques mots qui le satisferont.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Me conformant à l'avis de l'honorable député, je propose de retrancher le mot " et " à la fin de l'item 445, de manière que celui-ci se lise comme suit : " cantiques, opuscules religieux et cartes destinés aux leçons des écoles du dimanche."

M. HENDERSON : Je ne crois guère que le mot " carte " comprenne ce que l'honorable député a en vue. Je comprends qu'il parle des gravures explicatives destinées aux leçons des écoles du dimanche.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, qu'on y substitue : "les gravures destinées aux leçons des écoles du dimanche."

L'item, tel qu'amendé, est adopté.

448. Livres non imprimés ou réimprimés au Canada, qui sont compris et servent de manuels dans le programme des études de toute université ou collège ou école normale constitués au Canada; livres spécialement pour l'usage *bona fide* des instituts d'artisans, des bibliothèques publiques, des bibliothèques des universités, des collèges et des écoles, et des bibliothèques de toute association ou société de médecine, de droit, littéraire, scientifique ou artistique régulièrement constituée, appartenant aux autorités établies de ces bibliothèques, et non, en aucun cas, à des particuliers—le tout sujet aux règlements devant être faits par le contrôleur des Douanes—pourvu que les importateurs de livres qui ont vendu et livré ces livres pour les fins mentionnées en cet item, aient droit, sur preuve de ces faits, d'être remboursés de tous droits payés de ce chef.

M. ROSS-ROBERTSON : Je désire savoir du contrôleur des Douanes si dans le cas d'un libraire qui vend à une bibliothèque publique ou à une université des livres qui faisaient partie de son fonds de commerce, il y aura lieu à remboursement sur production du certificat voulu.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Oui, je crois.

450. Journaux et publications trimestrielles, mensuelles et semi-mensuelles, et journaux littéraires hebdomadaires, non reliés; et cartes de modes de tailleurs et de modistes.

M. HENDERSON : Quelle sera la portée sur cet article du bill qu'on adopte par l'intermédiaire du Sénat, prohibant l'importation de journaux contenant des rapports de combats où un prix est décerné? Il me semble qu'en adoptant cet article tel qu'il est, il y aurait conflit entre la législation de cette Chambre et celle du Sénat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si la question devait se soulever, je suppose que l'acte spéciale devrait l'emporter. Toutefois, ce bill n'est pas encore devenu loi.

451. Tableaux à l'huile ou aquarelles, par des artistes d'un mérite reconnu, ou copies des grands maîtres par ces artistes, et tableaux à l'huile ou aquarelles, œuvres d'artistes canadiens, d'après les règlements établis par le contrôleur des Douanes.

M. ERB : Je désire faire quelques remarques sur cet item. Je n'emploierai pas le temps du comité à répéter ce que j'ai dit l'autre jour, j'ajouterai simplement qu'autant que je puis voir, la principale raison apportée pour laisser entrer en franchise les œuvres de ce genre, c'est qu'elles développent le goût. Eh bien! cet effet ne sera pas moins amoindri parce que l'acquéreur de ces œuvres paie un droit pour les importer. L'influence favorable de la musique sur les facultés de l'âme est plus grande que celle de la peinture, à mon avis, et cependant, les instruments de musique sont taxés de 25 à 30 pour 100. On devrait donc, pour être logique, ou admettre les instruments de musique en franchise, ou taxer les tableaux à l'huile.

On nous dit qu'aux Etats-Unis les peintures de ce genre ne sont assujetties à aucun droit. Cela peut être absolument vrai; mais je ne puis voir la force de cet argument. Si nous devons copier le tarif américain, nous n'aurions pas consacré deux ou trois jours à discuter l'admission du mais en franchise.

En outre, la taxe imposée sur cette classe d'articles importés peserait sur des gens fort capables de la supporter.

Pour ces raisons, je propose qu'on modifie cet item en y ajoutant les mots : "lorsqu'ils sont importés pour l'usage des écoles des arts," et que l'item suivant soit ajouté à l'annexe A, savoir :

Tableaux à l'huile ou aquarelles, par des artistes d'un mérite reconnu, ou copies des grands maîtres par ces artistes, n.a.p., 20 pour 100 *ad valorem*.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami, je crois, aurait mieux fait de limiter sa motion à cet item-ci particulièrement. Je ne pense pas qu'il puisse remonter plus haut pour faire l'amendement qu'il propose relativement à l'annexe A. Il propose non seulement que nous excluions les tableaux de la liste des articles admis en franchise, mais que nous revenions sur nos pas pour imposer un droit sur ces tableaux. S'il les retranche de cette liste, ils deviennent imposables à titre d'articles non énumérés.

Envisageant la partie principale de la motion de mon honorable ami, je dois dire que, bien qu'il soit quelque peu plausible que les classes riches qui achètent des tableaux doivent payer un droit sur ces tableaux, on semble généralement concéder qu'il est de saine politique d'encourager l'importation de bons tableaux. Ces articles sont nécessairement d'une grande valeur, et le droit qui les frapperait suffirait pour empêcher même un homme riche de les importer. Nous ne possédons pas beaucoup d'hommes qui aient les moyens de faire venir de bons tableaux, et je ne crois pas que nous devions les décourager en gênant leur liberté d'action à cet égard plus qu'on ne l'a fait par le passé.

J'admets qu'il y a du pour et du contre, mais les raisons militant en faveur de l'admission en franchise, comme on l'a fait par le passé, dans ce cas-ci, sont plus fortes que celles qui la combattent.

J'espère que mon honorable ami n'insistera pas sur sa motion, car si nous adoptions le système de porter les tableaux de haute valeur sur la liste des articles imposables, nous ne ferions pas là, j'en ai peur, un pas dans la voie du progrès.

M. WOOD (Hamilton) : J'espère que cette Chambre ne fera rien pour décourager une importation que je considère de grande importance pour le pays. L'importation d'articles de ce genre est déclarée par toutes les autorités de l'art et de la littérature constituer l'un des moyens les plus efficaces pour inculquer au peuple l'amour de l'art et développer son goût dans un domaine où tous les pays civilisés cherchent l'une des principales sources de leur orgueil national. L'amendement de mon honorable ami aurait simplement pour effet d'empêcher l'importation de tableaux de valeur, car on ne fera pas venir d'œuvres de mérite et de haut prix si celles-ci se trouvent frappées d'un droit. Voilà qui causerait beaucoup de désappointement et de désavantage à nos écoles des arts, car chaque œuvre d'ancien maître importé au pays est en elle-même une source d'éducation qu'on ne peut apprécier trop hautement. De fait, c'est pour avoir accès à des œuvres semblables que nos artistes traversent l'Atlantique et font de grands sacrifices afin de visiter les centres artistiques d'Europe. Il me semble donc que ce serait rétrograder que d'adopter cet amendement.

M. ERB : Après tout ce qu'on a dit, je ne suis pas encore convaincu qu'un tarif qui permet

l'entrée en franchise d'articles comme ceux-là, et qu'on déclare être en même temps dans l'intérêt des classes ouvrières, soit justifié par des raisons ou de logique, ou de justice, ou de sens commun. Mon amendement pourvoit à l'entrée en franchise de ces articles dans le cas où ils seraient importés pour l'usage des écoles des arts, tout comme dans le cas des livres destinés à l'éducation. Naturellement, si l'on faisait des changements sur la liste des articles admis en franchise, cela nécessiterait, à mon avis, le transfert de l'item à une autre partie du tarif.

M. ROGERS : Bien que je dusse être peiné de faire quelque chose de nature à gêner le progrès de la population dans la culture et l'amour des arts, j'approuve l'objet de la motion. Comme il nous faut prélever un énorme revenu, nous ne devons pas hésiter à le tirer d'articles de ce genre, qui sont, après tout, des articles de luxe importés seulement par des gens ayant parfaitement les moyens de payer le droit dont ils seraient frappés. Je suis, autant que possible, favorable à la diminution de l'impôt sur les choses nécessaires à la vie, et à son prélèvement sur les objets de luxe.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : L'amendement proposé par l'honorable député de Perth (M. Erb), afin d'imposer un droit sur certains articles, n'est pas dans l'ordre, et je ne puis le soumettre au comité.

L'item est adopté.

496. Toile pour courroies et pour boyaux à incendie, lorsqu'elle est importée par les fabricants de ces articles pour être employée dans leurs fabriques, et toile ou tissus gommés ou non pour la fabrication des "pneus" de bicyclettes lorsqu'ils sont importés par les manufacturiers de bicyclettes pour être employés exclusivement à la fabrication "de pneus" dans leurs propres manufactures.

M. WOOD (Hamilton) : Je pris tout aussi bien maintenant qu'à l'occasion de tout autre item soulever le point que j'ai déjà signalé une fois ou deux. J'objecte à ce qu'une manufacture quelconque ait le droit d'importer en franchise quelque chose, que moi, en ma qualité de marchand, je n'ai pas le droit également d'importer en franchise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est une grosse question.

M. WOOD (Hamilton) : C'est une grosse question. Je ne vois pas pourquoi il y aurait législation en faveur d'une classe seulement. Je dois avoir le droit en ma qualité de marchand, d'importer des articles destinés à l'usage de manufacturiers, qui, peut-être, ne peuvent importer tout à fait à aussi bon compte que les manufacturiers faisant eux-mêmes leurs importations. Je ne considère guère si les articles sont imposables ou fructifs de droits, je prétends que je dois être placé sur le même pied que les autres dans le pays. Il existe plusieurs item comme celui-ci, et d'après moi, ils constituent une législation vicieuse. Je signale au ministre des Finances et au contrôleur des Douanes qu'il y a des manufacturiers qui ne peuvent comme les grands manufacturiers importer les articles eux-mêmes, et qui doivent s'adresser à un marchand pour cela. On peut nous dire que nous pouvons importer les marchandises en les faisant livrer directement à la personne qui veut s'en servir. Mais c'est là une chose qui peut n'être pas toujours

M. ERB.

aisée. Nous pouvons avoir objection à livrer à un homme de peu de moyens une importation considérable de marchandises qui peuvent rester sans emploi pendant six mois : ces marchandises doivent rester en possession de l'importateur, et n'être livrées que graduellement à même les fonds de commerce. Cependant, dans un cas semblable, le marchand doit payer un droit tandis que le grand manufacturier peut importer en franchise.

M. HENDERSON : Je devrais, je crois, venir au secours du gouvernement en cette occasion-ci. Il me semble que voilà un-principe qui a été réglé il y a longtemps, et comme l'honorable préopinant (M. Wood, Hamilton) a accepté à peu près l'ensemble de la politique nationale il ne doit pas avoir d'hésitation à en accepter cette partie avec le reste.

497. Articles pour teindre ou tanner, n. s. a. : baies servant à teindre ou employés à la confection de teintures; curcuma ou racine de safran indien; noix de galle et ses extraits; laque crue, en grains, en palettes, en bâtons et en écailles; indigo, pâte et extrait d'indigo et auxiliaire de l'indigo ou poudre de zinc; persis ou extrait d'orseille et de litmus; terre du japon, gambier ou cachou; extrait de bois de campêche, de fustet, de chêne et d'écorce de chêne; bois de cam et sumac et leur extrait; écorce pour les tanneurs; écorce de pruche et de chêne; bois de campêche et fustet moulus et écorce de chêne moulue; bouillon noir, solutions d'acétate ou de nitrate de fer pour teindre et imprimer les indiennes; garance et munjeet, ou garance de l'Inde, moulus ou préparés et tous leurs extraits; liqueur rouge, acétate cru d'aluminium préparé avec l'acide pyroligneux, pour teindre et pour imprimer les indiennes.

M. HENDERSON : Je demanderai au ministre des Finances de vouloir bien être assez bon de faire une légère modification à cet item-ci, c'est-à-dire d'ajouter après le mot "écorce" dans la sixième ligne, le mot *quebracho*, de manière à ce qu'on y lise "écorce de chêne et de *quebracho*". Il s'agit de l'extrait de l'écorce d'un arbre qui croit dans la république Argentine. Ce n'est que depuis quelques années que les tanneurs de peaux de gant en font un considérable usage dans la tannerie. Comme presque tous les autres extraits dont ils se servent sont sur la liste des articles admis en franchise, on pourrait tout aussi bien y porter cet extrait-ci également. Je serais très heureux de fournir au ministre, toute information qu'il pourrait désirer à ce sujet. Ça simplifierait le tarif que d'ajouter cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'honorable député veut bien m'adresser un mémoire sur le sujet, nous serons heureux d'y apporter notre attention, et de réserver l'item dans l'intervalle.

516. Peaux crues, soit salées à sec ou saumurées, et peaux vertes.

M. DOUGLAS : Je ne vois pas pourquoi les peaux crues seraient portées sur la liste des articles admis en franchise. Si l'on doit appliquer le système de l'avoir du poids, nous ne pouvons pas vendre avantageusement nos peaux crues dans l'ouest. C'est un fait bien avéré qu'elles n'ont pas de valeur actuellement. Les taux de fret d'Australie sont si bas que les peaux crues de cette colonie peuvent être transportées à Montréal à 75 cents pour 100 qts, tandis qu'il en coûte 73 cents de Winnipeg. J'espère que le gouvernement mettra cette question à l'étude, et qu'on opérera quelque changement dans l'intérêt des cultivateurs de l'ouest.

M. TAYLOR : L'honorable député a déclaré l'autre jour que les cultivateurs du Nord-Ouest n'avaient pas besoin de protection pour leurs produits de la ferme ni pour autre chose : cependant, le voici qu'il préconise la protection sur les peaux crues. Je ne crois pas que son attitude dénote beaucoup de logique.

M. HENDERSON : Je ne pense pas que les membres de la gauche laissent sans dénégation cette prétention. Au Canada nous avons besoin de beaucoup plus de peaux crues que nous n'en produisons, et il est certainement de l'intérêt de nos industries que les peaux crues soient admises en franchise. Les peaux crues de l'Amérique du Sud ne peuvent faire concurrence à celles que nous produisons au Canada. Tamer les peaux crues importées pour faire le cuir à semelle, ce serait simplement taxer ce cuir, car nous ne produisons pas de peaux d'un poids suffisant pour faire ce cuir-là. Le pays consomme facilement toutes les peaux crues disponibles. Si les cultivateurs de l'ouest pouvaient trouver le moyen d'expédier des peaux crues sur le marché de l'est, ils n'auraient aucune difficulté à les vendre à des prix raisonnables. La demande ici dépasse de beaucoup ce que nous pouvons produire sous ce rapport.

M. DOUGLAS : On n'y peut obtenir aucun prix, voilà où se trouve la difficulté.

M. RUTHERFORD : Tout en éprouvant généralement beaucoup de plaisir à approuver les remarques de l'honorable député d'Assiniboia (M. Douglas), je pense qu'il n'est pas aussi bien renseigné à ce sujet qu'il l'est généralement. Je puis citer un extrait du rapport concernant le marché des peaux crues de Winnipeg, en date du 28 mai, qui dit :

Le marché des peaux crues est faible et la tendance est à la baisse. On paie environ 6 cents pour certaines marques, et ce prix prétend-on sur le marché local, est à peu près basé sur celui de Chicago.

J'admets que le marché des peaux crues est très variable, mais dans le cours de l'année dernière on a payé de très bons prix pour les peaux crues sur le marché manitobain.

Oléostéarine et dégras, importés par des fabricants de cuir et de fil d'engrègement pour servir à la fabrication de ces articles dans leurs manufactures.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je propose d'amender cet item en retranchant tous les mots après " dégras, " de manière que l'oléostéarine soit portée à tous fins sur la liste des articles admis en franchise.

M. TAYLOR : Cette oléostéarine admise en franchise, en nuira-t-elle pas à la graisse grossière que produisent les cultivateurs du pays ?

M. HENDERSON : Je crois devoir combattre la question de mon honorable ami (M. Taylor). Je suis convaincu qu'en plaçant l'oléostéarine sur la liste des articles admis en franchise, on ne nuira en aucune manière à la vente du suif produit par cultivateurs, pas plus qu'à toute autre graisse produite sur la ferme. En 1894 j'ai contribué à faire porter cet article sur la liste des articles admis en franchise pour l'avantage des tanneurs de cuir de

harnais. On a découvert que cette graisse était la meilleure qu'on pût obtenir pour apprêter le cuir de harnais et que sans la stéarine, comme on devrait l'appeler—le préfixe "oléo" n'aurait jamais dû être placé là—les Canadiens ne pouvaient concourir avec les fabricants de cuir de harnais américains en Angleterre. On m'a assuré que l'admission en franchise de l'oléostéarine créerait en peu de temps un marché plus considérable qu'auparavant pour le suif du cultivateur qu'on achèterait pour le mélanger avec cette oléostéarine. J'ai surveillé attentivement le marché depuis lors, et je sais que le suif du cultivateur n'a pas baissé.

Les tanneurs, je crois, emploient aujourd'hui avec l'oléostéarine une plus grande quantité de suif qu'ils en employaient seul autrefois, la fabrication du cuir à harnais ayant augmenté dans ce pays. Je suis parfaitement convaincu que le gouvernement fait bien de mettre cet article sur la liste des articles admis en franchise, et je suis sûr que cela ne diminuera en rien la valeur du suif vendu par les cultivateurs.

M. TAYLOR : Alors, je retire mon objection.

Sel importé du Royaume-Uni ou de quelqu'une des possessions britanniques, ou importé pour l'usage des pêcheries maritimes ou du golfe.

M. McMILLAN : L'industrie du sel est une industrie très importante dans ce pays, et, depuis quelque temps, elle a été dans un état de grande langueur. L'une des causes de cette langueur est la grande quantité de sel importé en franchise dans ce pays. Au moins 215,000,000 de livres de sel sont importées en franchise au Canada, tandis que l'on n'en fabrique ici que 84,000,000 de livres. Dans la province de l'Ontario, nous fabriquons tout le sel produit dans le pays, et l'industrie est dans un tel état de gêne, que les trois quarts des puits ne sont pas exploités. Il y a deux causes à cela. L'une est la quantité considérable de sel importé en franchise dans le pays pour les pêcheries de la mer et du golfe, et l'autre, les frais élevés de transport que les chemins de fer exigent au Canada. Je suis parfaitement convaincu, d'après un examen de la quantité de sel importée en franchise, qu'il en est importé une quantité considérable qui n'est pas destinée aux pêcheries du golfe ou de la mer, et c'est là une grande injustice à faire à l'industrie du sel dans la province de l'Ontario.

Permettez-moi de donner un exemple des taux élevés exigés par les chemins de fer du Canada pour le transport du sel. De Syracuse à Hamilton, 215 milles, le tarif est de 7½ cents par 100 livres, soit 3.48 cents par 100 livres par cent milles ; tandis que le tarif de Seaforth à Hamilton, 84 milles, est de 9 cents par 100 livres, soit 10.71 cents par 100 livres par cent milles. Aux Etats-Unis, le sel est transporté pour un tiers du tarif que l'on exige au Canada, ce qui empêche nos sauniers d'approvisionner le marché de l'est du Canada, qu'ils pourraient approvisionner si le tarif des chemins de fer sur le sel était aussi réduit au Canada qu'il l'est aux Etats-Unis. Je dirai aussi que 35,000,000 de livres de sel sont importées en franchise non pas de la Grande-Bretagne, ni d'aucune de ses provinces, mais de pays étrangers. Bien qu'il soit nécessaire d'importer du sel en franchise de la Grande-Bretagne et de ses colonies, je prétends que nous ne devrions pas en importer en franchise de pays étrangers. Nous avons importé en franchise des

pays étrangers suivants, les quantités de sel ci-après :

	Livres.
Antilles hollandaises.....	7,707,780
Antilles françaises.....	2,823,430
Italie.....	13,123,800
Espagne.....	6,371,800
Etats-Unis.....	5,549,120

Or, je prétends que c'est là une injustice pour nos sauniers. On les met dans une position désavantageuse comparativement au sauniers américains en ce qui concerne le combustible employé dans la fabrication du sel. Aux Etats-Unis, la poussière de charbon ou houille menue n'est frappée d'aucun droit, tandis qu'au Canada, un droit est imposé sur cet article. Je prétends que le gouvernement devrait imposer un droit sur le sel importé de pays étrangers, et qu'il devrait permettre aux producteurs de sel canadiens d'importer en franchise la houille menue. Le gouvernement devrait ou faire cela, ou imposer un droit sur le sel importé au pays, et supprimer le droit imposé sur le sel dont se servent les pêcheurs du golfe et de la haute mer. De cette façon, tout le sel importé au pays serait frappé d'un droit, à l'exception de celui dont on se sert pour saler le poisson. En comprenant les 176,000,000 de livres de sel qui nous viennent d'Angleterre et de ses colonies, environ 215,000,000 de livres de sel sont annuellement importées en franchise, et il est absurde de dire que tout cela est destiné aux pêcheurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne pouvons guère accepter le conseil de l'honorable député (M. McMillan) qui demande de retrancher le sel des articles admis en franchise ; mais l'énoncé fait par mon honorable ami relativement à la quantité de sel importée, contrairement à l'intention de la loi douanière, mérite bien qu'on s'y arrête, et je ne doute pas que mon honorable collègue, le contrôleur des Douanes, n'examine la chose et ne voie à ce que si le projet de législation actuel est adopté, nous imposions à l'importation en franchise du sel toutes les restrictions possibles.

M. TAYLOR : Puis-je demander au ministre s'il ne serait pas préjudiciable aux cultivateurs du Canada d'imposer un droit sur le sel ?

M. McMILLAN : Je ne désire pas que l'on impose de nouveaux droits sur le sel. Le sel fabriqué au Canada est employé sur les terres, mais les cultivateurs ne se servent pas du sel importé.

M. TAYLOR : Je suis heureux de voir que mon honorable ami (M. McMillan) devient ardent protectionniste.

M. McMILLAN : Je ne suis pas protectionniste, mais je crois que tant que la protection existera dans ce pays, toute industrie devrait y être protégée raisonnablement, et que l'on ne devrait pas en protéger une seule.

M. SUTHERLAND : Relativement à l'industrie du sel, je dois dire que j'approuve les opinions émises par mon honorable ami (M. McMillan). Je crois que l'on ne s'est pas occupé des industries du sel en ce qui concerne la partie ouest de l'Ontario. Je n'admets pas qu'en prenant cette position, je favorise le système protecteur. J'admets comme mon honorable ami, le député de Leeds-sud (M. M. McMILLAN.

Taylor), que les taxes nuisent à tous ceux qui doivent les payer, spécialement aux cultivateurs de ce pays. Nous aimerions tous les voir disparaître. Je ne favorise pas du tout le système de la protection, mais tant que ce mode de prélever des taxes existera, j'admets avec l'honorable député (M. McMillan) qu'on devrait l'appliquer également, et que tous devraient en payer leur part raisonnable. D'autres industries sont protégées, et l'industrie du sel, qui est très légitime, n'a pas eu, à mon avis, la même protection que l'on a donnée à d'autres industries qui ne fournissent pas autant de travail à nos ouvriers.

M. CAMERON : D'après moi, le temps du comité n'a pas la moindre importance, si l'on songe à l'importance de cette industrie. Avant que l'on eût découvert du sel, il y a quelques années, dans l'ouest du Canada, nous consommions beaucoup de sel anglais, qui se vendait alors de \$2 à \$2.50 le baril. Le sel a été d'abord découvert à Goderich, ville que j'habite, et, peu après, le prix du sel a subi une réduction considérable, puis il a diminué graduellement, jusqu'à ce qu'il se vendit aux puits à 50 cents le baril environ. Je dirai franchement au ministre des Finances que, de toutes les industries du Canada, depuis la première jusqu'à la dernière, il n'y en a aucune qui ait reçu aussi peu d'attention de la part de l'ex-gouvernement et du gouvernement actuel. En 1890, le sel brut provenant de la Grande-Bretagne ou d'une possession britannique quelconque pour l'usage des pêcheurs était admis en franchise. Les fabricants de sel de l'ouest du Canada n'avaient pas et n'ont pas aujourd'hui d'objection à cette disposition de la loi. Mais nous, habitants de l'ouest, avons à payer des droits sur la houille que nous employons, non seulement dans nos maisons, mais pour la fabrication du sel, et nous protestons contre l'importation en franchise du sel fin de table de la Grande-Bretagne ou d'ailleurs. Il est parfaitement reconnu qu'à Goderich, à Clinton et ailleurs, le sel fin importé se vend avec le sel canadien, parce qu'il entre en franchise, et le tarif de transport de l'est à l'ouest est très bas, car cet article est transporté en vrac. Nous ne saurions concurrencer le marché des Etats-Unis parce que leur droit est de 12½ cents par 100 livres, tandis que le nôtre n'est que de 7½ cents par 100 livres.

Si nous pouvions avoir accès au marché des Etats-Unis aux mêmes conditions que les Américains, nous serions prêts à rivaliser avec eux et à l'emporter sur eux ; mais nous ne pouvons pas y avoir accès. En 1894, l'ex-gouvernement a changé notre tarif, et, par ce changement, le droit sur le sel a été considérablement réduit, et le sel fin a été admis en franchise d'Angleterre et des possessions anglaises.

Si l'honorable ministre des Finances désire justice égale pour toutes les industries du Canada, il devrait prendre en considération l'importante industrie du sel dans l'ouest. Dans la ville de Goderich seule, avant 1890, il y avait treize fabricants de sel. Le tarif de 1890 a eu l'effet de les ruiner tous, sauf trois, et celui de 1894 les a tous fait disparaître, à l'exception d'un seul. A Clinton, avant 1894, il y en avait trois, et, aujourd'hui, il n'y en a plus qu'une ; à Seaforth, il y en avait trois, et, aujourd'hui, il n'y en a plus qu'un ; à Exeter, je crois qu'il y en avait un, et je crois qu'il n'y en a plus maintenant. Le changement de 1894

a eu pour résultats de détruire toute l'industrie du sel dans l'Ouest.

Ce n'est certainement pas là un état de choses désirable. Supposons que nos industries du sel seraient toutes supprimées, qu'arriverait-il? Nous reviendrions à l'état où nous étions lorsque l'on a découvert le sel à Goderich, et au lieu de payer 50 ou 75 cents par baril, nous paierions \$1.50 ou \$2. Le moment est certainement arrivé où ce gouvernement paternel, composé des sages de l'est et de l'ouest, doit prendre en considération la nécessité de protéger un peu l'industrie du sel au Canada.

M. CAMPBELL : S'est-il formé quelque coalition dans cette industrie?

M. CAMERON : Il n'y a pas de coalition aujourd'hui.

M. CAMPBELL : Il y en a eu.

M. CAMERON : Il y en avait une, tout comme il y avait une coalition de marchands de farine et de minotiers. Il n'y a pas de coalition, mais les trois ou quatre fabricants de sel qui font aujourd'hui affaires avaient jugé nécessaire d'employer chacun un agent et de garder un personnel de fonctionnaires, et ils se sont coalisés, et un seul agent vend tout leur sel. Ils épargnent ainsi des sommes considérables, et, sans cela, il leur serait impossible de vivre.

Tout ce que nous demandons, c'est que le ministre des Finances examine ce que demandent les sauniers. Nous ne demandons pas que l'on impose un droit sur le sel dont font usage les pêcheurs du golfe et de la pleine mer, mais nous désirons qu'une taxe quelconque soit imposée sur le sel américain et sur le sel de tout autre pays qui n'est pas ainsi employé. Ce n'est pas là de la protection dans le sens ordinaire du mot, comme le comprennent les honorables membres de la gauche. C'est le maintien de l'une des industries les plus importantes qui aient jamais été établies au Canada.

M. MCGREGOR : Une des grandes causes qui ont amené la fermeture de quelques-unes des sauneries dont parle mon honorable ami a été la découverte du sel dans le comté d'Essex, qui a maintenant l'honneur d'être le plus grand champ salifère de ce pays, et qui produit 800 barils par jour. En 1893, nous avons découvert un dépôt de sel de plus de 200 pieds de puissance; et nous en avons un plus grand nombre de dépôts.

Un autre avantage que nous possédons, c'est que le sel est séché d'après un nouveau procédé, au moyen duquel on fait le travail à beaucoup moins de frais que par l'ancien procédé, et le combustible requis par cette fin est un gaz naturel. Il serait dans l'intérêt de tous, je crois, que le sel fin qui nous vient d'Europe fût frappé d'un droit léger.

M. TAYLOR : Disons un droit protecteur.

M. MCGREGOR : Non, monsieur. Je ne suis pas exigeant sur ce point. Je crois que nous pouvons l'emporter sur le monde entier. Nous avons la meilleure qualité et la qualité la moins chère de sel que l'on consomme en Amérique. 99 pour 100 de ce sel sont purs, et nous n'avons pas à craindre, si ce n'est peut-être un peu de concurrence du sel à très bon marché qui arrive ici comme lest.

M. MACDONALD (Huron) : Je désire corroborer les énoncés des honorables députés de Huron-sud (M. McMillan) et de Huron-ouest (M. Cameron), relativement à l'importance de l'industrie du sel.

Une VOIX : Un autre protectionniste.

M. MACDONALD (Huron) : Je ne suis pas protectionniste, mais je dis que lorsque l'on accorde incidemment la protection à une industrie, on devrait le faire de la manière la plus généreuse possible. Comme l'a dit mon honorable ami, le député de Huron-ouest (M. Cameron), l'industrie du sel n'a jamais été traitée d'une manière généreuse et juste.

Elle emploie un très grand nombre d'hommes, paie chaque année un montant considérable de gages, et la matière première en est fortement taxée. La houille, le fer, les clous et tout ce qu'elle consomme sont fortement taxés, et pour chaque baril qu'elle fabrique, deux barils sont importés en franchise de l'étranger pour la concurrencer sur le marché canadien. Tout ce que nous demandons, c'est qu'une taxe soit imposée sur le sel fin importé.

Nous ne nous opposons pas à ce que l'on importe en franchise de gros sel pour l'usage des pêcheurs, mais nous objectons à ce que l'on importe le sel fin sur nos marchés et dans la partie du pays même où se trouve notre sel. En 1894, je crois qu'une erreur de copiste a été commise dans la rédaction de l'item. Si l'honorable ministre des Finances veut examiner la chose un instant, il verra ce que nous désirons. "Sel importé du Royaume-Uni ou de quelque une des possessions britanniques ou importé pour l'usage des pêcheries maritimes ou du golfe" c'est ainsi que l'item est rédigé aujourd'hui.

Or, si les mots "ou importé" après le mot "possession", sont retranchés, alors l'article sera ainsi conçu : "Sel importé du Royaume-Uni ou de quelque une des possessions britanniques pour l'usage des pêcheries maritimes ou du golfe." Ce changement sera tout à fait satisfaisant pour les fabricants de sel.

J'espère que l'honorable ministre laissera l'item en suspens afin que nous puissions l'examiner davantage et rendre justice, autant que possible, à l'industrie du sel.

M. McLENNAN (Inverness) : Je suis surpris d'entendre des libre-échangistes aussi prononcés parler de protection. S'ils veulent compenser le droit dont est frappé la houille en imposant un droit sur le sel, permettez-moi de dire que les pêcheurs des provinces maritimes, en faveur desquels on dit qu'un droit a été imposé sur la houille, paient de fortes taxes pour les vêtements qu'ils portent et pour le bœuf, le lard et le mouton qu'ils consomment, et, enfin, ce qui n'est pas la moindre des choses, pour leur pétrole, et lorsqu'il leur faut se servir d'instruments aratoires, ils paient de lourds impôts sur ces instruments au bénéfice des cultivateurs et des fabricants de l'ouest, de sorte que les pêcheurs des provinces maritimes ne seront certainement pas beaucoup favorisés dans le cas même où les fabricants de sel de l'ouest n'auraient pas de protection.

L'item est adopté.

M. TAYLOR : Il y a un certain nombre d'item, depuis "A" jusqu'à "L" sous le numéro 568, et je désire dire à l'honorable ministre des Finances que

j'aimerais qu'un autre item fût ajouté à ceux-ci, lequel serait ainsi conçu :

Fer et acier de Norvège en barres, rondes ou plates ou carrées, importés par les fabricants de ferrures à voitures ou de battues, pour l'usage de leurs fabriques et pour la fabrication de ces articles.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Si l'honorable député veut rédiger l'item et me le remettre, nous l'examinerons, et, en attendant, nous adopterons ceux que nous avons ici.

M. TAYLOR : Je vais le faire.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Quel est le but de cet article.

M. TAYLOR : Les fabricants de ferrures de voitures n'emploient que du fer de Norvège non fabriqué dans ce pays, et ce fer est imposable, et autant que les autres fabricants, ils ont droit à ce que leur matière première leur arrive en franchise.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je ne sais pas si je trouverais à redire à la chose, mais il me semble que le fer pour la fabrication duquel on se sert de charbon de bois est de la même qualité que le fer de Norvège.

M. TAYLOR : Non.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Quelle est la distinction entre le fer de Norvège et celui pour la fabrication duquel on se sert de charbon de bois ?

M. TAYLOR : Je l'ignore, mais je sais que M. Gillies importe du fer de Norvège pour son industrie, et c'est ce que font d'autres fabricants.

Thé et café vert, importés directement du pays de production, et thé et café achetés en entrepôt dans le Royaume-Uni, pourvu qu'il y ait preuve satisfaisante que le thé ou le café ainsi acheté en entrepôt est de nature à être déclaré pour consommation locale dans le Royaume-Uni.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Je désire appeler l'attention du gouvernement sur l'opportunité qu'il y a d'imposer un droit léger sur le thé. Une grande raison, c'est que cela rapporte beaucoup de revenu. Nous ne produisons rien de ce genre au Canada, et chaque livre importée rapporterait un revenu au trésor. Puis, si vous imposez un léger droit spécifique sur le thé, cela aura l'effet d'éloigner du marché une grande quantité de congo de qualité inférieure. On importe à 7 cents et 8 cents la livre des thés qui ne sont pas propres à la consommation. Il serait dans l'intérêt de tous les intéressés, je crois, que le thé fût frappé d'un léger droit spécifique.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Vu la grande attention que la Chambre a portée aux affaires, et vu le progrès sans précédent que l'on a fait dans l'étude du tarif en comté, je crois qu'il nous sera permis de lever la séance. Je propose donc que la séance soit levée.

M. HENDERSON : Je demanderai, comme on a l'habitude de le faire, ce que le chef du gouvernement se propose de faire demain.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je crois qu'à la première séance, nous nous occuperons de la question du service rapide, puis, ensuite, nous nous
M. TAYLOR.

occuperons soit du budget, soit du tarif, selon le cas. Quelques-uns des bills de moindre importance seront peut-être avancés d'une lecture.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 10.30 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEDI, le 10 juin 1897.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n^o 131) concernant la cour Suprême de l'Ontario et les juges de cette cour (du Sénat). (M. Fitzpatrick.)

HENRY MUMA, DE DRUMBO.

M. SOMERVILLE.

Henry Muma, de Drumbo, arbitre officiel, est-il encore à l'emploi du gouvernement ? Si non, a-t-il été destitué ? La charge a-t-elle été abolie ? A-t-il été mis à la retraite ? Dans l'affirmative, quel est le montant de sa pension de retraite ?

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright) : On m'informe que ce monsieur est encore à l'emploi du gouvernement ; cela répond à l'autre partie de l'interpellation.

ÉBOULEMENT—ROCHER DE QUÉBEC.

M. CASGRAIN :

1. Une commission a-t-elle été nommée pour s'enquérir des réclamations de certains citoyens de la cité de Québec au sujet de l'éboulement du rocher de la citadelle dans la rue Champlain ? 2. Quand cette commission a-t-elle été nommée ? 3. Quels sont les membres et les officiers de cette commission ? 4. La commission a-t-elle présenté un rapport ? Dans l'affirmative, quand ce rapport a-t-il été fait, et quand a-t-il été reçu par le gouvernement ? 5. Quelles sont les recommandations faites par la commission ? 6. Le gouvernement se propose-t-il d'exécuter les recommandations faites par la dite commission ? 7. Quand le gouvernement se propose-t-il de faire droit aux personnes qui ont souffert de cet éboulement ?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** (M. Fitzpatrick) : 1. Oui. 2. En février ou mars dernier. 3. Les membres de la commission sont William Cook, C.R., Fergus Murphy et le Dr John Howe ; le secrétaire est M. T.-D. Beattie. 4. La commission a présenté un rapport et recommandé le paiement d'une certaine somme en règlement des réclamations. Je crois que la somme fixée est d'environ \$38,000 ou \$40,000. 6. Oui, le budget supplémentaire contiendra un crédit à cette fin.

M. CARSTENS—BUREAU D'IMMIGRATION, WINNIPEG.

M. DAVIN (pour M. Roche) :

1. M. Carstens, du bureau d'immigration de Winnipeg, a-t-il été destitué ? Dans l'affirmative, pourquoi ? 2. La vacance a-t-elle été remplie par la nomination d'une autre personne ? Dans l'affirmative, qui a été nommé ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : M. Carstens, du bureau d'immigration de Winnipeg, a été destitué pour s'être mêlé activement de politique. La vacance n'a pas été remplie.

SERVICE POSTAL ENTRE NANAÏMO ET COMOX.

M. McINNES :

1. Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions, par voie d'annonces, pour un service postal semi-hebdomadaire entre Nanaïmo, Comox et les points intermédiaires? 2. Dans l'affirmative, quand les annonces ont-elles été publiées en premier lieu, et pendant combien de temps? Jusqu'à quel temps les soumissions devaient-elles être reçues? Des soumissions ont-elles été reçues ainsi? Dans l'affirmative, de qui et quel en était le montant? 3. Quelle somme est payée à la Compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo pour le service postal hebdomadaire actuel entre les dits points? 4. Quelqu'une des dites soumissions a-t-elle été acceptée? Sinon, pourquoi?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Le gouvernement a demandé des soumissions par voie d'annonces pour un service postal semi-hebdomadaire entre Nanaïmo, Comox et les points intermédiaires. Les avis demandant des soumissions étaient datés du 20 novembre 1896, et des instructions ont été données pour publication pendant au moins six semaines, et le ministère n'a aucune raison de croire qu'ils n'ont pas été publiés pendant tout le temps fixé.

Le 5 février 1897, était le dernier jour pour recevoir les soumissions, et il n'y en a eu qu'une seule, celle de la Compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo pour le prix de \$10,400 par année pour un service bi-hebdomadaire. La somme payée pour un service hebdomadaire est de \$630 et le gouvernement a cru que la soumission de \$10,400 était excessive et il ne l'a pas acceptée.

TRANSPORT DES MALLES ENTRE SAINT-GERVAIS ET SAINT-CHARLES.

M. CASGRAIN :

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour le transport des malles entre Saint-Gervais et Saint-Charles, dans le comté de Bellechasse? 2. Si oui, quels étaient les soumissionnaires, et le montant de chaque soumission? 3. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 1. Des soumissions ont été demandées pour le transport des malles entre Saint-Gervais et la station de chemin de fer de Saint-Charles. A l'expiration du délai pour recevoir les soumissions, l'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire et l'inspecteur a été chargé de terminer le marché. Le département ne sait pas encore si l'entreprise est complétée, mais dès qu'il le saura l'information demandée sera fournie, si on le désire.

FONDS DE PENSION DU SERVICE PUBLIC.

M. FIELDING : Je propose que la Chambre se forme en comité général, demain, pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire que le gouverneur en conseil pourra, à sa discrétion, remettre à toute personne précédemment destituée du service public ou qui le sera à l'avenir, la totalité, ou la partie qu'il jugera convenable du montant versé par telle personne à tout fonds des pensions du service civil, avec intérêt, jusqu'à la date de la destitution, n'excédant pas..... pour cent par année.

Motion adoptée.

ACTE RELATIF À L'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Le bill (n° 113) modifiant de nouveau l'Acte relatif à l'inspection des bateaux à vapeur (M. Davies), est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 2.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : D'après la loi telle qu'elle est aujourd'hui—un mécanicien de quatrième classe peut seulement agir en qualité d'aide à un mécanicien de troisième ou de deuxième classe. Cet article lui permet d'agir en qualité d'aide-mécanicien de première classe.

Article 3.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je propose que le mot "temporaire" soit inséré avant le mot certificat après la lettre "A" dans la quatrième ligne.

L'amendement est adopté.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

ENREGISTREMENT DES FROMAGERIES ET BEURRERIES.

Le bill (n° 117) pourvoyant à l'enregistrement des fromageries et des beurrieres et à l'étampage des produits de la laiterie et pour empêcher les fausses représentations au sujet des dates de fabrication de ces produits (M. Fisher), est lu une seconde fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 7.

M. CHARLTON : J'ai une question à poser au ministre de l'Agriculture (M. Fisher), au sujet de cette disposition. Quand l'acte sera-t-il mis en vigueur? Les stipulations de cette disposition pourraient, au commencement, être dures pour ceux qui agiraient sans connaître les dispositions de la loi. Il devrait y avoir un délai pour permettre au public de se mettre au courant de la loi, mais je ne vois rien relativement à l'époque de sa mise en vigueur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Ce bill est facultatif de sa nature et non pas impératif. L'enregistrement des fromageries est facultatif. Si elles ne désirent pas se faire enregistrer elles n'y sont pas obligées. Si elles se font enregistrer, leurs droits sont sauvegardés. La seule amende ou peine imposée est dans le cas où une personne de propos délibéré fait de fausses représentations. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire, dans ce cas, de donner plus que l'avis ordinaire de la mise en vigueur de la loi. Mais je dois ajouter que j'ai l'intention, immédiatement après l'adoption de cette loi, d'envoyer une circulaire à toutes les fromageries du pays.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

ACTE RELATIF AUX BREVETS D'INVENTION.

Le bill (n° 120) modifiant de nouveau l'Acte relatif aux brevets d'invention, est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : On me demande d'expliquer ce bill. Je dirai simplement que l'objet du bill est d'abolir la charge de sous-commissaire des brevets d'invention, et de rétablir l'ancien système en vertu duquel le sous-chef du ministère agit à titre de sous-commissaire des brevets d'invention. Il abroge l'Acte créant cette nouvelle charge et rétablit l'ancien état de choses. Cela supprime une dépense de \$2,800, traitement du sous-commissaire des brevets d'invention, le sous-ministre de l'Agriculture remplissant la charge sans augmentation d'appointements.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

DEUXIÈME ET TROISIÈME LECTURES.

Bill (n° 115) modifiant l'Acte des titres de biens-fonds, 1894.—(M. Sifton.)

ENDOSSEMENTS FAUX SUR LETTRES DE CHANGE.

Le bill (No 123) relatif aux endossements faux ou non autorisés sur lettres de change, est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Paragraphe 3 de l'article 1.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député peut-il nous dire quelle est la disposition analogue du statut impérial ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Ce paragraphe introduit dans notre loi l'article 60 de la loi anglaise.

M. CHARLTON : Je prétends que la stipulation " dans un délai raisonnable " est vague. Qu'entend-on par ce délai raisonnable ? Il peut être de six jours ou de plusieurs mois.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Nous laissons le délai indéfini pour mettre la question à la discrétion du tribunal. Aujourd'hui, en vertu du paragraphe premier de cet article, l'avis doit être donné dans un délai d'une année, mais il peut arriver dans certains cas que ce délai soit trop long. En conséquence nous laissons la stipulation telle qu'elle est dans l'Acte relatif aux lettres de change, confiant aux tribunaux le soin de déterminer en quoi consiste un délai raisonnable.

M. CHARLTON : N'est-ce pas suggérer l'idée d'un litige à ce sujet ? N'est-il pas possible de faire une stipulation plus définie ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je crois qu'il vaut mieux la laisser telle qu'elle est. Par exemple, prenez le paragraphe 3 de l'article 36 relatif aux M. FISHER.

billets payables à demande, par lequel nous laissons aux tribunaux le soin de déterminer ce qui est un délai raisonnable. C'est le principe qui est généralement adopté dans l'ensemble de l'Acte relatif aux lettres de change. On trouve le même principe dans le paragraphe 2 de l'article 45. Il vaut mieux laisser les tribunaux décider si, dans les circonstances, le délai est raisonnable.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ce n'est pas une manière extraordinaire de traiter ces questions, parce que, si le bill fixait le délai, il pourrait être trop long dans certains cas, et trop court dans d'autres.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

LISTE DES ÉLECTEURS.

Le bill (n° 126) relatif aux listes d'électeurs (M. Fitzpatrick), est lu une deuxième fois et délibéré en comité.

L'ACTE DES PÊCHERIES—BRAN DE SCIE DANS LES COURS D'EAU.

Le bill (n° 127) modifiant de nouveau l'Acte des pêcheries (M. Davies) est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'objet du bill est de prolonger le délai durant lequel les propriétaires de scieries en exploitation peuvent déposer ou laisser passer de la sciure de bois dans les rivières, le délai accordé étant d'une année. Quelques-uns des propriétaires de scieries, particulièrement ceux de la rivière Ottawa, ne peuvent pas se procurer dans ce délai les nouvelles machines nécessaires pour disposer de la sciure de bois autrement qu'en les déposant dans la rivière. Quelques-uns de ces propriétaires se sont adressés au gouvernement et l'ont convaincu qu'ils subiraient des pertes presque irréparables s'ils n'obtenaient pas un nouveau délai d'une année. Le gouvernement a décidé de demander au parlement cette prolongation de délai, donnant en même temps à entendre que le parlement ne prolongera plus ce délai, et que coûte que coûte les propriétaires de scieries devront se procurer les machines nécessaires pour l'année prochaine, alors que l'Acte relatif aux pêcheries sera en entier mis en vigueur. Bien entendu l'acte ne s'applique pas aux nouvelles scieries et est absolument restreint aux scieries en exploitation.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Quelle est l'intention de l'honorable ministre au sujet du fait de déposer la sciure de bois dans les rivières ? Se propose-t-il d'appliquer la loi rigoureusement ou de tolérer un peu ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il est difficile de dire quelque chose au sujet de la tolérance. J'ai essayé d'appliquer la politique du département sans modification, et la chose m'a été impossible. Je n'ai pas pu résister aux sollicitations de ces messieurs. Le propriétaire d'une scierie, qui lui coûte très cher, et lequel désire se conformer à la loi, a déclaré qu'il lui

était impossible pendant un an encore de faire en sorte que sa scierie se débarrasse de la sciure de bois autrement qu'en la jetant à la rivière. Je ne crois pas que le parlement accorde d'autres prolongations de délai, et c'est avec la plus grande répugnance que j'ai consenti à faire la présente demande. On est fortement d'opinion à Ottawa et ailleurs qu'il est temps que les propriétaires de scieries prennent le moyen de se débarrasser de leur sciure de bois autrement qu'en la déposant dans la rivière. Je profite de cette occasion pour appuyer sur cette décision, et dire clairement que nous ne pourrions plus accorder d'autre délai, et que c'est la dernière fois que le délai est prolongé.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je suis disposé dans toutes ces questions à faire tout en mon pouvoir pour appuyer le ministère dans l'application de la loi. Il n'y a pas un ministère dont les devoirs sont plus souvent désagréables à remplir que ceux du ministère de la Marine et des Pêcheries. Je ferai observer, pour que le ministre y réfléchisse, qu'il est temps que le gouvernement examine très sérieusement plusieurs articles de l'Acte des pêcheries. De fait, le côté faible du ministère depuis plusieurs années, a été que ceux qui sont sévèrement punis par la loi pour déposer de la sciure de bois dans les rivières, sont capables de signaler le fait que ceux qui commettent la même faute sur la rivière Ottawa, s'en retirent indemnes. Il est excessivement difficile d'expliquer aux parties les plus intéressées, comment il se fait que les conditions dans ces cas sont telles, qu'un est puni et l'autre ne l'est pas. En conséquence, le ministère n'a pas reçu l'appui public qui est si essentiel pour l'application de ces lois. Si l'honorable ministre vient à constater qu'il y a dans l'acte des dispositions qui ne peuvent pas être universellement appliquées même après tous les efforts qui ont été faits depuis plusieurs années, je crois qu'il serait sage de les supprimer complètement, et de faire en sorte de n'imposer que les restrictions relatives aux pêcheries que le ministère est décidé d'appliquer et faire observer dans chaque cas.

M. CHARLTON : La critique que vient de faire mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) s'applique d'une façon particulière à l'administration des affaires de ce ministère sous sa propre direction et celle de ses amis quand ils étaient au pouvoir. Je ne me souviens pas qu'ils aient tenu une ligne de conduite comme celle que mon honorable ami (M. Davies) a adoptée pour mettre fin à cet usage de jeter la sciure de bois dans la rivière Ottawa. Cet usage a été toléré d'année en année par mon honorable ami (sir Charles-Hibbert Tupper) et ses collègues, et le premier gouvernement qui a tranché la question est celui qui est aujourd'hui au pouvoir.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oh !

M. CHARLTON : Je le dis sans crainte.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le présent ministre de la Marine n'appuiera pas votre assertion.

M. CHARLTON : Jamais on n'a donné avis, comme aujourd'hui, aux propriétaires des scieries sur la rivière Ottawa, qu'il leur faudra cesser, dans

un délai raisonnable, de jeter de la sciure de bois dans la rivière. Aujourd'hui le premier pas est fait pour faire disparaître cet abus, et, à mon avis, le gouvernement a agi avec beaucoup de sagesse. Les propriétaires de scieries doivent avoir le temps de construire des incinérateurs pour brûler la sciure de bois et aujourd'hui ils ont reçu avis qu'ils doivent le faire. Ils comprendront qu'il faut adopter un autre moyen pour se débarrasser de la sciure de bois que celui qui est en usage aujourd'hui. Ils constateront qu'après tout ce n'est pas aussi difficile ni aussi dispendieux qu'ils le croient. A titre de fabricant de bois j'approuve de tout cœur la conduite du gouvernement. Les propriétaires de scieries de la Chaudière doivent eux-mêmes avouer que cet usage de déposer la sciure de bois dans la rivière Ottawa dure depuis assez longtemps, et que même leurs propres intérêts sont en danger, par le fait qu'ils nuisent à la navigation.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable député (M. Charlton) est allé tant de fois à Washington pendant que ce parlement siègeait, que la discussion de cette question a dû avoir lieu pendant son absence. De session en session, la Chambre des Communes a examiné la conduite du ministre à ce sujet quand j'en étais le chef. Personne n'a accusé le ministère (et personne n'a pu l'accuser avec succès) d'indulgence à l'égard des propriétaires de scieries en ce qui concerne cette disposition de la loi. L'accusation qu'on m'a lancée a été celle de cruauté et de tyrannie, et que les officiers de mon ministère appliquaient la loi au détriment et au grand dommage des citoyens du pays. Un grand nombre de députés des deux côtés de la Chambre ont discuté le sujet, je dois l'avouer, sans aucun esprit de parti, mais il y a eu divergence d'opinion sur le mode à suivre et sur la manière d'appliquer la loi.

J'en appelle avec confiance au présent ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies), et je lui demande de contredire les assertions que vient de faire l'honorable député (M. Charlton). Il nous a dit que c'était la première fois que le ministère de la Marine prenait une attitude ferme, et que c'était la première fois qu'un avis avait été donné aux propriétaires de scieries de se mettre en mesure de se conformer à la loi. Eh bien ! l'honorable député (M. Charlton) n'a pas même lu le présent bill, qui prouve lui-même que le même avis a été donné par le parlement il y a un an, que la loi devait être observée dans le délai prescrit. Je ne me plains pas du ministre (M. Davies), mais je veux faire observer qu'au lieu de faire preuve de fermeté par ce bill, le ministre dit virtuellement aux propriétaires de scieries : Un avis législatif vous a été donné que la loi serait appliquée à la fin d'un certain délai, mais je vais remettre l'application de la loi à un autre jour, et je présente ce bill pour que j'y sois autorisé. Je fais cette observation au ministre de la Marine en toute bonne foi, parce qu'il est à craindre que ces prolongements de délai fassent croire aux fabricants de bois, qui ne sont pas en faveur de cette loi, qu'ils n'ont qu'à attendre jusqu'à l'expiration du délai statutaire pour obtenir une autre faveur du parlement. Je connais les embarras et les difficultés qui entourent le ministre de la Marine, et je manquerais de franchise si je ne lui donnais mon appui et toute ma sympathie quand il cherche à surmonter ces difficultés.

L'honorable ministre (M. Davies) n'a pas eu assez de temps pour prendre une décision sur la conduite qu'il tiendra—soit abolir tout à fait cette loi ou la mettre rigoureusement en vigueur. Je crois que dans le cours de l'année il pourra étudier la question et qu'à la prochaine session il sera en mesure de nous annoncer qu'il a pris une décision dans un sens ou dans un autre.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** (M. Davies) : L'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper) a fort bien expliqué la position dans laquelle je me trouve. Ce ministère est très difficile à diriger. Il y a un si grand nombre de demandes adressées au ministre, de toutes les parties du Canada, lui demandant d'appliquer la loi, que quelquefois le département ne sait que faire. Je n'ai pas encore pu me mettre au courant de tous les détails de l'administration des affaires du ministère autant que je l'aurais désiré, mais j'espère qu'avant la prochaine session j'aurai décidé quelle partie de la loi doit être appliquée et quelle partie ne doit pas l'être. Quant aux dispositions qui ne peuvent pas être appliquées, je tâcherai de les éliminer du statut, de manière à ce que les dispositions qui resteront soient appliquées, et appliquées rigoureusement. Il y a certaines dispositions de la loi au sujet desquelles j'ai pris une décision, et ordre a été donné—peut-être au prix de ma popularité—de les faire observer rigoureusement. Je dirai franchement que depuis une couple d'années—et je ne fais aucune allusion personnelle—it s'était glissé un peu de mollesse dans la direction du ministère, et cela m'a causé pas mal d'embarras. Quand une fois ce manque de fermeté s'est introduit, et que les officiers croient que le département, soit pour des motifs politiques ou autres, ne tient pas à faire appliquer la loi, il y a relâchement dans l'administration de la loi, et il faut bien du temps pour remettre les choses dans leur état normal. Relativement à certaines choses, la loi n'a pas été appliquée tel qu'elle aurait dû l'être, mais quant au sujet devant la Chambre, j'ai déjà fait connaître l'intention du ministère, et je suis heureux que cette petite discussion ait eu lieu, car les propriétaires de scieries connaissent l'opinion du parlement. Je sais que, aussi vrai que je suis ici, il y aura l'année prochaine une demande pour obtenir un autre délai. Ils voudront avoir une autre année, et ensuite encore une autre ; mais, en ce qui me concerne, disant ce que je pense, je crois que la présente demande sera la dernière.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La dernière fois qu'elle sera accordée.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** : Je veux dire la dernière demande que j'adresserai au parlement.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright) : J'aimerais insister sur ce que mes honorables amis des deux côtés de la Chambre ont dit, et il y a pour cela une autre raison. Voilà justement vingt-six ans que j'ai présenté le premier bill déclarant délit le fait de jeter la sciure de bois dans les rivières. Un avis de vingt-six ans a été donné à nos amis sur la rivière Ottawa pour qu'ils se mettent en règle, et je crois que le délai est assez long.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

M. KAULBACH : Je comprends les dommages que la sciure de bois cause aux rivières, surtout aux rivières navigables. D'un autre côté, je prierais le ministre de la Marine et des Pêcheries d'explorer les petites scieries qui sont presque délabrées ou d'un autre siècle, mais qui ont malgré tout encore un peu de bois de construction à scier. Je crois qu'il serait cruel de leur appliquer la loi au sujet de la sciure de bois.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : C'est pire dans une petite rivière que dans une grande.

M. KAULBACH : J'ai souvent eu des discussions avec le prédécesseur de l'honorable ministre, avec l'honorable député qui vient de parler, à propos de la rigueur avec laquelle il traitait, à mon avis, quelques-uns des propriétaires de scieries dans mon comté, qui ont en conséquence subi des pertes considérables et éprouvé de grands embarras, et je demande maintenant que ces petites scieries soient exemptées de l'application de la loi. En même temps, je demande au ministre si sa décision concernant la suspension de l'application de la loi sur la rivière Ottawa est applicable à toutes les autres parties du pays.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** : Oui.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 126) concernant la liste électorale.—(M. Fitzpatrick.)

INDEMNITÉ DES MEMBRES DU PARLEMENT.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** (M. Davies) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour mettre à l'étude la proposition ci-après :

Qu'il est expédient de prescrire que, pour la présente session du parlement, la déduction de huit piastres par jour mentionnée à l'article vingt-six de l'Acte concernant le Sénat et la Chambre des Communes, formant le chapitre onze des Statuts révisés, ne sera pas faite pour douze jours dans le cas d'un membre qui aura été absent des séances de la Chambre dont il fait partie, ou de quel'un de ses comités, pendant ce nombre de jours ; mais la présente disposition n'aura pas l'effet d'augmenter le chiffre maximum mentionné à l'article vingt-cinq du dit acte, et dans le cas d'un membre élu depuis le commencement de la présente session, elle ne s'appliquera pas, non plus, aux jours antérieurs à son élection.

M. FOSTER : En égard au peu de temps qui reste à notre disposition, je me contenterai de poser une question à l'honorable ministre : avant de saisir la Chambre de cette résolution, a-t-il relu les paroles qu'il a prononcées en pleine Chambre, alors qu'il siégeait à la gauche, chaque fois qu'un bill de cette nature a été présentée à la Chambre, ces trois ou quatre années passées ? Je pourrais, pour tout discours, me contenter, si le temps me le permettait, de relire dans le compte rendu de nos débats parlementaires, l'énergique protestation que l'honorable ministre n'a jamais manqué d'année en année de lancer en Chambre, contre pareille législation. A l'entendre, cette législation était préjudiciable à

l'indépendance du parlement ; c'était une misérable affaire qu'il ne fallait pas remettre sur le tapis à chaque session ; il fallait plutôt, disait-il, présenter une loi d'application générale. L'honorable ministre hésite quand il s'agit de suivre les bons exemples que nous lui avons donnés ; mais quand il s'agit d'un mauvais précédent, il l'adopte sans scrupule.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce n'est pas la peine de relire mes discours, car je m'en souviens parfaitement. Je n'ai pas changé d'avis, mais il faut se plier aux circonstances. La Chambre sait qu'il faut que la chose se fasse, et la question est de savoir s'il est préférable d'avoir recours chaque fois à une loi spéciale ou bien à décréter une loi d'application générale. Je suis d'avis qu'il est préférable de décréter une loi d'application générale, afin que les députés sachent le nombre de jours d'absence qui leur sont accordés ; et n'eût été la disposition manifestée des deux côtés de la Chambre de hâter la fin de nos travaux, de façon à pouvoir terminer la session si la chose est possible, pour la fête du jubilé, j'aurais insisté auprès de mes collègues sur la convenance d'adopter une loi d'application générale ; mais, dans les circonstances, j'ai cru devoir, pour cette session-ci, faire comme par le passé, quitte à présenter une nouvelle résolution, l'année prochaine.

La motion est adoptée, la résolution est délibérée en comité, rapportée, adoptée en première et deuxième délibérations, et en dernière épreuve.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 132) concernant le Sénat et la Chambre des Communes (M. Davies.)

SUBSIDES—ADOPTION EN DERNIÈRE ÉPREUVE.

La Chambre aborde la délibération des résolutions rapportées du comité des subsides.

Le département de la Marine et des Pêches, y compris \$1,800 à W.-J. Stewart, \$1,700 à Cameron Stanton, et \$800 à E.-H. Gilbert, nonobstant toute disposition contraire de la loi du service civil..... \$55,780

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je désire rappeler au ministre une question que je lui ai déjà signalée et que je tiens à ce qu'il n'oublie point. Il me fait assurément plaisir de savoir qu'en somme, le service du département se fait bien, et je me garderai bien de faire des distinctions, toujours odieuses. Je veux toutefois établir le droit qu'ont certains fonctionnaires du ministère à des égards particuliers ; je veux parler d'une certaine catégorie de spécialistes qu'à l'époque de mon administration, j'avais fait venir du collège militaire de Kingston, abstraction faite de toute considération de nature politique provisoire ou personnelle quelconque, pour exécuter certains travaux techniques tels que levés hydrographiques, travaux pour lesquels nous avions jusque-là habituellement utilisé les services d'officiers de l'Amirauté, officiers de haut grade auxquels nous accordions les traitements qu'ils avaient au service de la Marine, outre ce qu'on appelle l'allocation coloniale. M. Stewart, cadet de Kingston, reçoit actuellement un traite-

ment annuel de \$1,700 pour des travaux que le commandant Boulton, que nous avons emprunté à l'Amirauté, exécutait moyennant la somme annuelle de \$5,000, et le commandant Boulton lui-même aurait déclaré, dit-on, que les travaux de M. Stewart ont tout autant de valeur que les siens propres, au point qu'une carte marine dressée en Angleterre sur les travaux de M. Stewart et de ses subordonnés, est répandue aujourd'hui dans le monde entier et jouit d'une autorité aussi incontestable que si elle avait été dressée directement sous la surveillance d'un officier de la marine anglaise.

Or, puisque nous avons l'avantage de posséder des hommes de ce mérite au Canada, nous n'irons pas, j'espère, courir le risque de les perdre en nous montrant mesquins à leur égard. Aussi me fait-il plaisir de voir figurer dans cet item le nom de M. Stewart, et de savoir qu'il obtient graduellement de l'avancement et une augmentation de traitement. Lorsque j'ai fait venir au ministère ces employés pour coopérer aux travaux de M. Stewart dans ce service, bien que je ne leur aie pas fait de promesse positive, je leur ai, toutefois, laissé espérer qu'en égard au système en vigueur à la commission géologique, tout en ne pouvant pas s'attendre à obtenir l'augmentation annuelle de traitement, prévu par la loi du service public, ils pourraient, toutefois, s'attendre à une augmentation subordonnée au mérite de leurs travaux. Nous nous sommes procurés les services d'hommes de haut mérite, dont quelques-uns sont entrés au service du ministère avec le traitement presque nominal de \$600. J'ai en ce moment à l'esprit un employé dont le nom ne figure pas ici. Bien qu'il soit de mon comté, je puis assurer l'honorable ministre que, depuis mon départ du ministère, j'ai cessé toute communication avec lui touchant ses affaires, ses intérêts ou sa besogne officielle. Je tiens à faire cette réserve, dans son propre intérêt, afin de ne pas donner lieu aux malentendus sur son attitude. Il a obtenu ses degrés et la médaille d'or au collège, où il s'est distingué en mathématiques. A l'époque de mon administration, l'ingénieur en chef du ministère avait une haute idée de ses services. Eu égard à ses capacités et à l'estime en laquelle le tient son chef, on voit donc combien est minime la rémunération de ses services. Voilà donc des hommes de capacité, celui-ci entre autres, que le gouvernement, à mon avis, ferait bien de garder au service du ministère et de rémunérer convenablement. Mais tout en faisant valoir auprès du ministre les mérites des travaux techniques de ces employés, il est loin de ma pensée d'établir aucune comparaison odieuse entre eux et les autres employés du ministère. Et si j'insiste tant sur le mérite de ces officiers spéciaux, c'est que je ne saurais oublier, comme en fait foi la correspondance officielle aux archives du ministère, que je les ai encouragés à venir se consacrer au service du Canada, avec l'espoir qu'ils seraient traités avec équité et sans mesquinerie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : J'ai entendu avec plaisir les observations de mon honorable collègue (sir Charles-Hibbert Tupper), au sujet des employés en question ; et je dois dire que je partage dans une large mesure, sa manière de voir. La question a été discutée par des membres du cabinet et je sais que le leader de la Chambre (sir Richard

Cartwright) est fortement d'avis qu'il importe d'encourager les jeunes gens qui sortent du collège militaire de Kingston en leur offrant de l'emploi dans le service public du Canada, de préférence à ceux qui ne sortent pas de ce collège. Pour en revenir à mon propre département, j'ai cru que M. Stewart méritait une augmentation de traitement, et la Chambre a bien voulu voter la somme de \$100 que j'avais demandée. Je prends note avec plaisir des observations que mon honorable collègue m'a faites au sujet de M. Fraser, car c'est lui sans doute que l'honorable député a voulu désigner. Son nom m'a été mentionné par plusieurs personnes, et j'ai, en effet, appris du chef de sa branche que ce monsieur donnait pleine satisfaction. Quant aux assurances que l'honorable député (sir Charles-Hibbert Tupper) à titre de chef du ministère aurait données aux employés en question, assurances dont je devrais, à son avis tenir compte, je dois lui dire que j'examinerai les documents qui s'y rapportent, et me ferai un plaisir de les prendre en considération.

Allocations pour frais de voyages, juges de la cour du Banc de la Reine et des cours de comtés, Manitoba..... \$2,500

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Relativement au nouveau juge de la cour de comté dans la province du Manitoba, le solliciteur général pourrait-il nous dire si la nomination en question a été faite ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ne saurais répondre à la question, pour le moment.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je dois faire observer qu'en septembre dernier, l'urgence de cette nomination paraissait si grande, en raison du gonflement des affaires judiciaires dans certains districts de la province, que le gouvernement, sans plus tarder, et antérieurement à tout arrêté du conseil, sous l'empire de la loi organique du Manitoba...

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je suppose que mon honorable collègue fait allusion à la nomination de M. Prendergast, n'est-ce pas ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Oui.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La nomination est faite.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le solliciteur général, si je ne me trompe, a dit qu'il n'était pas certain de la chose.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : J'ai voulu dire que je ne pouvais pas encore affirmer officiellement que le juge en question eût prêté serment d'office.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Les journaux rapportent qu'il a prêté serment avant-hier. Et le solliciteur général n'est pas encore en mesure de nous dire officiellement, s'il a prêté ce serment.

Or, voici ce que je veux établir : s'il a prêté serment, ce n'est tout au plus qu'une question de deux jours, en ce mois de juin 1897. Remarquez maintenant l'attitude prise par le gouvernement en septembre dernier. Cette nomination semblait tellement urgente, en raison du gonflement des affaires judiciaires au Manitoba que le gouvernement, dans
M. DAVIES.

l'impossibilité prétendue où il était de saisir la Chambre régulièrement d'une loi décrétant la création de cette charge, vint en tout hâte nous demander un crédit à cette fin, devant même l'initiative nécessaire de la législature du Manitoba par laquelle sont constitués les districts judiciaires, législature qu'il fallait naturellement consulter avant de pouvoir nommer un juge ou de délivrer les lettres patentes à cet effet. Bien que le crédit en question eût été voté en septembre, la nomination, toutefois, n'a été faite que ces jours derniers, et encore la chose est à l'état de possibilité, le gouvernement n'étant pas sûr que la nomination ait été faite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Il a prêté serment ces jours derniers.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le gouvernement est incapable de nous dire quand le juge a été nommé ; mais toujours est-il qu'il n'exerce de fonctions judiciaires, à l'heure qu'il est, dans aucun district de la province du Manitoba. Vraiment, il y a là de l'extraordinaire.

Je me garderai bien d'attaquer le juge Prendergast, maintenant qu'il est, sans aucun doute, nommé, ou à la veille de revêtir l'hermine judiciaire. J'ai pour principe de ne jamais attaquer les juges, sauf de la façon prévue par la loi, et s'il existe quelques griefs, soit contre le juge Prendergast soit contre tout autre juge de la cour de comté, ces griefs relèvent d'une commission d'enquête chargée d'examiner les griefs contre les juges de la cour Supérieure et de les mettre dûment en accusation, s'il y a lieu. Ce que je tiens à faire ressortir est la conduite tout à fait insolite du gouvernement, lequel, nonobstant toute la précipitation qu'il a apportée à demander un crédit l'année dernière, a non seulement retardé la nomination en question, mais aurait en outre entamé certaines négociations au cours desquelles, le juge qui, dit-on, vient d'être nommé, aurait joué un rôle important. Et, chose digne de remarque, ce ne fut que lorsque ces négociations eurent abouti à un règlement, entre le gouvernement fédéral et celui du Manitoba, que le ministre de l'Intérieur consentit à entrer dans le cabinet fédéral et le juge Prendergast à revêtir l'hermine judiciaire. L'évidence de ces faits crève les yeux, et il reste maintenant au gouvernement à nous donner des éclaircissements de nature à concilier l'attitude qu'il a adoptée en septembre dernier avec le fait qu'il ne propose pas maintenant de législation créant d'une façon régulière cette charge de juge, abandonnant ce soin au caprice de l'exécutif, qui pourrait bien, à son gré, ne pas inscrire le crédit en question au budget. Pourquoi, je le demande à bon droit, importait-il si fort de demander, en septembre dernier, un crédit qui n'a pas encore été dépensé, même avant que la législature du Manitoba eût décrété la loi créant la charge de juge en question ; et si la nomination n'a eu lieu que ces jours derniers, quelle est la cause du retard apporté par le cabinet à cette nomination ? Cette nomination aurait-elle donc quelque connexité avec la question scolaire du Manitoba ? Voilà une question franchement posée et à laquelle le gouvernement va aussi répondre avec franchise, j'espère. Le gouvernement ne se propose certainement pas de laisser s'accréditer dans l'esprit du public d'aussi graves soupçons, sans donner des

éclaircissements valables au sujet de sa conduite. S'il n'en donne pas, son silence sera à nos yeux un aveu de culpabilité.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Ce que vous dites est simplement affaire de déduction.

M. FOSTER : Les observations de mon honorable collègue (sir Charles-Hibbert Tupper) sont certainement de nature fort grave, abstraction faite de certains faits qui ont transpiré, dit-on, dernièrement devant les tribunaux de Winnipeg, à la suite des objections préliminaires, au cours de l'instruction d'une certaine contestation d'élection. Comme l'a observé mon honorable collègue nous avons été témoins du singulier spectacle d'un cabinet accourant demander en toute hâte à la Chambre de lui voter un crédit affecté au traitement d'un juge, sans y être régulièrement autorisé par la loi. Le cabinet a alors plaidé urgence en faveur de ce crédit, et cependant il ne l'a pas encore rendu statutaire. Cette session-ci, le gouvernement vient nous demander de voter un nouveau crédit. Or, tout le monde le comprend, subordonner ainsi le traitement attaché à une charge judiciaire à la bonne volonté de la Chambre, est une injustice à l'endroit du juge lui-même, et c'est assurément dégrader l'administration de la justice aux yeux du pays. Chaque fois que vous venez demander à la Chambre de voter un crédit spécial aussi insolite pour le traitement d'un juge, vous provoquez par là même la critique sur la conduite de ce juge, et l'administration de la justice n'y gagne rien. Bien plus c'est là créer au juge en question une situation pleine de dangers et d'instabilité. Il sait qu'il n'est pas dans la même position que les autres juges, il sait que sa position est subordonnée à la volonté du parlement qui lui vote un crédit annuel. Assurément, ce n'est pas là le principe qui doit présider à l'organisation judiciaire au Canada. Ce juge sait que son traitement dépend du bon vouloir de la Chambre, et ce n'est pas, je le répète, le principe qui doit présider à l'organisation des tribunaux canadiens. Les juges sont des officiers détenant leur charge en vertu d'un statut ; leur traitement est déterminé également par statut, et n'est point soumis à la critique et au jugement de la Chambre, dans le budget annuel. Est-ce que le gouvernement va laisser passer cette circonstance sans nous donner les éclaircissements voulus, au sujet de cette modification de la coutume suivie jusqu'ici ? Cette question toutefois, présente un autre aspect encore plus grave signalé par mon honorable collègue quand il a parlé de la précipitation apportée par le parlement à faire voter le crédit en question, avant même d'avoir eu l'intention, paraît-il, de faire cette nomination, conduite qui laisse planer sur le cabinet un soupçon bien grave ; c'est d'avoir subordonné le crédit demandé à la Chambre à une certaine fin, et cette fin une fois pleinement obtenue, la nomination se ferait, et dans le cas d'un insuccès, il ne serait plus question de la nomination et d'une autre éventualité concomitante.

Vous avez obtenu le crédit en question ; vous avez aussi, dit-on, mené à bonne fin les négociations ; vous avez gagné l'appui de deux hommes, et aujourd'hui vous nommez l'un d'eux juge. Décidément cette affaire a bien mauvaise mine. Mais voici une autre nouvelle qui nous arrive de Winnipeg. M. Lauzon est élu à Saint-Boniface, et son élection est contestée devant les tribunaux ;

on produit les objections préliminaires et les révélations sorties de là sont aujourd'hui matière de notoriété publique. Qu'a-t-on prouvé en cour et qu'est-il résulté de cette preuve ? Il a été prouvé que M. Prendergast s'était rendu coupable de manœuvres frauduleuses au cours de l'élection en question. Existe-t-il quelque doute au sujet de ces manœuvres frauduleuses ? L'avocat chargé de la contestation contre M. Lauzon apparaît sur la scène et tout de suite, toute poursuite est arrêtée. L'affaire prend décidément une mauvaise tournure. Et en présence de ces faits, qui appellent des éclaircissements de la part du gouvernement, pas un seul ministre n'ose prendre la parole et donner les explications voulues. Est-il juste, oui ou non, de subordonner le traitement d'un juge à un crédit budgétaire annuel voté par la Chambre ? Va-t-on subordonner l'administration de la justice au succès ou à l'insuccès de certaines négociations entre le gouvernement et les intéressés ? Que dis-je ? Le gouvernement va-t-il réserver ses faveurs pour un homme qui a transgressé les lois fondamentales de la loi électorale, un homme convaincu d'être *boodler* ?

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** : Mon honorable collègue prétend-il que la preuve faite devant les tribunaux ait établi que M. Prendergast fit un *boodler* ?

M. FOSTER : La Chambre se rappelle qu'il a été publié, sans provoquer de contradiction, un compte-rendu des délibérations du tribunal, où la preuve établit que M. Prendergast avait rémunéré certains services, au mépris de la loi. Il a dans cette mesure transgressé la loi, et si l'on n'avait pas arrêté les poursuites, il eût été convaincu de délit, d'après la preuve établie. Je sais que mes honorables collègues de droite sont fort chatouilleux à cet endroit, et si l'on eût poussé certaines poursuites, il aurait pu arriver qu'on aurait constaté une ressemblance étonnante entre l'affaire actuelle et celle de l'honorable ministre.

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** : A l'époque où les honorables députés de la gauche siégeaient à la droite, ils ont soulevé maintes objections, chaque fois que nous faisons allusion à la conduite des juges ; mais c'est la première fois, depuis que je suis en parlement, que j'entends un député lancer à la face d'un juge l'épithète de *boodler*.

M. FOSTER : Il n'est pas juge.

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** : Il est juge à l'heure qu'il est, c'est la première fois, dis-je, qu'un député ose, en plein parlement canadien, lancer à la face d'un juge une pareille accusation et insinuer qu'à une époque antérieure de sa carrière politique, il a été *boodler*. L'accusation est d'autant moins justifiable en cette circonstance-ci, que l'accusation de l'honorable député d'York (M. Foster) ne repose sur aucune preuve sérieuse, sauf sur un compte rendu de journal. Un simple député, au début de sa carrière parlementaire, mériterait la censure, s'il s'oubliait au point de lancer une semblable accusation ; or, l'honorable député est d'autant plus inexcusable de faire de semblables observations qu'il a rempli, à titre de membre du cabinet, de hautes fonctions,

par le passé. L'honorable député, en accusant M. Prendergast d'être *boodler*, n'a pas apporté la plus légère preuve à l'appui de son accusation. Sa conduite est inexcusable, et il mérite qu'on lui applique en plein parlement l'épithète de vulgaire calomniateur. Que l'honorable député produise ses preuves à l'appui de ses dires, ou bien qu'il rétracte son accusation.

M. l'ORATEUR : L'honorable ministre viole le règlement en se servant de l'expression : vulgaire calomniateur.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Par déférence pour votre avis, M. l'Orateur, je vais modifier l'expression en question et je dirai que personne n'a droit de se servir de sa position, et encore moins d'une position élevée comme celle qu'occupe l'honorable député, pour lancer une affirmation de cette nature, à moins qu'il ne soit en mesure de la prouver, ou à moins qu'il n'y ait lieu de croire que le public acceptera l'affirmation, à titre de preuve suffisante de son allégation. Je reviens à la question : l'honorable député a-t-il une preuve suffisante à l'appui de son affirmation ? Si non, il est tenu, par égard pour la position de juge qu'occupe M. Prendergast, de retirer son assertion. Il est contraire à l'étiquette parlementaire, de permettre à un député d'inscrire au compte rendu des débats parlementaires et de lancer dans le public une affirmation qu'il n'est pas en mesure de prouver. Je n'ignore pas que lorsqu'il s'agit d'infractions techniques à la loi électorale, il y a certains degrés de culpabilité morale, bien que les infractions soient, aux yeux de la loi, toutes également punissables. Je sais qu'en lançant son accusation contre M. Prendergast, l'honorable député s'appuie uniquement sur les allégués contenus dans la pétition en question présentée au tribunal, et sur le fait qu'il avait payé le loyer d'une voiture.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Le fait a été attesté sous la foi du serment, devant le tribunal.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Supposons que le paiement en question ait été fait au mépris de la loi, dans le but de transporter des électeurs aux bureaux de votation ; or, en dépit de ce fait, il reste toujours acquis qu'il ne s'agit que d'un simple loyer de voiture. Est-ce là ce qui constitue le *boodler* ? Je réponds que non, si l'on prend le mot dans son acception ordinaire, qu'est-ce, en effet, qu'un *boodler* ?

M. FOSTER : En voilà une représentation, précisément en face de moi.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député mérite bien que je lui applique de nouveau, M. l'Orateur, l'expression que vous venez, il y a un instant, de censurer comme contraire au règlement. Je somme l'honorable député de retirer l'expression dont il vient de se servir.

M. FOSTER : Je retire le signe que j'ai fait en vous désignant de l'index.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je somme de nouveau l'honorable député de retirer son expression.

M. MULOCK.

M. FOSTER : L'honorable ministre me demande une définition du mot "*boodler*." J'ai indiqué du doigt l'honorable ministre en disant : "Voilà une représentation."

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je le répète, une telle expression est contraire à l'usage parlementaire.

M. l'ORATEUR : Je prie l'honorable député d'York de se rétracter.

M. FOSTER : Si la Chambre a compris que j'aie voulu dire que l'honorable ministre était la représentation d'un *boodler*, je me rétracte.

Quelques VOIX : Pas de restriction.

M. FOSTER : Certainement, sans restriction ; et j'ajouterai qu'à mes yeux, le type du gentleman est le directeur général des Postes, qui lit en public la correspondance privée.

M. l'ORATEUR : Au sujet de la question soulevée par le directeur général des Postes touchant l'application du mot "*boodler*" à un juge....

M. TAYLOR : Il ne siège pas encore au tribunal.

M. l'ORATEUR : Je suis informé que M. Prendergast siège au tribunal. Les honorables députés basent, dans une certaine mesure, leurs accusations sur des rapports de journaux. Le gouvernement affirme que M. Prendergast a été nommé juge et assermenté. Il ne convient pas qu'un député applique l'épithète de "*boodler*" à un gentleman qui siège au tribunal ; supposez qu'il soit juge comme l'affirment les membres du cabinet....

Quelques VOIX : Il a été assermenté.

M. l'ORATEUR : Nos règlements ne protègent pas les étrangers contre l'application qu'on leur fait de semblables épithètes ; mais voici ce que dit à ce sujet "Bourinot" :

Aujourd'hui les Orateurs de la Chambre des Communes d'Angleterre empêchent, autant que possible toute attaque dirigée contre les juges et les tribunaux de justice. Ils se sont toujours crus autorisés à dire que "de telles expressions doivent être retirées," et que "lorsqu'on se propose d'attaquer la conduite d'un juge, le député qui veut le faire doit suivre la voie constitutionnelle, en proposant la présentation d'une adresse à la Couronne.

A mon avis, l'honorable député doit donc se rétracter.

M. FOSTER : A votre avis, M. l'Orateur, cette décision s'applique-t-elle à une affirmation caractérisant non pas la conduite actuelle d'un gentleman qui est peut être juge dans le moment, mais ses faits et gestes, antérieurement à sa nomination à la charge de juge.

M. l'ORATEUR : Je présume que M. Prendergast est juge à l'heure qu'il est.

M. FOSTER : Vous n'avez pas bien saisi ma pensée, M. l'Orateur.

M. l'ORATEUR : Permettez-moi de finir. Je prétends, d'abord, que M. Prendergast est juge. Et si ce gentleman est juge en ce moment, c'est ravalé la dignité des tribunaux, à mon avis, que de

traiter un juge de *boodler* même pour les faits et gestes de sa carrière antérieure.

M. FOSTER : Si telle est la décision de l'Orateur, et qu'elle s'étende à la conduite de toute sa vie, elle ouvre toute une perspective sur les contingents futurs. En pareilles circonstances, je ne désire certainement pas dire des choses irrévérencieuses à l'égard de la dignité des tribunaux. M. l'Orateur, à mon avis, c'est la nomination qu'on vient d'effectuer qui fait brèche à la dignité des tribunaux.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Cette rétractation n'est pas suffisante. Je prétends que l'honorable député (M. Foster) est obligé de rétracter son affirmation.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Il est compris que la Chambre lève sa séance à 1 heure. Quant à la légitimité et à l'importance d'établir le traitement des juges en conformité du statut, comme l'a observé l'honorable député de Pictou (Sir Charles-Hibbert Tupper), il n'existe pas divergence d'opinion entre nous à cet égard, et la chose devra se faire à bref délai. Je propose :

Que la délibération de ces résolutions soit ajournée à la prochaine séance de la Chambre.

Motion adoptée.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à une heure et cinq.

Seconde séance.

LA CHARGE DE DIRECTEUR DE LA POSTE A KINGSTON.

M. McMULLEN :

1. Quand James Shannon a-t-il été nommé directeur de la poste à Kingston ? 2. Quand a-t-il été retraité ? 3. Quel était son âge lors de sa mise à la retraite ? 4. Était-ce un directeur de la poste compétent ? 5. Le dernier cabinet a-t-il fait une enquête sur sa compétence ? 6. A-t-il reçu un rapport à ce sujet ? 7. Avait-on recommandé au gouvernement de le retraiter ? Dans le cas affirmatif, pour quelles raisons ? 8. Le dit James Shannon a-t-il eu occasion de se renseigner sur les devoirs de sa charge ? 9. Dans l'affirmative, en a-t-il profité et est-il devenu compétent ? 10. Était-ce un homme de santé assez vigoureuse ? 11. Quel est le successeur de M. Shannon ? 12. Quelles sont les aptitudes du nouveau titulaire ? 13. Est-il entré en fonctions et rempli-t-il les devoirs de sa charge ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : M. James Shannon a été nommé directeur de la poste à Kingston le 6 janvier 1880, et a été retraité en 1897. Il est né le 2 juin 1820, et, à l'époque de sa retraite, il venait d'atteindre ses 68 ans révolus. De l'avis de l'inspecteur en chef des bureaux de poste, il ne remplissait pas d'une façon satisfaisante sa charge de directeur de la poste. Sous sa direction, l'administration de la poste, à Kingston, laissait beaucoup à désirer, et l'ancien gouvernement avait même institué une enquête au sujet de l'administration de ce bureau, et le 25 juin 1895, l'inspecteur en chef fit rapport au gouvernement que M. Shannon était très peu au fait des devoirs de sa charge et de la direction

du personnel, qu'il jouissait d'une faible santé depuis quelques années, étant sujet à des attaques d'épilepsie ; bref, les conclusions du rapport recommandaient la mise à la retraite de M. Shannon, dans l'intérêt public et la nomination d'un successeur plus compétent à cette charge.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : C'est ce que nous avons fait. Nous avons nommé à ce poste un homme d'expérience. Le rapport en question ayant été porté à la connaissance du gouvernement, nous consultâmes l'inspecteur en chef pour savoir s'il adhérerait encore aux vues exprimées dans ce rapport, et ce fonctionnaire exprima l'avis que l'administration du bureau de poste de Kingston laissait beaucoup à désirer depuis nombre d'années et se trouvait dans un état de démoralisation plus ou moins prononcée en raison de l'incompétence du directeur, de son inhabileté à diriger le personnel, et que le bureau de poste de Kingston ne rendait pas les services que le public avait droit d'en attendre, que la dépense dépasserait les bornes légitimes et que la réforme du bureau devait commencer par la tête, par le changement de directeur. Pour démontrer tout le désarroi régnant dans l'administration du bureau et le besoin d'une réforme, il suffit de rappeler que sous le régime de l'ex-directeur, deux sous-directeurs se rendirent coupables de détournement des fonds du bureau ; l'un d'eux ayant fui à l'étranger et l'autre ayant été trouvé coupable et condamné à plusieurs années de détention au pénitencier.

Quant à savoir si le directeur de la poste en question avait eu l'opportunité de s'amender dans l'exercice de ses fonctions, qu'il suffise de dire qu'après avoir laissé échapper cette occasion favorable pendant dix-sept années, il n'y avait pas lieu d'augurer mieux de la réforme de sa conduite, à l'époque de sa mise à la retraite.

En réponse aux questions 11, 12 et 13, je dois dire que M. Shannon a été remplacé par M. Alexander Gunn. Ce gentleman est maintenant chargé du bureau ; il remplit lui-même les devoirs de sa charge et prend un vif intérêt à son administration. Il possède une grande connaissance du commerce ; l'on vante ses aptitudes pour les affaires et tout donne à espérer que sous sa direction, il s'opérera une réforme notable dans l'administration du bureau.

LE DIRECTEUR DE LA POSTE À NINGA, MANITOBA.

M. FOSTER :

1. M. McKnight, directeur de la poste à Ninga, Manitoba, a-t-il été destitué ? 2. Dans le cas affirmatif, quelles sont les accusations portées contre lui ? 3. A-t-il été tenu enquête ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : M. W. McKnight, directeur de la poste à Ninga, a été démis de ses fonctions. 2. Une enquête tenue par l'inspecteur des bureaux de poste a révélé le fait que M. McKnight avait transgressé certains règlements du ministère, en délivrant une lettre chargée à une autre personne que le destinataire, et en divulguant certains renseignements qu'il avait obtenus à titre de directeur de la poste.

LE DIRECTEUR DE LA POSTE À KINGSTON

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

1. Au sujet du changement du directeur de la poste de Kingston, le directeur général des postes a-t-il obtenu un rapport démontrant que l'ex-directeur de la Poste n'avait pas la compétence voulue? 2. Avant de nommer M. Gunn, le directeur général des Postes s'est-il assuré de son âge? 3. A quels égards le directeur général des Postes a-t-il considéré que la retraite de M. Shannon et la nomination de M. Gunn seraient avantageuses pour le service? 4. Le directeur général des Postes peut-il dire si M. Gunn est supérieur à M. Shannon relativement à la force ou vigueur intellectuelle ou physique, ou mieux doué pour remplir la charge?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : La réponse donnée à l'interpellation précédente contient tous les renseignements désirables à l'égard de cette interpellation-ci, sauf pour la deuxième question, à laquelle je réponds négativement.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ferai observer à l'honorable ministre qu'il n'a pas apporté de réponse *ad hoc* aux questions 3 et 4.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Que l'honorable député relise à tête reposée ma réponse, et il y trouvera ce qu'il cherche.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre n'a pas répondu aux 3e et 4e questions relatives aux mérites comparatifs de MM. Shannon et Gunn. J'espère que l'interpellation demeurera en suspens, et l'honorable ministre verra qu'il n'y a pas répondu.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je désire bien apporter tous les éclaircissements que peut désirer l'honorable député ; mais je crois avoir suffisamment élucidé la question en faisant ressortir l'absence d'aptitudes de M. Shannon et les aptitudes commerciales très prononcées de M. Gunn.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'ai demandé un état comparatif de la vigueur physique et mentale de ces gentlemen. Je n'ai pas eu de réponse à cet égard.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député aura ma réponse demain.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : C'est ce que je désire. L'honorable ministre s'apercevra, après mûre réflexion, qu'il n'a pas répondu à mes deux questions.

DISTRIBUTION DE BROCHURES
ÉLECTORALES.

M. TAYLOR :

1. Les discours qui ont été prononcés par l'honorable A.-S. Hardy, premier ministre de l'Ontario, et par l'honorable R. Harcourt, trésorier de la dite province, ont-ils été mis en brochures? 2. Ces discours sont-ils expédiés ici du bureau des éditeurs, à Toronto, dans des sacs postaux sans payer de port? 3. Ces discours sont-ils pliés par les employés de cette Chambre? 4. Le papier et les enveloppes du gouvernement sont-ils employés à cette fin? 5. Les employés du gouvernement sont-ils occupés à adresser ces discours aux électeurs de l'Ontario?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Le gouvernement ignore si les discours prononcés par l'honorable A.-S. Hardy, premier ministre, ont été publiés sous une forme de brochures ou autrement ; et il ignore également si ces discours, ont été transmis en franchise par la poste sous une forme ou une autre.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Quand le gouvernement actuel arriva au pouvoir, il constata que ce service avait coûté une somme annuelle de \$8,505, ce montant ayant été stipulé à l'époque où le service postal entre Port-Hawkesbury et Sydney fut interrompu au Lac McIntyre ; le taux de ce dernier service, \$9,000, étant réduit à \$8,505, pour correspondre à la diminution dans la longueur de la route. Comme ce taux de \$9,000 fut établi en 1894 à la suite d'une demande de soumissions qui n'aurait que fort peu de chance à ceux qui désiraient soumissionner, parce qu'il ne leur était accordé qu'un délai de cinq jours entre l'ouverture des soumissions et le commencement de l'entreprise, le gouvernement actuel révoqua l'entreprise au taux annuel de \$8,505 et se proposait de faire soumissionner ce service, mais comme on lui représenta qu'en demandant des soumissions à l'approche de l'hiver il courrait le risque de ne pas en obtenir les meilleurs résultats, et que l'entrepreneur, M. Morrison, demandait qu'on lui accordât plus de trois mois pour faire les préparatifs nécessaires pour abandonner l'entreprise, le service lui fut offert au prix annuel de \$6,586.65, jusqu'au 30 juin courant. Voilà le prix d'une soumission reçue à l'époque où l'on demanda des soumissions en 1894, mais qui fut retirée en raison des difficultés et des frais d'installation en plein hiver. Il résulte de cet arrangement une réduction annuelle de dépenses de \$1,913.35, jusqu'au 30 juin, et il a été demandé des soumissions pour le service divisé en deux parties qui se relie à Saint-Pierre. Les soumissions ont été ouvertes et les entreprises adjudgées aux plus bas soumissionnaires, puis l'inspecteur a été chargé du soin de compléter les entreprises. Tout ce qu'il est permis de prévoir pour le moment est que l'économie effectuée en comparaison du prix payé pour cette entreprise à notre avènement au pouvoir, ne sera pas inférieure à \$18,000 pour toute la durée de l'entreprise.

SERVICE POSTAL DU LAC McINTYRE ET
DE SYDNEY.

M. HALEY :

Quel était le prix qu'il était convenu de payer à M. Morrison pour l'entreprise du transport des malles entre le lac McIntyre et Sydney et l'entreprise a-t-elle été donnée par soumission? Dans la négative, quelles mesures le gouvernement a-t-il prises, si toutefois il en a pris, pour terminer l'entreprise, et assurer l'exécution de ce service à un prix raisonnable?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Je désire bien apporter tous les éclaircissements que peut désirer l'honorable député ; mais je crois avoir suffisamment élucidé la question en faisant ressortir l'absence d'aptitudes de M. Shannon et les aptitudes commerciales très prononcées de M. Gunn.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE LE
GOUVERNEUR GÉNÉRAL.
BUDGET SUPPLÉMENTAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : J'ai l'honneur de présenter à la Chambre un message de Son Excellence le gouverneur général.

M. PORATEUR : Le message est ainsi conçu :

ABERDEEN,

Le gouverneur général transmet à la Chambre des Communes un nouveau budget supplémentaire contenant les

sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice financier expirant le 30 juin 1897, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il recommande à la Chambre des Communes l'adoption de ce budget.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 10 juin 1897.

SERVICE TRANSATLANTIQUE RAPIDE.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : J'appréhende que nous ne puissions délibérer maintenant sur la résolution relative au service transatlantique rapide, en raison de quelques erreurs de copiste qui se sont glissées dans le cahier des ordres. Nous aborderons la question demain.

Sir CHARLES TUPPER : Comme le comité des chemins de fer siège demain matin, l'honorable ministre consentirait-il à ce que nous abordions l'étude de cette résolution dans la séance de l'après-midi ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Certainement.

DÉMISSION DES GARDIENS DE PONTS À PICTOU.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je regrette que le ministre des Chemins de fer et Canaux soit absent de la Chambre, parce que je voulais lui rappeler un ordre de production de rapports ; toutefois, il pourra prendre connaissance du fait que je veux signaler.

À notre dernière session, la Chambre ordonna la production de la correspondance relative à la démission de deux gardiens de ponts du chemin de fer traversant le port de Pictou.

Les documents déposés sur le bureau font allusion à d'autres lettres non encore produites, et dont l'auteur est M. McDonald, l'un des candidats aux dernières élections, lettres d'une certaine importance, en ce qu'elles contiennent sans doute des accusations contre les individus en question. Cette session-ci, la Chambre, sur ma proposition, a ordonné la production de ces lettres, et je désirerais qu'il fût porté à la connaissance du ministre qu'elles n'ont pas encore été déposées sur le bureau ; car je désirerais les avoir par-devers moi, quand nous délibérerons sur le budget de son ministère.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : C'est l'ordre supplémentaire que vous désirez avoir.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Ce que je désire est la correspondance à laquelle il est fait allusion dans les documents déposés et que l'ordre supplémentaire de la Chambre embrasse.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité)

Immigration—Traitement des employés au
Canada.....\$35,000

M. FOSTER : Le ministre pourrait-il nous faire connaître les noms des agents, leurs traitements et leur champ d'activité ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : En réponse à la question de l'honorable député, voici le renseignement qu'il désire :

John-A. Kirk, Halifax.....	\$1,200 00
T.-S. Clay, Halifax.....	720 00
M. Kennedy do.....	410 62

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre voudrait, il bien nous dire les noms de ceux qui ont remplacé des employés démis et les noms de ceux qui ont été démis.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je doute que je puisse donner ce renseignement avec exactitude. Je puis bien indiquer les changements, mais il m'est impossible, avec les documents que j'ai en mains, de fournir à l'honorable député les renseignements qu'il demande.

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre n'est pas en mesure de nous faire connaître les noms des employés démis et de ceux qui les ont remplacés, il nous faudra remettre à plus tard l'étude de cet item.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je puis faire connaître les noms des fonctionnaires actuellement employés et leurs traitements, mais je doute que je puisse indiquer avec exactitude les changements qui ont eu lieu. Je pourrai, toutefois, fournir le renseignement plus tard.

Sir CHARLES TUPPER : Il serait préférable de laisser l'item en suspens jusqu'à ce que l'honorable ministre se soit procuré les renseignements voulus. Il est absolument nécessaire que ces renseignements nous soient donnés avant que l'item soit adopté.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il a été déposé ces jours derniers, sur le bureau de la Chambre, un état préparé au ministère, indiquant les changements effectués, et mon honorable collègue peut consulter cet état.

M. FOSTER : Puisque le ministre a par-devers lui cet état, il lui est facile, dans ce cas, de nous fournir les renseignements désirés.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Le document que j'ai sous les yeux ne tient pas compte de ces changements. Peut-être me serait-il possible, en consultant ma mémoire, de fournir quelque renseignement, mais je ne saurais absolument en garantir l'exactitude. L'honorable député, peut, toutefois, consulter les rapports et constater lui-même les changements effectués.

M. FOSTER : Que le ministre comprenne donc bien que lorsqu'un ministre est à expliquer son budget, il est tenu de fournir sur-le-champ les renseignements demandés et il vaudrait mieux qu'il se conformât tout de suite à la règle et nous donnât ces renseignements, car, pour mon compte, je lui déclare, que sans cela, cet item ne passera pas.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'honorable député prétend bien à tort que je refuse de lui fournir les renseignements qu'il demande. J'ai tout simplement dit à l'honorable député qu'il se renseignerait mieux en consultant le rapport même que par les explications verbales que je pourrai lui

donner avec plus ou moins d'exactitude. Je ne désire pas le moins du monde cacher les changements effectués.

Sir CHARLES TUPPER : Puisque le ministre a déposé sur le bureau un rapport contenant les renseignements demandés, il doit être en mesure, rapport en mains, de nous donner de vive voix les explications nécessaires à l'intelligence de l'item en discussion.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ayant le rapport devant lui, l'honorable député sera aussi en état de se rendre compte des changements.

M. WALLACE : Il y a 213 députés dans cette chambre et une seule copie du rapport. Comment les membres de ce parlement vont-ils s'y prendre pour obtenir les renseignements? J'ignorais qu'il en existait un il y a à peine cinq minutes. Le ministre possède les renseignements, qu'il les fasse connaître à la Chambre.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Nous n'avons pas de temps à perdre. Si l'honorable député s'y oppose, je vais faire faire le relevé demandé et le lire. Mais l'honorable député n'aura pas d'autres renseignements, et cela sous aucune autre forme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suggérerais que nous placions toutes ces questions dans un seul item que nous pourrions discuter plus facilement.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je crains que cela ne soit pas possible, et je vais dire pourquoi à mon honorable ami (M. Fielding). C'est maintenant qu'il faut discuter cette question lorsqu'il s'agit d'adopter l'item relatif aux salaires des employés du pays, de même que les renseignements nécessaires sont requis lorsque vous avez à adopter les item relatifs aux employés résidant en Angleterre ou dans les pays étrangers. Nous voulons obtenir des renseignements qui n'ont jamais été refusés à la Chambre par aucun ministre de l'Intérieur ou dans aucune autre circonstance avant aujourd'hui.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je désire répudier de la manière la plus formelle l'idée que j'ai l'intention de refuser des renseignements.

J'ai déclaré distinctement que je les donnerais. J'ai dit aux honorables députés qu'ils pourraient obtenir les renseignements beaucoup plus facilement en suivant mon conseil. Mais s'ils ne veulent pas suivre mon conseil, je n'ai aucune objection à ce que l'item soit suspendu pour être discuté plus tard.

M. FOSTER : Je crois qu'il vaudrait mieux que l'item tout entier soit suspendu, parce que à la fin de la liste se trouve un crédit destiné à couvrir les dépenses imprévues de toutes ces positions. Ces questions sont donc toutes liées entre elles. Elles se rapportent toutes au même objet, et je crois qu'il vaudrait mieux que le tout soit suspendu.

L'item est suspendu.

Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital—Chemin de fer Intercolonial..... \$ 248,000

Sir CHARLES TUPPER : Je suppose que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) M. STURTON.

va profiter de cette occasion pour faire connaître à la Chambre la politique du gouvernement relativement à ces questions de chemins de fer qui sont d'une si grande importance. Il y a quelque jours en l'absence de l'honorable ministre, j'ai appelé l'attention de l'honorable chef du gouvernement sur le fait, que jusqu'à aujourd'hui, nous n'avons jamais pu obtenir ces renseignements que la Chambre avait le droit d'obtenir le jour même ou elle s'est réunie, au sujet des arrangements conclus pour rendre le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Nous sommes aux derniers jours de la session, et pour une raison ou pour une autre, même quant à ce qui avait été déclaré dans le discours du Trône comme étant un arrangement conclu, cette Chambre ignore encore ce qui a été fait par les honorables membres du gouvernement, ou quelle est leur politique sur cette question. Cette mesure est d'une grande importance et de nature à entraîner des dépenses considérables pour le pays. J'espère que mon honorable ami (M. Blair) va au moins être en état de donner à la Chambre les renseignements auxquels nous avons droit depuis longtemps, si le discours du Trône prononcé à l'ouverture de cette session ne nous a pas trompé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : C'était mon intention de demander la permission au comité, lorsque les crédits pour les chemins de fer et canaux sont venus devant ce dernier, de faire une déclaration relativement aux arrangements conclus ou sur le point de se conclure entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, la Compagnie de chemin de fer du comté de Drummond et le gouvernement, pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la cité de Montréal. En agissant ainsi je remplirais la promesse que j'ai faite l'autre jour à l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper), lorsque j'ai dit que je profiterais de l'occasion pour faire à la chambre un court résumé de la question avant de déposer la résolution sur le bureau de la Chambre.

J'ai cru que cela serait convenable, parce que les honorables députés désireraient, avant que les résolutions soient adoptées, avoir tout le temps nécessaire d'étudier les détails de l'arrangement proposé, et j'étais désireux de leur fournir cette occasion.

Pour remplir cette promesse, je puis commencer par déclarer que les arrangements sont conclus, autant que cela peut se faire sans la ratification du parlement. Des arrangements ont été conclus entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer d'une part, la Compagnie de chemin de fer du comté de Drummond d'autre part et le gouvernement, par lesquels il est convenu, si ces arrangements sont ratifiés par le parlement, de continuer le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, et d'atteindre ce dernier endroit pas plus tard que le 1er novembre prochain. Ce n'est pas mon intention de provoquer un débat sur cette proposition maintenant, car je suppose que cela serait contraire aux règlements de la Chambre. Mais je vais faire connaître brièvement les conditions de l'arrangement et au moins une partie des raisons qui ont porté le gouvernement à le conclure.

Je suppose qu'il n'existe que peu ou pas de divergence d'opinion sur l'importance qu'il y avait pour le gouvernement de prolonger son réseau de chemin de fer jusqu'à la cité de Montréal.

Depuis plusieurs années la tête de ligne était à un endroit des plus incommodes, non seulement pour ceux qui avaient à faire des affaires avec le chemin de fer, mais dans l'intérêt du chemin lui-même. Je ne prétends pas qu'en concluant ces arrangements et en adoptant cette politique nous avons suivi une ligne de conduite dont il n'avait pas été déjà fait mention ou qui n'avait pas été désiré, peut-être, par les honorables membres de la gauche lorsqu'ils étaient à la tête de l'administration des affaires du pays. Mais il est probable que nous avons été plus favorisés par les circonstances pour compléter ces arrangements; et j'espère que lorsque j'aurai fait connaître ces mêmes arrangements en détail ils seront considérés comme étant très favorables et recevront l'approbation de la Chambre.

Quelque temps après la dernière session du parlement, je me suis assuré auprès des officiers qui sont à la tête de la Compagnie du Grand Tronc s'ils seraient disposés à discuter la question de l'acquisition par le gouvernement de droits de passage sur le pont, l'usage de leur tête de ligne et telle partie du chemin de fer sur la rive sud du Saint-Laurent et dans la direction de Lévis, que nous pourrions juger nécessaire d'obtenir.

Ils se montrèrent tout à fait disposés à discuter la question, nous eûmes plusieurs entrevues à ce sujet et finalement ils nous proposèrent des conditions pour l'usage de leur tête de ligne à Montréal, non seulement la gare, mais les accessoires et facilités de toutes sortes qui s'y trouvent, s'étendant jusqu'à la Pointe Saint-Charles, et à tous les points intermédiaires, et l'usage de toutes les lignes et embranchements se raccordant au chemin de fer Canadien du Pacifique. Comme je l'ai dit ils nous firent des propositions comprenant l'usage de toutes les facilités que je viens d'énumérer dans la cité de Montréal, y compris la gare Bonaventure, et fixèrent un prix qui plus tard fut réduit quelque peu, et que finalement nous acceptâmes. Je dirai plus loin quel est le chiffre de ce prix.

Quant au pont, nous avons constaté que c'était l'intention de la Compagnie du Grand Tronc d'élargir son pont. Ils sentaient le besoin d'y placer une voie double pour le besoin de leur trafic; la voie simple ne suffisait pas aux besoins à certaines saisons de l'année, et ils voulaient en même temps qu'ils placeraient une voie double pour leur chemin de fer, en construire une autre pour les tramways et le chemin public, et un pont pour piétons sur la rivière. L'élargissement projeté du pont et toutes les facilités que ce dernier contiendrait, devait entraîner une dépense de de près de deux millions de dollars. Toute fois les pourparlers que nous eûmes avec eux ne se rapportaient qu'à l'usage des voies du chemin de fer, et ce n'est que plus tard que le gouvernement consentit à payer une certaine somme d'argent à la compagnie, pour l'usage de ces facilités, le tout soumis à l'approbation du parlement.

Ayant constaté que nous pouvions en venir à une entente avec la Compagnie du Grand Tronc relativement à leur tête de ligne à la gare Bonaventure, et à l'usage de leur pont, il nous restait à régler la question de savoir comment nous pourrions raccorder notre tête de ligne actuelle située à ou près de la Junction de la Chaudière et le pont. La majorité des membres du comité connaissent la situation des lieux à cet endroit et connaissent très bien qu'elles sont les dif-

férentes lignes de chemins de fer qui circulent maintenant entre ces points et ceux projetés. S'il en est ainsi, ils n'ignorent pas que le chemin de fer du Grand Tronc possède maintenant une ligne qui va à Richmond entre La Chaudière et le pont, et il était important pour nous de savoir si nous devions essayer de conclure des arrangements avec la Compagnie du Grand Tronc pour obtenir un droit de passage sur cette ligne. Après m'être consulté avec les officiers de mon département, et avoir étudié la question avec soin, j'en suis venu à la conclusion qu'il existait certaines objections de nature à nous empêcher de choisir cette ligne de chemin de fer, comme raccorderment entre la tête de ligne actuelle du chemin de fer Intercolonial et le pont, et ces objections étaient telles qu'elles rendaient le projet impraticable. D'abord, la longueur du chemin est plus considérable en passant par là que par d'autres chemins que nous pouvions obtenir.

Sir CHARLES TUPPER : De combien ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Environ vingt milles.

M. FOSTER : Quelle est la longueur totale ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La distance du pont Victoria à la Chaudière est, je crois, d'environ 160 milles. Comme je viens de le dire la distance était une des objections. Il y en avait une autre, celle des rampes du chemin. Il y a une ou deux pentes très prononcées sur cette ligne, et nous avons cru qu'il valait bien mieux pour nous de ne pas prendre cette partie du chemin de fer, si nous pouvions trouver ailleurs une autre route à un prix que nous nous croirions justifiable de payer. Ayant donc mis de côté l'idée de chercher à conclure des arrangements avec la Compagnie du Grand Tronc, pour obtenir le droit de passage sur leur ligne allant à Richmond, il s'agissait de savoir si nous devions entrer en pourparlers avec ceux qui avaient construit en partie, et qui songent à terminer, un chemin de fer le long de la rive sud du Saint-Laurent—j'ignore comment vous l'appelleriez; les uns lui donnent le nom de chemin de fer de la Rive Sud. Je crois qu'il porte maintenant le nom de Grand Oriental. A tout événement, la ligne à laquelle je viens de faire allusion s'étend de Saint-Lambert sur la rive sud du Saint-Laurent pour se raccorder avec le pont sur la rivière Chaudière.

Sir CHARLES TUPPER : Quel est ce chemin généralement connue sous le nom de chemin de fer de Drummond ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, le chemin de fer de Drummond est une autre ligne; ceci est sur la rive sud. La ligne de Drummond est située entre le chemin de fer de la Rive Sud et la voie du Grand Tronc passant par Richmond.

M. FOSTER : Par où le chemin de fer de la Rive Sud entre-t-il dans Montréal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A Saint-Lambert, je crois. Je crois qu'il se raccorde avec le Grand Tronc à Sorel; dans tous

les cas, il se raccorde avec ce dernier chemin de fer sur la rive sud du Saint-Laurent, parce qu'il doit traverser le pont Victoria à Montréal. On a fait valoir la question de distance comme objection à ce chemin, il y avait aussi le fait qu'une faible partie du chemin était construite, et que pour le terminer il faudrait construire plusieurs ponts très dispendieux, et l'on ne pouvait établir de comparaison entre l'objection résultant de la distance additionnelle et le coût du chemin intermédiaire entre cette ligne et le chemin de fer du Grand Tronc.

M. FOSTER : L'honorable ministre sait-il quelle est à peu près la longueur de ce chemin sur la rive sud ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il est d'environ dix milles plus long que celui qui a été choisi plus tard. Il ne restait donc plus à prendre en considération que la Compagnie de chemin de fer de Drummond. La tête de ligne de ce chemin se trouve à Sainte-Rosalie, un endroit situé à environ trente-cinq milles de l'extrémité sud du pont Victoria. Il a été construit et il est actuellement livré à la circulation jusqu'à un point situé à environ trente-deux ou trente-trois milles de la Chaudière. Alors il s'agissait de construire cette dernière partie. Le chemin de fer du comté de Drummond est actuellement livré à la circulation sur sa partie déjà construite, et un embranchement a été construit à partir de la tête de ligne actuelle jusqu'à la rive à un endroit appelé Nicolet, à une distance de seize ou dix-sept milles. Je dois déclarer immédiatement que durant les pourparlers qui eurent lieu avec le chemin de fer du comté de Drummond nous avions des préférences marquées pour ce chemin et que nous étions bien décidé de l'acheter et d'en terminer la construction nous-mêmes, s'ils avaient consenti à le vendre moyennant des conditions raisonnables, mais ils ne semblaient pas décidés à en agir ainsi.

Sir CHARLES TUPPER : A quelle distance de Montréal se rend-t-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Trente-cinq milles, comme je l'ai déjà dit.

Sir CHARLES TUPPER : Il y a donc trente-trois milles de son terminus de l'est à la Chaudière, et trente-cinq milles de sa tête de ligne de l'ouest à aller à Montréal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me suis peut-être pas fait bien comprendre. Le chemin de fer du comté de Drummond opère son raccordement avec le Grand Tronc à Sainte-Rosalie, endroit situé à trente-cinq milles du pont ; et de là se dirige à l'est dans la direction de la Chaudière, arrêtant à trente-trois ou trente-quatre milles avant d'atteindre ce dernier point.

Sir CHARLES TUPPER : C'est exactement là ce que j'ai dit. L'honorable ministre peut-il nommer l'endroit où se trouve le terminus du chemin de fer de Drummond, qui est situé à environ trente-trois milles de la Chaudière ?

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que cet endroit porte le nom de Forrest-Vale.

M. LAVERGNE : Moose-Park.

Sir CHARLES TUPPER : C'est à cet endroit que se trouve le terminus du chemin de fer du comté de Drummond se dirigeant vers la Chaudière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a deux ou trois endroits qui portent les noms de Forrest-Vale et Moose-Park. Quand il s'est agi de décider s'il était ou non dans l'intérêt du gouvernement d'accepter le transfert du chemin de fer du comté de Drummond, nous fûmes obligés naturellement, de nous assurer le mieux possible, de ce que coûterait la construction de la ligne la plus courte entre ces deux endroits, et quel serait le coût de ses travaux comparé avec les prix discutés entre la compagnie du chemin de fer et le gouvernement. Plus tard, nous en arrivâmes à la conclusion qu'il vaudrait mieux conclure un contrat avec la compagnie du chemin de fer, par lequel cette dernière s'engagerait à terminer le chemin à partir de son terminus actuel, jusqu'au pont de la Chaudière pour se raccorder avec le chemin de fer Intercolonial, et en vertu duquel le gouvernement louerait tout le chemin une fois terminé. Voilà la nature de l'arrangement que nous avons conclu.

Sir CHARLES TUPPER : C'est-à-dire, que la compagnie doit construire les trente-trois milles de chemin depuis Moose-Park à la Chaudière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et le chemin doit être sur le même pied que le chemin de fer Intercolonial. La compagnie est obligée de poser des rails de pas moins de 70 livres par verge cube, en d'autres termes elle devra construire le chemin suivant le mode adopté sur l'Intercolonial. La compagnie a pris cet engagement, et le gouvernement devra prendre possession de tout le chemin pas plus tard que le 1er novembre prochain.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre sait-il quelle est la rampe la plus forte de la Chaudière à Saint-Hyacinthe ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, elle n'excédera pas cinquante-trois pieds au mille. Nous avons constaté qu'il y avait deux endroits sur la ligne déjà construite qui excédaient un peu ce chiffre, et nous avons inséré une clause spéciale dans le contrat qui pourvoit à ce que ces rampes soient réduites à la hauteur fixée, et que la partie du chemin de Sainte-Rosalie n'excédera pas cette rampe.

Sir CHARLES TUPPER : Quelle est le degré de la rampe sur le Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ignore.

Sir CHARLES TUPPER : J'avais cru que l'honorable ministre s'était basé sur ce point pour ne pas acheter cette partie du Grand-Tronc de la Chaudière à Montréal, et avait prétendu qu'il existait des rampes excessives. Il est donc im-

portant de savoir quelles seront les rampes de cette ligne projetée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déclaré que c'était là l'objection faite. J'ai toujours compris que les rampes étaient très élevées, et le rapport de mon ingénieur contenait aussi ce fait ; et bien que je ne puisse pas dire exactement quelle est la hauteur des rampes entre ces deux points, sur le Grand-Tronc, je suis persuadé qu'elles sont très élevées, beaucoup plus que 1 pour 100.

M. FOSTER : J'espère que l'honorable monsieur pourra fournir ces renseignements au comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, avant que la discussion soit finie. Le coût probable du chemin entre ces deux points, tel que préparé par les ingénieurs du département, est de \$1,600,000. Cela ne couvre pas les dommages à la propriété, parce que nous n'étions pas en état d'estimer à leur juste valeur les dommages qui pourraient être causés aux propriétés. Au cas où nous nous serions décidés à construire une nouvelle ligne nous-mêmes, et à ne conclure aucun arrangement avec la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, nous aurions été obligés d'ajouter une allocation considérable pour le montant probable des dommages aux propriétés.

Sir CHARLES TUPPER : Les dommages aux propriétés sont-ils compris dans l'arrangement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, l'arrangement conclu avec la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond déclare que cette dernière devra nous remettre un chemin complet, et sur le même pied que le chemin de fer Intercolonial quant à ce qui concerne cette partie du chemin qu'ils sont actuellement à terminer, et en plaçant des rails de 70 livres à la verge, suivant le mode adopté pour le chemin de fer Intercolonial, et absolument libre de toutes charges. Comme je l'expliquerai plus tard, le gouvernement n'aura aucune autre charge à payer. Nous avons à décider s'il valait mieux pour nous, au lieu de conclure un arrangement avec la compagnie de chemin de fer de Drummond, de construire une nouvelle ligne nous-mêmes, et nous en arrivâmes à la conclusion qu'il nous était impossible de construire un chemin de fer de cette nature nous-mêmes, dans les circonstances les plus favorables pour moins de \$1,600,000 ; et cela en laissant de côté le montant probable des dommages aux propriétés que nous serions obligés de payer. Le gouvernement a fait l'expérience dans le passé sur ce que coûte la question des dommages aux propriétés, en particulier dans cette région du pays, et nous considérons ce dernier point comme très important.

Sir CHARLES TUPPER : Qu'elle est la nature de la région que traversera le chemin de Moose-Park à la Chaudière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais visité cette partie du pays, mais on me dit que l'on s'y occupe de culture et probablement de l'exploitation du bois de consi-

M. LAVERGNE : La plus grande partie se compose de forêts.

Sir CHARLES TUPPER : Dans ce cas, je présume que les dommages à la propriété seraient bien peu élevés ; et que de fait la valeur de la région ouverte serait plus considérable que celle des dommages causés à la propriété.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette remarque serait probablement juste si nous ne prenions en considération que le coût des dommages à la propriété depuis le terminus actuel du chemin jusqu'à la Chaudière. Mais si nous devions refuser de conclure aucun arrangement avec la compagnie de chemin de fer de Drummond, et construire la voie ferrée nous-mêmes, nous aurions à supporter le poids des dommages à la propriété sur toute la longueur du chemin que nous construirions. Nous avons considéré cet argument comme étant d'une grande valeur. Nous arrivâmes donc à la conclusion, pour les raisons que j'ai fait connaître au comité, qu'il ne serait pas sage de notre part de construire un nouveau chemin, et aussi pour cette autre raison, que nous serions obligés de le construire le long d'une ligne existante, qui nous ferait concurrence dans les affaires, et nous détruirions le capital placé dans cette entreprise.

Nous résolûmes donc d'accepter, dans les circonstances, les propositions qui nous étaient faites, lesquelles, je suis obligé de le dire, étaient raisonnables, et j'espère que le comité sera de mon avis sur ce point et aussi—peut-être avec l'espoir d'effectuer une économie de \$100,000 ou \$200,000 sur le coût total—et de conclure un arrangement avec la Compagnie de chemin de fer du comté de Drummond. Ils offrirent donc en dernier lieu au gouvernement de lui passer un bail emphytéotique du chemin depuis Sainte-Rosalie à la Chaudière, pour la somme de \$64,000 par année. Ce qui constituerait l'intérêt à 4 pour 100 sur \$1,600,000, et ils transportèrent au gouvernement leurs droits et intérêts sur le reste de la ligne, depuis la jonction de la Chaudière et à travers le pont jusqu'au chemin de fer Intercolonial, tel que convenu entre eux et la Compagnie du Grand Tronc. Ils avaient conclu un arrangement avec cette dernière compagnie d'après les termes duquel ils avaient obtenu le privilège pour \$6,000 par année, de se servir du pont et des voies qui se trouvent de chaque côté du pont sur le reste du chemin jusqu'à ce qu'il se raccorde avec le chemin de fer Intercolonial.

M. FOSTER : Ce raccordement se fait à Sainte-Rosalie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, à la Chaudière. Nous avons pris tels qu'ils étaient les arrangements conclus entre la Compagnie du chemin de fer de Drummond et la Compagnie du Grand Tronc.

Sir CHARLES TUPPER : A la Chaudière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Au lieu de construire un nouveau pont, et de poser une nouvelle voie, et de faire ensuite nos propres raccordements, nous avons simplement pris les arrangements faits par la Com-

pagnie du Drummond et la Compagnie du Grand Tronc, en vertu desquels nous avons affermé ces privilèges pour \$6,000 par année.

Sir CHARLES TUPPER: Est-ce en plus des \$64,000 par année ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Oui.

Sir CHARLES TUPPER: Cela est pour les facilités du terminus aux Chaudières ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Oui. Nos arrangements avec le Drummond sont sous forme d'un bail à perpétuité. Il est à nous pour 99 ans, moyennant un loyer annuel, de \$70,000; cela comprend la voie que j'ai décrite, les facilités terminales, et le pont du côté des Chaudières. Une des conditions, c'est qu'à l'expiration des 99 années, le chemin sera la propriété de la Couronne sans aucunes charges, ni obligations. Après cette période il devient la pleine propriété, libre de toute écharge, du gouvernement, de sorte qu'en réalité, nous achetons le chemin moyennant \$64,000 par année pendant 99 ans. En d'autres termes, nous payons 4 pour 100 sur \$1,600,000 pendant 99 ans, et après la propriété est à nous. Voilà la nature de l'arrangement que nous avons conclu avec la Compagnie de chemin de fer du comté de Drummond.

M. TISDALE: Le ministre peut-il nous dire si les facilités terminales dont il parle sont comprises dans ces \$1,600,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Non. Les estimations de l'ingénieur n'en parlent pas. Je vais maintenant expliquer la nature de notre arrangement avec la Compagnie du Grand Tronc.

M. FOSTER: Pouvez-vous nous dire avant, si à l'expiration de 99 ans, la Couronne devient propriétaire de la partie pour laquelle le gouvernement paie \$6,000 par année ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Non. Nous prenons les arrangements faits avec le Grand Tronc, et nous payons à cette compagnie ce que la Compagnie du chemin de fer de Drummond devait lui payer. Pour ce qui concerne cette extrémité du chemin, nous acquérons la propriété, c'est-à-dire la demie propriété indueise du chemin. Nous avons les mêmes droits et le même titre de propriété que la Compagnie du Grand Tronc, rien de plus, rien de moins.

Passons maintenant à l'autre extrémité: vous voyez que nos arrangements avec la Compagnie du chemin de fer de Drummond nous donnent un raccordement à Sainte-Rosalie, et que par conséquent, il nous fallait nous entendre avec le Grand Tronc pour un droit de passage, depuis Sainte-Rosalie et le pont. Nous sommes convenus avec le Grand Tronc de lui payer \$37,500 par année.

M. FOSTER: Cela nous amène jusqu'au pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Oui. Par le bail avec la compagnie, M. BLAIR.

nous acquérons, non seulement le droit de passage ordinaire sur la voie du Grand Tronc à partir de Sainte-Rosalie, mais aussi le même droit que cette compagnie d'y faire des affaires, d'y prendre du trafic, d'y transporter les voyageurs. Un arrangement semblable a été conclu entre le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique entre Toronto et Hamilton, mais en vertu de cet arrangement le chemin de fer Canadien du Pacifique a seulement le droit de faire circuler ses convois sur la voie du Grand Tronc. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique y fait des affaires, elle est obligée de donner 80 pour 100 des recettes au Grand Tronc. Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas le droit de se servir du chemin, comme s'il en était le propriétaire. En vertu de notre arrangement, nous pouvons faire du chemin le même usage que si nous en étions les propriétaires, au même titre que le chemin du Grand Tronc lui-même.

M. FOSTER: Pour combien de temps est fait ce arrangement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Le bail est pour 99 ans et renouvelable. On remarquera aussi que dans l'arrangement conclu entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin du Grand Tronc entre Toronto et Hamilton, il s'agit d'un parcours de 38 milles et je suis informé que chemin de fer du Canadien du Pacifique paie \$40,000 par année pour le droit de passage seulement, tandis que nous payons \$37,500 pour la propriété de la moitié indivisée de cette voie. Pour le pont, nous payons \$40,000 par année, et pour les facilités terminales, à Montréal, \$62,500 par année.

M. FOSTER: Pour combien de temps ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Tous ces arrangements sont compris dans un même contrat, ils sont tous pour la même période, et en considération d'un loyer annuel de \$140,000. Voilà nos arrangements avec le Grand Tronc. Je puis ajouter que le contrat est prêt, et je suis en position de le déposer sur le bureau de la Chambre en même temps que l'avis de motion que je donnerai pour la ratification de ces contrats, tant avec le chemin de fer du comté de Drummond qu'avec la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre peut-il nous dire de combien cela raccourcit la distance? Je crois qu'il a dit que le parcours entre la Chaudière et Montréal, était raccourci de 24 milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Oui.

Sir CHARLES TUPPER: Puis-je savoir quelle sera la distance par cette voie de l'Intercolonial et par la voie courte du chemin de fer Canadien du Pacifique, *via* Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Le calcul serait facile à faire, mais je n'ai pas les chiffres exacts présents à la mémoire. Cependant la comparaison ne serait pas juste, parce que Saint-Jean aurait une voie ferrée dans une

direction tout à fait opposée à celle de l'Intercolonial. A partir de Moncton, il faudrait passer presque par le même chemin.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que l'honorable ministre ne m'a pas compris. Je comprends que le but de cette entreprise est en grande partie de raccourcir la distance entre Halifax et Montréal, *via* l'Intercolonial. Quand ces dépenses auront été faites et que la distance aura été ainsi diminuée, quelle distance y aura-t-il entre Halifax et Montréal, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, *via* Saint-Jean, et entre Halifax et Montréal, par l'Intercolonial, *via* la Chaudière? Ces points sont importants et je suppose que mon honorable ami a fait une comparaison minutieuse avant d'encourir ces dépenses.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député m'a mal compris s'il est sous l'impression que j'ai donné comme justification de ce projet, le fait qu'il diminuait considérablement la distance entre Halifax et Montréal. Je n'ai pas encore parlé de cela et je n'ai pas d'objection à avouer que je n'ai pas beaucoup tenu compte de cette considération. Comme tous ceux qui considèrent qu'il est important de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, je m'appuie sur des considérations d'une toute autre nature. Je considère qu'il est de la plus haute importance pour l'Intercolonial d'avoir son terminus dans une grande ville commerciale, d'où il pourra expédier du trafic et où il pourra en apporter; tous ceux qui s'y entendent en chemin de fer, disent aussi que l'Intercolonial doit atteindre un endroit où le trafic prend naissance, où la population est dense, où il puisse faire ses correspondances et ses raccordements avec les autres lignes d'une manière avantageuse. Ces considérations me paraissent justifier pleinement le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, en dehors de tout raccourcissement de la distance. La seule fois où la question de la distance s'est présentée à mon esprit, c'est lorsqu'il s'est agi de décider si nous ferions l'acquisition de la voie actuelle du Grand Tronc. Nous avons choisi la ligne la plus directe, parce qu'elle était la plus courte.

M. CHOQUETTE : Les convois de voyageurs, après avoir quitté Saint-Charles, passeront-ils par Saint-Henri et Chaudière ou par l'embranchement de Saint-Charles et le Grand Tronc comme à présent?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une question qui devra être étudiée. Je n'aimerais pas à déclarer dès à présent, quelle route sera suivie. Cela regarde plutôt le gérant général.

M. CHOQUETTE : Si les convois partant de Saint-Charles passent à neuf milles de Québec, cela fait une grande différence. Ce point est très important.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne voudrais pas du tout m'engager au sujet de la manière dont les convois seront dirigés lorsque les correspondances auront été établies. Ces questions n'ont pas encore été mises à l'étude, et je ne crois pas qu'il soit à

propos de répondre à cette question avant que tous les arrangements soient terminés. Il n'est guère probable cependant que les convois soient dirigés sur une voie qui laisserait de côté une ville importante et populeuse.

Je ne crois pas que Lévis devrait être laissé de côté; mais je ne suis pas en état de donner une réponse positive.

Sir CHARLES TUPPER : Je comprends que ce projet entraînera une dépense de \$210,000 par année. Je demande à l'honorable ministre s'il est possible qu'il se soit lancé dans une pareille entreprise sans s'occuper de la concurrence qu'il pourrait avoir. Il dit qu'il a fait le calcul de la distance entre Halifax et Montréal, par la nouvelle voie qu'il propose maintenant, mais il n'a pas calculé comment cette distance pourra soutenir la comparaison avec celle qui existe actuellement, entre Montréal et Halifax, par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Saint-Jean et de là à Halifax par l'Intercolonial. Il me semble que c'est la première chose à considérer, et il aurait dû tenir compte de cette concurrence et être en état de donner les distances relatives des deux voies.

Avant de s'engager dans des dépenses aussi considérables, il aurait dû s'assurer s'il n'existe pas déjà, entre ces deux points, un chemin beaucoup plus court que celui qu'il propose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'avoue ne pas saisir le but direct de la critique de l'honorable député. S'il prétend dire que l'Intercolonial ne doit pas chercher à augmenter son trafic entre Lévis et Montréal, parce que cela serait faire concurrence—et peut-être une concurrence heureuse au chemin de fer Canadien du Pacifique—je ne vois rien dans cet argument pour le recommander. Je crois qu'il est du devoir du gouvernement de surveiller les intérêts de ses propres lignes telles que soient les lignes auxquelles cela ferait concurrence.

Nous savons tous qu'à l'heure qu'il est le public voyageur prend l'Intercolonial jusqu'à Lévis, et de là le Grand Tronc de chemin de fer jusqu'à Montréal, et nous savons aussi qu'une grande quantité de trafic se fait par l'Intercolonial, et est ensuite transporté par le Grand Tronc à Chaudière. Devrait-on renoncer à prendre les moyens d'augmenter ce trafic, de grossir les recettes de l'Intercolonial et de le mettre sur un pied plus prospère parce que le chemin de fer Canadien du Pacifique est une ligne rivale? Je ne sais pas la valeur de ce raisonnement. Je considère qu'il est de notre devoir d'attirer tout le trafic possible sur nos voies ferrées, quels que soient les chemins en concurrence avec les nôtres. L'exploitation de l'Intercolonial ne peut pas avoir d'autre objet en vue. Je ne me suis pas demandé si le trajet actuel entre Halifax et Montréal, *via* Saint-Jean et la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, est plus long ou plus court que le trajet de la nouvelle voie, lorsqu'elle sera terminée. Je me suis, sans doute renseigné sur la longueur exacte des deux routes, mais je n'ai pas les chiffres présents à la mémoire, et je ne puis pas les communiquer immédiatement au comité, mais je pourrai le faire très prochainement. Mais que le nouveau tracé soit plus long ou plus court, tout le monde sait que l'Intercolonial construit comme il l'a été ne peut pas espérer réussir au point de vue strict.

des affaires, et il est du devoir du gouvernement de prendre les moyens de le rendre plus prospère. Si le résultat de ce projet est de donner à l'Intercolonial une plus forte proportion du trafic entre l'est et l'ouest, de le mettre en état de lutter plus avantageusement que par le passé avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, tant pis pour le chemin de fer Canadien Pacifique et tant mieux pour nous. En administrant nos affaires, nous n'avons pas à nous demander si cela pourrait nuire ou non à un autre chemin de fer. Lorsque la nouvelle ligne sera terminée, il y aura quelque chose comme 75 ou 76 milles de différence en faveur du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Montréal et Halifax.

Sir CHARLES TUPPER : C'est justement ce que je voulais savoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que les contrats sont faits et imprimés ; je pourrai donner un avis de motion et les déposer sur le bureau de la Chambre afin que les honorables députés en prennent connaissance.

M. CHOQUETTE : Cet arrangement avec le chemin de fer de Drummond empêchera-t-il le gouvernement de donner la subvention promise pour le pont de Québec ?

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre (M. Blair) a compris que j'ai pris l'attitude qu'il vient de me reprocher, il est seul dans toute la Chambre de cette opinion. L'honorable ministre a trouvé bon d'inventer de mauvaises raisons pour se donner le plaisir de les réfuter. Ma prétention est celle-ci et j'espère qu'elle sera bien comprise par tous les gens d'affaires ; le ministre des Chemins de fer, avant de faire, au sujet de l'Intercolonial, une nouvelle dépense de plus de \$7,000,000 aurait dû prendre les moyens de savoir dans quelle position il se trouvera après avoir amené l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Lorsqu'il a prétendu que je niais le droit ou l'opportunité de faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique, il savait parfaitement que rien de ce que j'ai dit ne pouvait justifier cette prétention. Je n'ai pas parlé de la question de savoir s'il était bien et opportun de consacrer les deniers publics à faire concurrence au chemin de fer du Pacifique, mais j'ai demandé à l'honorable ministre si, avant de s'engager dans de pareilles dépenses, il s'est assuré que le pays en retirera des avantages équivalents. Y a-t-il ici un seul homme d'affaires pour nier que la première question que le ministre des Chemins de fer devait se poser, était celle-ci : Quelles chances ai-je, avec cette nouvelle ligne, d'augmenter le trafic ?

Si l'honorable ministre ne considère pas que c'était la première chose à se demander, j'aimerais savoir s'il y a un seul membre de cette Chambre assez obtus....

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir CHARLES TUPPER : Oui, je voudrais savoir s'il y a un membre de cette Chambre assez obtus pour ne pas comprendre que le premier devoir du ministre avant de décider si le projet devait être mis à exécution ou non, était de se demander quelles chances il avait d'obtenir une augmentation de trafic pour laquelle il paie une somme aussi énorme.

M. BLAIR.

Cependant, il avoue qu'il ne s'est pas donné la peine de s'enquérir s'il n'existait pas déjà entre Montréal et Halifax, une autre voie ferrée de 76 milles plus courte que la sienne, comme il l'admet à présent. Personne ne serait plus content que moi de voir faire quoi que ce soit de nature à augmenter le trafic de l'Intercolonial entre Montréal et Halifax, mais lorsqu'il s'agit de jeter le pays dans des dépenses énormes, quiconque a un projet à soumettre à cet effet, est tenu de se demander si ce projet est susceptible d'atteindre l'objet qu'on a en vue.

L'honorable ministre se croit-il, dans la gestion et la direction des chemins de fer, des qualités tellement transcendantes et tellement supérieures à celles de sir William Van Horne et de M. Shaughnessy, qu'avec une différence de 76 milles à son détriment, il va accaparer le trafic entre Montréal et Halifax ? Cette supposition est tellement absurde à sa face même, que je comprends que l'honorable ministre ait cherché à en détourner l'attention de la Chambre en se lançant dans une digression qu'aucune de mes paroles ne pourrait justifier.

Il a aussi laissé de côté une autre manière d'avoir accès à Montréal, et cependant cet autre projet méritait d'occuper son attention.

L'honorable député de Montmagny (M. Choquette) lui a posé une question très pertinente, et il n'est pas étonnant qu'elle soit restée sans réponse.

Nous savons tous que l'ancien gouvernement, et tous les gouvernements du Canada, ont reconnu la grande importance d'un pont sur le Saint-Laurent pour amener l'Intercolonial à Québec. Nous savons tous que l'ancien gouvernement s'était formellement engagé à venir en aide à ce projet.

Le chef de ce gouvernement, le très honorable sir John-A. Macdonald, m'avait autorisé à déclarer à la population de Québec et à tout le pays que son gouvernement, dont je ne faisais pas partie à cette époque, était prêt à donner une aide très substantielle à cette entreprise, si la ville de Québec, la province et les intéressés voulaient y contribuer pour leur part. Il voulait assurer la réalisation de ce grand projet, si important non seulement pour Québec, mais aussi pour les provinces maritimes.

Personne ne peut nier que le projet qui nous est actuellement soumis ne soit le coup de mort de ce pont. La seule raison que l'on pouvait donner pour demander une forte subvention au gouvernement fédéral pour la construction de ce pont, c'était qu'il amènerait l'Intercolonial dans la ville de Québec, au lieu d'y atteindre au moyen d'un bateau-passeur, ce qui est un mode de communication plein d'inconvénients. Avec ce pont on aurait eu une communication directe avec Montréal, au moyen d'un chemin déjà construit et en opération, le chemin de fer Canadien du Pacifique. L'honorable ministre a-t-il oublié, que l'ancien gouvernement de même que le gouvernement actuel s'était engagé à donner une aide substantielle au grand et important projet d'un pont pour relier l'Intercolonial à Québec, que les deux gouvernements avaient fait connaître publiquement leur intention et que partant, le pays était lié à cette entreprise ? Ce pont aurait donné accès à Québec non seulement à l'Intercolonial, mais aussi au Grand Tronc, qui va jusqu'à Lévis et aux autres voies ferrées du sud.

Tout le monde sait que du moment que le projet qui nous est actuellement soumis sera sanctionné par la Chambre, nous pourrions renoncer à tout espoir de jamais voir la construction de ce pont.

Pourquoi ? Parce que l'exécution de ce projet fait disparaître le principal argument en faveur de la construction du pont, puisque le gouvernement aurait amené l'Intercolonial jusqu'à Montréal par une autre voie.

S'il est vrai que l'honorable ministre ne voit dans ce projet qu'une question d'affaires, puisqu'il savait que son gouvernement s'était engagé à donner une aide substantielle à la construction de ce pont, puisqu'il savait que le gouvernement conservateur avait fait la même promesse, et que l'opposition était en état de prêter main forte à tout gouvernement qui entreprendrait de mettre ces promesses à exécution, pourquoi ne s'est-il pas informé à quelles conditions il aurait pu obtenir un droit de passage pour l'Intercolonial sur le chemin de fer du Pacifique, entre Québec et Montréal, absolument comme fait actuellement le chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'Intercolonial, entre Saint-Jean et Halifax ? Il avait toutes les raisons et la meilleure occasion du monde de faire des arrangements, tout en réalisant un grand projet qui intéresse, non-seulement la ville de Québec, mais je puis dire, toute la province. L'honorable ministre a préféré se lancer dans le projet actuel. Dans quel but ? Il m'est impossible de le deviner. S'il s'était arrangé de manière à raccourcir la distance entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick et Montréal, s'il avait l'espérance d'accomplir un progrès important pour le pays, je comprendrais qu'il agit ainsi. Mais il s'agit d'un projet qui demande à être soigneusement étudié. Je demande à l'honorable ministre—non il est inutile de le lui demander.

Après avoir écouté son discours aujourd'hui, personne ne peut être surpris de voir que cette Chambre a été traitée comme elle l'a été relativement à cette grande question. Le jour où le parlement s'est ouvert, le gouverneur général a déclaré dans le discours du Trône que ces arrangements étaient conclus et qu'ils seraient soumis au parlement. Cependant nous voilà ici, à cette heure tardive, priant ces messieurs d'exécuter leur promesse, afin de démontrer que les mots qu'ils ont mis dans la bouche du gouverneur général étaient vrais, en produisant les documents qui contiennent les arrangements que le gouverneur général a déclaré non pas être à l'étude mais absolument conclus. Cependant jusqu'à ce moment ils n'ont pas été produits en cette Chambre, et l'honorable monsieur attend aux heures agonisantes de la réunion pour faire un exposé qu'aucun député ne pourra étudier avec l'attention et le soin qu'exige une question de cette importance, un projet qui impose au pays une autre dette de sept millions de dollars. M. le président, je demande à cette Chambre, (je ne demande pas à mes honorables amis de la gauche) mais à tout homme indépendant de la droite s'il croit qu'il a été traité, que le parlement a été traité avec le respect auquel il a droit quand à cette heure tardive les arrangements que le gouvernement, à l'ouverture de la session, a dit avoir été conclus, ne nous sont pas encore soumis, quand nous n'avons qu'une déclaration verbale et que nous sommes forcés de nous lancer dans une discussion d'une déclaration verbale du ministre des Chemins de fer, dans l'exposé qu'il a fait de cette affaire à cette Chambre, a avoué qu'il ignorait et qu'il n'avait jamais pris la peine de s'assurer si, grâce à cet arrangement, Halifax allait être cent milles plus rapproché ou cent milles plus éloigné de

Montréal, alors que ce fait était un des premiers éléments à considérer dans la question de savoir si le projet serait profitable au chemin de fer Intercolonial en présence de la concurrence qui existerait.

Je crois, M. l'Orateur, que l'honorable monsieur a absolument exagéré la courte distance de vingt milles que, selon lui, on épargnerait ; je pense que l'on constatera qu'il a exagéré au moins d'un tiers ce que l'on gagne sur la distance, et que douze ou treize milles est un calcul plus véridique. Mais si l'honorable monsieur avait pris la peine d'étudier la carte, il aurait vu qu'il y a déjà un autre projet de chemin de fer qui aurait été beaucoup plus court que celui-ci. L'honorable monsieur a entrepris de faire des arrangements avec le chemin de fer du comté de Drummond au prix d'une somme considérable pour ce pays, et je n'ai pas de doute que lorsque nous arriverons au fond de cette transaction nous verrons que l'honorable monsieur avait de bonnes et de fortes raisons, des raisons majeures de faire cet arrangement avec la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond. Je dis qu'il est impossible d'envisager la chose comme étant une transaction d'affaires, elle n'a aucune des qualités d'une transaction d'affaires ; nous sommes donc obligés de regarder en arrière et au delà de tout ce que l'honorable monsieur a dit à cette Chambre pour trouver la raison pourquoi un citoyen de Montréal s'enrichit d'une manière si colossale aux dépens du Canada ; car c'est là le résumé de toute l'affaire et vaut autant le confondre tout de suite. Il paraît que le propriétaire du chemin de fer du comté de Drummond avait un "éléphant" sur les bras, que cette propriété était très ingrate et qu'il désirait s'en défaire, ce que je comprends parfaitement ; mais je ne puis comprendre qu'une personne qui occupe la position du ministre des Chemins de fer et Canaux dans ce pays, se lance dans une transaction qui, examinée à la lumière des renseignements qu'enfin nous avons pu lui arracher dans l'enceinte de cette Chambre, est dépouillée de tous les éléments sérieux qui justifieraient un emploi aussi considérable de deniers. M. l'Orateur, n'avons-nous pas dépensé déjà assez d'argent à l'endroit du chemin de fer Intercolonial ? N'est-ce pas déjà un fardeau suffisamment lourd pour le pays, sans qu'on y ajoute une dépense, au compte du capital, de sept millions en sus de tout ce que ce chemin nous coûte déjà ? Je dis qu'à mon sens, l'on ne pouvait se lancer dans une entreprise plus aléatoire et plus injustifiable. Et où en sommes-nous ? L'honorable monsieur sait qu'en affermant cette ligne pour 99 ans il entre en concurrence avec le Grand Tronc, et comme il n'a qu'un droit de circulation sur le chemin de cette compagnie, il sera entièrement à la merci et au crochet de cette dernière. Quiconque examinera la carte verra qu'au lieu d'adopter une ligne telle que le serait celle du projet du chemin de fer *Great Eastern* et tandis que la ligne actuelle du Grand Tronc s'écarte au loin dans une direction, la ligne qu'il a prise et qui est devenue un tronçon de l'Intercolonial, est une route détournée, une route en zigzag qui traverse toute cette partie du pays parfois en s'y enfonçant et parfois en s'en écartant, et est toute autre chose qu'une ligne directe de chemin de fer. De sorte que je crains fort qu'il va nous falloir aller chercher au delà de ce qu'offrent les simples détails que l'honorable monsieur nous a donnés, le mobile qui a porté le gouvernement à s'engager dans une affaire qu'il était si résolu, avant de l'entreprendre,

de mener à bonne fin, qu'il n'a pas même pris la peine de s'assurer si, une fois arrivé à Montréal, il serait en état de tenir tête à la ligne actuelle de chemin de fer dans le commerce entre cette ville et Halifax. Je n'hésite pas à dire que je n'ai jamais entendu dans cette Chambre un exposé qui fut aussi complètement dépourvu de toute justification pour une mesure de cette importance. Mais après avoir entendu les déclarations de l'honorable ministre, je comprends parfaitement pourquoi l'on nous a caché jusqu'à l'heure présente de la session les arrangements qu'à l'ouverture le gouverneur général a déclaré conclus.

Je crois que l'honorable monsieur a compris que la seule chance de faire accepter cette mesure par le parlement était d'en retarder la présentation, de cacher les arrangements que le gouvernement avait faits, de cacher les renseignements que la Chambre avait droit de demander jusqu'à la dernière minute de la session, alors qu'on n'aurait pas l'occasion de donner à cette question l'attention réfléchie et qu'une mesure de cette nature exige de notre part. Je comprends maintenant pourquoi il a été impossible d'amener l'honorable monsieur à traiter cette Chambre avec le respect qui est lui dû, avec le respect dû également à l'honneur du gouvernement même. Maintenant que nous avons entendu l'honorable monsieur et compris ce qu'il avait à dire à la Chambre, je n'hésite pas à dire que pour le chemin de fer Intercolonial comme pour les habitants d'aucune partie de ce pays, cette entreprise n'a aucune valeur quelconque. L'honorable monsieur a convenu avec le Grand Tronc de lui verser \$6,000 par année pour un point terminal à la Chaudière; il a convenu de lui verser \$37,500 de plus pour passer sur la ligne de la Compagnie de Sainte-Rosalie au pont à Montréal; il lui a donné \$40,000 par année de plus pour passer sur le pont et il a consenti à verser \$62,000 par année de plus pour obtenir des moyens de logement à son point terminal, et qu'est-ce que tout cela vaut au pays? Mais, M. l'Orateur, cela ne vaut absolument rien, parce que le Grand Tronc est un concurrent à partir du où l'honorable monsieur quitte l'Intercolonial à la Chaudière, tout le long, jusqu'à Montréal. Le Grand Tronc est un concurrent le long de cette ligne même jusqu'à Montréal, et une fois rendu à Montréal le chemin de fer Canadien du Pacifique est un concurrent pour le commerce de Montréal entre cette dernière ville et Halifax, avec une distance de pas moins que 76 milles en sa faveur. Il suffit, M. le président, d'énoncer une proposition de ce genre devant le comité pour démontrer que si l'honorable monsieur eut agi envers cette Chambre comme il était tenu de le faire dans une question de cette importance, s'il eût déposé ces documents sur le bureau pour en permettre l'examen, il lui aurait été impossible d'espérer obtenir l'appui des messieurs qui siègent à vos côtés. D'un autre côté, comment un honorable monsieur qui a à cœur les intérêts de la ville de Québec peut-il appuyer ce projet? Tout homme intelligent sait que ce projet enlève au gouvernement du Canada toute excuse possible de contribuer d'un seul dollar à la construction d'un pont construit dans le but d'amener l'Intercolonial dans la ville de Québec. Oh est le député qui, ayant à cœur les intérêts de la province de Québec, est prêt à approuver un projet qui non seulement ne donne rien à la ville de Québec mais porte le coup le plus

Sir CHARLES TUPPER.

mortel à ses vives espérances d'avoir une construction d'une importance vitale pour sa propriété? Où est l'homme, représentant de la province de Québec dans cette Chambre, qui peut consentir à imposer au gouvernement du Canada et au revenu du Canada cette dépense énorme qui ne peut avoir aucun bon résultat?

Dans le pays que le chemin traverse il n'y a pas de comté qui n'ait déjà son chemin de fer; il n'y a de profit pour personne en tant que je puis le voir, sauf pour deux intéressés. L'un est le Grand Tronc qui a fait un marché magnifique avec le gouvernement. Il n'est pas étonnant que le président de cette compagnie n'a pu s'empêcher de communiquer aux actionnaires la bonne nouvelle et leur dire comment il avait pu circonvenir le ministre des Chemins de fer du Canada et obtenir un marché avantageux. Il n'y a pas lieu de s'étonner du plaisir qu'ont manifesté les actionnaires du Grand Tronc de recevoir \$140,000 par année du trésor du Canada pour absolument rien, pour une chose qui ne rapporte rien au Canada, qui laisse l'Intercolonial à la merci du Grand Tronc; car, une fois cet arrangement terminé d'un bout à l'autre de la ligne, entre la Chaudière et Montréal, le Grand Tronc sera en état de faire concurrence à l'Intercolonial de manière à rendre ces prétendus avantages totalement inutiles pour le pays. Je puis comprendre la position prise par la Compagnie du Grand Tronc, mais je ne puis comprendre qu'un honorable monsieur qui a des intérêts à protéger les revenus du pays, soit disposé à mettre sur les épaules du peuple de nouveaux fardeaux, à moins que ce ne soit un honorable monsieur qui se serve dans cette circonstance, du même argument dont on s'est servi, me dit-on, dans une autre occasion, alors qu'il s'agissait de faire passer une mesure: il vous faut nous appuyer ou nous démissionnons. Après le spectacle que la droite nous a offert aujourd'hui et de fait dans le passé, je pense que je pourrais choisir un meilleur gouvernement de ce côté de la Chambre, des hommes qui seraient prêts à remplir les promesses faites des banquettes du trésor. S'ils ne pouvaient pas faire un meilleur marché et mieux protéger les intérêts du Canada que ne l'a fait le ministre des Chemins de fer, je me ferais une idée bien plus piètre du caractère, de la position et de l'habileté des honorables messieurs de la droite que je n'en ai présentement. Je répète que je ne puis trouver que deux raisons pour expliquer la démarche que le gouvernement a faite. La première est quant à ce qui a trait au Grand Tronc. C'est une corporation puissante au Canada; elle tient dans ses mains le sort de plusieurs comtés, et la compagnie pourra remettre, si non quelque chose dans le trésor, du moins un appui politique en considération de cette dilapidation du revenu public et ce nouveau fardeau placé sur les épaules du public.

Il est possible que sous ce rapport la droite puisse obtenir quelque chose qu'elle considère avoir plus d'importance que l'intérêt du pays. L'autre partie à qui la chose profite est le propriétaire du chemin à qui l'on a ôté ce fardeau trop lourd pour l'imposer au peuple à un coût énorme; et il n'y a pas de doute que celui-là se félicite chaleureusement de la fortune qu'il a faite par cette transaction avec le gouvernement et le ministre des Chemins de fer, et qu'il soit prêt à prouver sa gratitude de la manière la plus réelle chaque fois et partout où il en sera requis.

M. CHOQUETTE : Je ne discuterai pas la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, vu qu'il y aura lieu de le faire lors de la production des documents relatifs au contrat.

Le chef de l'opposition a parlé de cette question en tant qu'elle intéresse Québec. Nous savons tous lors de son passage à Québec, il y a quelques années, que ce monsieur a fait des promesses relativement au pont projeté. Nous savions tous, à l'époque, que ces promesses étaient faites dans un but électoral, et ni les députés ni les électeurs du district de Québec n'ont jamais eu foi en pareilles promesses, parce qu'ils savaient qu'elles reposaient sur des motifs d'élection, et qu'elles ne seraient pas remplies par le gouvernement conservateur.

Je me rappelle qu'un membre éminent de ce parti, maintenant membre de cette Chambre, a fait la déclaration : "Pas de pont, pas d'appui !" Cependant, nous n'avons pas eu de pont, et il a voté pour les conservateurs tout de même.

Une VOIX : Qui a dit cela ?

M. CHOQUETTE : L'honorable député de Montmorency (M. Casgrain).

M. CASGRAIN : Je le nie absolument.

M. CHOQUETTE : Je dois accepter la parole de mon honorable ami ; mais je puis l'informer que le *Chronicle* de Québec, l'organe du parti conservateur de l'ex-gouvernement et de l'honorable député, se vantait, le lendemain, de ce que celui-ci avait dit : "Pas de pont, pas d'appui ?"

M. CASGRAIN : Je nie absolument que le *Chronicle* de Québec ait jamais rien dit de la sorte.

M. CHOQUETTE : J'ai vu cela dans ce journal.

Quelques VOIX : Retirez cette assertion !

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je ne pense pas que l'honorable député soit obligé de retirer cette assertion. Il a déclaré que l'honorable député de Montmorency aurait dit certaines paroles : celui-ci a nié, et l'honorable député de Montmagny a accepté la dénégation. L'honorable député ajoute qu'il a vu la déclaration niée rapportée dans un journal, et l'honorable député de Montmorency nie que semblable déclaration ait été publiée. Je ne pense pas que l'honorable député (M. Choquette) soit tenu de retirer cette dernière assertion.

M. CHOQUETTE : Je n'étais pas pour le faire.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je comprends que l'honorable député a retiré sa première assertion.

M. CHOQUETTE : Oui, j'ai accepté la dénégation de mon honorable ami. Mais j'ajoute que le *Chronicle* de Québec contenait cette assertion, car je me rappelle l'y avoir lue.

M. CASGRAIN : Ce journal n'a jamais publié cela.

M. CHOQUETTE : Elle se trouvait dans ce journal.

Toutes ces promesses du parti conservateur étaient simplement des promesses d'élection, et jamais à Québec on ne s'est attendu à avoir un pont construit par le gouvernement conservateur. C'est

ainsi que les candidats libéraux ont été élus, non seulement à Québec, mais dans les comtés environnants.

On nous a dit que le gouvernement actuel voulait accorder une subvention raisonnable à toute compagnie qui sera en état de le construire ce pont. Nous ne nous attendons pas à obtenir autre chose. Le gouvernement doit avoir souci de l'argent public ; mais lorsqu'il verra qu'il existe une compagnie assez puissante pour mener à bien le projet du pont, il lui octroiera une subvention, j'en suis convaincu, de même que je suis convaincu que l'arrangement consistant à prolonger le chemin de fer Intercolonial à Montréal n'est pas le coup de mort du pont de Québec.

En mon nom et au nom de mes électeurs, je dis que si je croyais que cet arrangement empêcherait la construction du pont de Québec, je n'hésiterais pas, pour ma part, à voter contre. Les promesses faites par le gouvernement actuel ne sont pas des promesses électorales, comme celles des chefs du parti conservateur, mais ce sont les promesses d'un gouvernement désireux d'exécuter toutes ses obligations.

Sir CHARLES TUPPER : Je défie l'honorable préopinant (M. Choquette) d'établir que j'aie jamais fait, de la part du gouvernement dont j'ai fait partie ou dont sir John Macdonald était chef, une promesse quelconque qui n'ait pas été remplie.

Quelques VOIX : Oh !

Sir CHARLES TUPPER : Des rires ne régleront pas une question de ce genre. On s'occupe de faits, et non d'assertions. L'honorable député (M. Choquette) dit que nous avons failli à l'accomplissement de nos promesses ; je le nie, je défie ce monsieur de prouver que j'ai fait une promesse qui n'a pas été remplie.

Lorsque je suis allé à Québec en 1891, je ne faisais pas partie du gouvernement et lorsque la population de cette ville m'a demandé ce que le gouvernement ferait au sujet du pont auquel on s'intéressait si profondément, je lui répondis que je télégraphierais à sir John Macdonald, ce que je fis, pour recevoir une réponse que je lus publiquement. Cette promesse n'était pas mienne, car je ne faisais pas partie du gouvernement, mais c'était celle de sir John Macdonald et du parti.

M. le président, je tiens à cette promesse aujourd'hui. Je l'ai répété dans la ville de Québec à la dernière élection générale, que je sois dans l'opposition ou un timon des affaires, peu importe, cette promesse sera fidèlement remplie chaque fois et partout où l'occasion en sera offerte par les parties intéressées, en accomplissant ce que j'ai alors déclaré constituer la condition essentielle à l'obtention de l'aide du gouvernement.

Lorsqu'il attaque en cette Chambre un grand parti qui s'est toujours engagé à aider, et très largement, à l'accomplissement de cette œuvre, l'honorable député (M. Choquette) peut croire favoriser les intérêts du pont de Québec ; mais je ne crois pas que ni ses propres électeurs, ni la population de la ville de Québec, partagent son avis.

M. LAVERGNE : Cette voie ferrée traverse le comté que je représente, et je désire dire un mot à son sujet.

J'ai compris, par les paroles du ministre des Chemins de fer et Canaux, que nous n'en sommes pas à la

phase de la mesure où l'on peut discuter à propos le projet. Mais si la gauche doit discuter la question lors de la production des résolutions, je lui signale qu'elle ne doit pas se fier à la carte qu'on lui a remise. Cette carte provient d'une compagnie rivale, et ne donne aucune idée exacte de la position de la ligne projetée.

J'espère qu'avant la réouverture du débat, la gauche obtiendra de meilleurs renseignements que ceux qu'elle possède aujourd'hui. Le chef de l'opposition dit que nous allons nous engager dans une dépense de \$8,000,000. Je ne puis voir comment il forme \$8,000,000 avec une dépense annuelle de \$210,000, ça ne ressemble pas du tout à \$8,000,000. A 4 pour 100, cette dépense annuelle représente un capital d'environ \$5,225,000.

M. FOSTER : Je dirai à mon honorable ami (M. Lavergne) que cette dépense annuelle de \$210,000 représente un capital d'environ \$7,000,000 à 3 pour 100.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député a dit 4 pour 100.

M. LAVERGNE : Cela fait un million de différence, et cette différence sera suffisante pour faire face à la subvention du pont de Québec.

M. CASGRAIN : Mon honorable ami le député de Montmagny (M. Choquette) a fait certaines assertions qui ne sont pas exactes. J'avais l'honneur de présider l'assemblée à laquelle le chef de l'opposition a fait ce que l'honorable député de Montmagny appelle une promesse. A cette époque tout le monde à Québec était en faveur de la construction du pont entre Québec et Lévis—quand je dis tout le monde, je veux dire tous les conservateurs, car les libéraux se tenaient alors à l'écart. La meilleure preuve que je puisse apporter pour l'établir, c'est que quand nous, de Québec, vinmes maintes et maintes fois en députation à Ottawa, l'honorable député de Québec-est (M. Laurier), qui maintenant dirige le gouvernement, refusa plusieurs fois, bien que représentant une partie fort importante de la ville de Québec, de se joindre à nous pour faire partie de ces députations. La promesse faite alors par le chef de l'opposition était que lorsqu'une compagnie solvable serait formée, lorsque les chemins de fer qui se rendaient à Lévis et à Québec auraient souscrit un montant important pour la construction du pont, le gouvernement serait alors prêt à accueillir la proposition d'aider l'entreprise.

Sir CHARLES TUPPER : Ecoutez ! écoutez !

M. CASGRAIN : Il n'existe aucune différence entre la promesse faite par sir Charles Tupper, en 1891, et celle faite maintes et maintes fois par l'honorable député (M. Laurier) qui dirige le gouvernement.

Sir Charles Tupper a fait de nouveau cette promesse à un auditoire de Québec, en 1896, et on l'a applaudi à outrance.

Ce projet du pont de Québec a été inauguré par le parti conservateur, et les libéraux de Québec étaient alors contre nous, ou, sinon, ils ne participaient jamais à nos députations, ni ne se joignaient à la compagnie formée à cette époque, ni ne souscrivaient un sou pour la construction du pont. Maintenant qu'ils voient que ce projet inau-

M. LAVERGNE.

guré par les conservateurs à Québec y est devenu populaire, ils cherchent à l'exploiter en faveur de leur parti.

Je désire dire, M. le président, que, pour ma part, je n'ai jamais fait de promesse comme celle mentionnée par mon honorable ami (M. Choquette). Sur les hustings, dans toutes circonstances quelconques, en quelque occasion que ce soit, jamais je n'ai dit que si le gouvernement conservateur n'accordait pas une subvention importante au pont de Québec, je n'appuierais pas le parti conservateur. Je défie et je somme mon honorable ami (M. Choquette), en présence de cette Chambre, de produire un seul journal, soit le *Chronicle* de Québec, soit tout autre qui rapporte que j'aie prononcé les paroles que lui, l'honorable député (M. Choquette) m'attribue. Ce discours a été fait à certain jour, en certain mois, en certaine année, et il peut aisément le trouver. Je le défie d'apporter ici aujourd'hui, ou tout autre jour, le journal qui établisse la vérité de son assertion.

Ces assertions de ces messieurs de la droite sont des assertions qu'on sait n'être pas exactes, et qu'on peut nier en tout temps.

C'est comme les promesses qu'ils ont faites dans l'opposition, et au moyen desquelles ils ont escaladé le pouvoir, mais qu'ils n'ont jamais remplies. Les honorables membres de la droite parlent d'engagements. M. le président, les engagements pris par le parti conservateur ont été observés, mais qu'est-il advenu des engagements pris par le parti libéral quand il était dans l'opposition ? Le parti libéral a violé tous ses engagements, renié toutes ses déclarations et foulé au pied toutes ses promesses, et le seul moyen pour lui de se racheter a été de s'emparer des projets du parti conservateur et de les exécuter.

M. LEMIEUX : L'honorable député voudrait-il nous rapporter ce qu'il a dit à cette assemblée à propos du pont ?

M. CASGRAIN : Mon honorable ami était un tout jeune homme dans ce temps-là. C'était presque un enfant. Il était tellement jeune qu'il ne pouvait, je crois, lire les journaux. Lorsque cette assemblée a eu lieu il n'était pas question du pont.

M. LEMIEUX : Qu'avez-vous dit alors ?

M. CASGRAIN : Si je répétais le discours que j'ai fait, je pourrais peut-être convertir mon honorable ami et l'amener de ce côté-ci de la Chambre. Il n'était pas question du pont dans ce temps-là. Il était question d'une ligne courte entre Québec et les provinces maritimes. Ce que j'ai dit alors, je le répète aujourd'hui, je préconise une politique raisonnable ; j'ai dit que quand il y aura une compagnie solvable et que les chemins de fer qui entrent dans Québec fourniront leur quote-part, il sera du devoir du gouvernement du Canada de contribuer à la construction d'un pont entre Québec et Lévis. Mais ce n'est pas ici la question en litige. L'honorable député de Montmagny (M. Choquette), a détourné très habilement l'attention de la Chambre de la question qui nous est soumise. C'est là une question très importante, non pas tant pour l'opposition et le pays, que pour les membres du parti ministériel ; et cette question sera, pour eux, d'une beaucoup plus grande importance, avant que le dernier mot ait été dit. Je vois l'honorable ministre des Travaux publics regarder de ce côté.

Mais nous en entendrons bien davantage avant que nous en ayons fini avec cette question. Le sujet soumis à la considération de cette Chambre est le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, ou plutôt jusqu'à Saint-Hyacinthe. Nous avons toujours cru que l'Intercolonial avait été construit pour remplir un engagement contracté avant la confédération, savoir : réunir les provinces maritimes aux provinces supérieures par un chemin de fer aboutissant à Québec ou à Lévis. L'Intercolonial joint, à Lévis, le Grand Tronc et le Québec Central et toutes les autres lignes qui partent de ce point-là et se rendent dans l'ouest du Canada.

Quelle est la position créée par le prolongement de l'Intercolonial depuis la Pointe-Lévis jusqu'à Saint-Hyacinthe ? Nous serons dans la même position où nous sommes aujourd'hui à Lévis. Nous opérons un raccourcissement à Lévis, avec les lignes qui vont de l'est à l'ouest. Comment le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Saint-Hyacinthe, et même jusqu'à Montréal, améliorera-t-il notre position ? Nous n'améliorons pas la position des provinces maritimes ni de la partie est du Canada, — pas le moins du monde. Je dis ici, sous ma responsabilité que cette entreprise masque un projet qui n'est pas à l'avantage du Canada, mais simplement à l'avantage de quelques personnages qui siègent de l'autre côté de la Chambre. Voilà ma déclaration, et je crois qu'avant longtemps, cette Chambre aura la preuve qu'elle est parfaitement vraie.

Mais revenons au pont, pour un instant. L'une des principales raisons que nous avons fait valoir pour obtenir la construction d'un pont entre Lévis et Québec était que cela donnerait une ligne de chemin de fer ininterrompue sur le territoire canadien, entre l'Atlantique et le Pacifique. C'était là le seul argument qui pesait dans la balance du gouvernement du Canada. Au point de vue de la stratégie militaire, c'était le grand argument que nous employions toutes les fois que nous venions ici en députations de la ville de Québec. Mais si l'Intercolonial est prolongé depuis Lévis jusqu'à Saint-Hyacinthe ou jusqu'à Montréal, alors cette entreprise, que la ville de Québec et tous les comtés environnants ont si fort à cœur, sera privée de cet argument. Je suis surpris de voir mon honorable ami, le député de Montmagny, appuyer cette mesure, parce que j'ai cru qu'il avait toujours été en faveur du pont, et la question qu'il a posée aujourd'hui à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux prouve qu'il n'a pas changé d'avis. Comment se fait-il alors qu'il consente à se déposséder de ce grand avantage ? Mais nous aurons probablement l'occasion de discuter cette question plus tard et nous serons probablement en état de constater si le Canada a quelque profit à retirer du prolongement de l'Intercolonial.

Tout le monde sait que les honorables membres de la droite déclarent avec ostentation que la ville de Québec est la grande citadelle libérale de la province de Québec ; mais nous leur demanderons de parcourir la ville de Québec, d'aller à la chambre de commerce, d'aller au bureau de grandes corporations commerciales et de trouver un homme, en dehors des gens qui jouissent des faveurs ministérielles, qui approuve le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Saint-Hyacinthe ou jusqu'à Montréal. Ce projet est universellement condamné par tous les hommes d'affaires de Québec, et je demande aux députés qui représentent particulièrement la ville de Québec en cette Chambre, comment ils peuvent

voter pour un projet qui va priver cette ville de la plus grande et de la plus riche partie de son commerce. Qu'est-ce que disent les marchands et les industriels de la ville de Québec ? Ils déclarent que si l'extension projetée est exécutée, ils vont perdre la plus grande partie de leur commerce avec les provinces maritimes et avec les comtés que traverse l'Intercolonial, et que ce commerce ira à Montréal. Je ne suis pas surpris de ne pas voir ici, pour défendre le projet du gouvernement, l'honorable monsieur qui représente Québec-centre. Je ne suis pas surpris de voir qu'il a quitté la Chambre. Il n'y a pas en cette Chambre un seul représentant de la ville de Québec qui oserait se lever pour défendre la mesure du gouvernement. Je constate que mon honorable ami, le député de Québec-ouest (M. Dobell), est absent lui aussi. N'est-ce pas la preuve qu'il n'y a pas ici un seul député de la ville de Québec qui oserait se lever et approuver ce prolongement de l'Intercolonial depuis Lévis jusqu'à Montréal ? C'est une question qui reviendra probablement devant cette Chambre, et c'est une question qui aura probablement plus de portée sur la politique de ce pays que ne paraissent le croire aujourd'hui certains membres de la droite.

M. FOSTER : J'aimerais poser une ou deux questions à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Je ne me propose pas de discuter le fond même du sujet qui nous occupe, mais je veux obtenir des renseignements sur lesquels le comité pourra s'appuyer dans une discussion ultérieure. Je veux demander si, dans le calcul des sommes à payer, mon honorable ami a fait entrer en ligne de compte toute somme que l'on pourra donner à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, afin de l'aider à élargir le pont Victoria et à y poser une double voie. Y a-t-il autre chose à donner en sus de ce que l'on vient de mentionner ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement s'est engagé à donner au chemin de fer du Grand Tronc la subvention usuelle de 15 pour 100 sur les dépenses nécessaires à la reconstruction de son pont, cette subvention totale ne devant pas dépasser \$300,000.

Sir CHARLES TUPPER : Cela ne comprend pas les \$40,000 que vous lui payez pour le droit de passage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : J'ai une autre question à poser. L'honorable ministre serait-il capable d'exposer à la Chambre à quelles conditions le chemin de fer du Grand Tronc aurait loué le droit de passage sur sa voie actuellement construite entre Lévis ou la Chaudière et Montréal ? Il y avait trois routes ; l'une le *Southern* ou *Great Eastern* que nous aurions pu prendre et compléter ; il y avait ensuite la route intermédiaire que mon honorable ami a choisie ; et enfin il y avait la route même du Grand Tronc. Afin de mettre le comité en état de juger si l'on a fait un marché prudent, nous devrions savoir à quelles conditions nous aurions pu nous procurer un droit de passage sur la ligne du Grand Tronc depuis la Chaudière jusqu'à Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pu nous procurer les

conditions du Grand Tronc concernant l'autre partie de sa ligne de Sainte-Rosalie à la Chaudière. Nous avons pensé qu'il ne serait pas avantageux pour nous d'entrer en négociations avec le Grand Tronc concernant cette partie de sa ligne, parce que les rampes et la distance étaient telles qu'il aurait été imprudent de notre part de faire quelque arrangement à ce sujet. Je suis informé d'une manière croyable que nous n'aurions pas pu transporter sur cette ligne plus que la moitié des chargements que peut transporter la voie du comté de Drummond; c'est-à-dire que l'on ne pouvait pas monter les rampes avec la moitié du chargement.

M. FOSTER : Mon honorable ami ne sait pas à juste quelles sont ces rampes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, mais je le saurai quand la question reviendra sur le tapis.

M. FOSTER : Mon honorable ami voudrait-il donner deux autres détails, savoir : le coût de l'exploitation de ce chemin entre la Chaudière et Montréal, et le coût de l'entretien lorsque le gouvernement aura commencé à l'exploiter ? C'est là, je suppose, suivant l'interprétation de l'honorable ministre, un arrangement d'affaires. Nous devons payer, en premier lieu, \$210,000 par année, nous devons payer ensuite les frais d'exploitation, et enfin les frais de l'entretien du chemin. Pour faire face à cela, nous avons à calculer l'augmentation du trafic qui résultera de cet arrangement ; et l'avantage de ce marché, comme opération commerciale, dépendra de la différence entre les recettes et les dépenses. Cela exigera une étude minutieuse afin de constater l'accroissement du trafic que nous pouvons espérer en entrant à Montréal, comparé au trafic actuel. Les recettes que nous donnera cette augmentation du trafic seront le bon côté de la médaille et l'entretien, les dépenses et les intérêts, en seront le revers. Si mon honorable ami veut nous fournir un état indiquant la moyenne des frais d'exploitation et d'entretien, les dépenses et l'indemnité à payer pour droit de passage, nous pourrions nous former une idée sur un côté de l'opération au moins. Ensuite nous pourrions estimer, au meilleur de notre jugement, quelle sera l'augmentation des affaires qui résultera de cette transaction.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je fournirai à l'honorable député nos estimations des recettes et le revenu que donnera la nouvelle ligne, et nos estimations des dépenses qu'elle entraînera, indiquant en même temps la marge qu'il y a entre les deux. Mais je n'ai pas en ce moment mes notes à ce sujet.

M. FOSTER : Quand vous traversez le pont et que vous entrez à Montréal, y a-t-il quelque voie de raccordement pour le trafic entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand Tronc, de manière à ce que les wagons chargés passent directement de la ligne du Grand Tronc sur celle du Pacifique, et *vice versa* ? Ou est-il vrai, qu'arrivé à Montréal, chaque once de marchandises que vous pouvez espérer transporter de la ligne de l'ouest du chemin de fer Canadien du Pacifique—ce qui, je le présume, est une des choses que vous avez eues en vue, devra être déchargé et trans-

M. BLAIR.

bordé dans un autre wagon ? Si je suis bien renseigné, il n'y a pas de voie de raccordement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se trompe lorsqu'il dit qu'il n'y a pas de raccordement. Nous avons vu à ce qu'il y ait un raccordement.

M. FOSTER : Comment ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Par les moyens ordinaires de raccordement. Il y a des voies d'évitement et autres à la gare du Grand Tronc, lesquelles joignent la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, et nous avons stipulé le droit de nous servir de ces voies-là, et de faire ces raccordements. C'est une des choses que nous nous sommes bien gardés de négliger.

M. FOSTER : Je suis heureux d'apprendre cela, mais l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux verra dans quelle position il place les membres indépendants de la Chambre des Communes. Nous sommes à neuf jours du terme fixé pour la prorogation. Voici une des plus importantes questions qui puissent être soumises à la considération de cette Chambre, entraînant une augmentation immédiate de la dette de \$7,000,000 pour cette affaire seulement, et cependant quoique le projet fut tout bâclé lorsque les Chambres se sont réunies, nous sommes à neuf jours du temps fixé pour la prorogation, avant d'avoir un seul document soumis à ce comité pour nous permettre d'en venir à une conclusion. Ce n'est pas ainsi qu'un gouvernement devrait traiter les députés indépendants qui l'appuient, et ce n'est pas une conduite que le pays considérera juste et loyale, lorsqu'il s'agit d'une dépense projetée de \$7,000,000 sur le compte du capital. Ce montant sera dépensé hors de tout doute ; il n'y a pas de calculs pour établir le contraire. Maintenant, d'ici à ce que la résolution soit prise en considération, je demanderai au comité d'étudier deux points. Le premier point, je l'ai déjà prouvé, c'est que cet arrangement ajoute \$7,000,000 au moins à la dette nationale.

M. CHARLTON : A quel taux d'intérêt ?

M. FOSTER : Trois pour cent ; et c'est là un taux que l'on peut raisonnablement prendre comme base. J'appellerai l'attention du comité sur un autre point aussi très important. La seule chose que nous acquerrions en propre par cette dépense est une partie d'un chemin entre deux points de la ligne du Grand Tronc. Nous obtenons aussi l'usage d'une section du Grand Tronc du côté de la Chaudière, et de plus l'usage d'une section du Grand Tronc, et son terminus du côté de Sainte-Rosalie. Le gouvernement a stipulé, je suppose—l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux me corrigera, si je me trompe—que le Grand Tronc paierait tous les frais d'entretien de ces deux sections du chemin de fer du Grand Tronc sur lesquelles nous avons un droit de passage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans quels cas ?

M. FOSTER : Sur les deux sections du Grand Tronc sur lesquelles le gouvernement a acquis un droit de passage.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** : Pas du tout ; l'arrangement que nous avons conclu est de la même nature que les arrangements similaires que font entre elles les compagnies de chemins de fer. Il y a un loyer déterminé, dans tous les cas où l'on achète un droit de passage, comme celui que nous avons acquis ; et les frais d'entretien sont divisés également entre les deux compagnies en prenant pour base les travaux exécutés.

M. FOSTER : Très-bien ; nous obtenons des renseignements, miette par miette, et mon argument est beaucoup plus fort que je ne pensais. Que le comité examine ce que cet arrangement comporte, de ce côté-ci de Sainte-Rosalie. Le Grand Tronc est obligé d'entretenir son chemin de cet endroit à Montréal, il est obligé d'entretenir ses gares que nous ayons un droit de passage ou non ; il est obligé d'élargir son pont et d'y mettre une double voie, soit que nous lui donnions quelque chose pour cette fin, ou non. Il fera absolument les mêmes dépenses qu'il fait aujourd'hui. Comme corporation, il était obligé de faire cette dépense. Il fait cette dépense et nous partageons. Que donnons-nous au Grand Tronc pour ces deux sections. Sur ces \$7,000,000, nous payons au Grand Tronc \$5,000,000, et le Grand Tronc ne dépensera pas, pour l'entretien de son chemin, un seul dollar de plus, par le droit de passage qu'il nous accorde. Mais il y a plus. Non seulement nous lui donnons \$5,000,000, mais en sus, nous payons notre quote-part dans les frais de l'entretien du chemin sur chacune de ces deux sections extrêmes.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Pourquoi pas ?

M. FOSTER : Certainement, pourquoi pas ? Il y a là, pour le comité, matière à réflexion ; il y a là, pour le pays, matière à réflexion. Le Grand Tronc pouvait bien tressaillir de joie d'un bout à l'autre de son immense réseau, lorsqu'il a reçu un cadeau de \$5,000,000 et en outre, l'assurance que l'on paierait une certaine contribution annuelle pendant quatre-vingt-dix-neuf ans pour l'entretien des deux sections extrêmes de son chemin. Mais il y a un autre point qui mérite considération. L'Intercolonial, aboutissant à Lévis, pouvait, au moyen d'un pont pénétrer dans la ville de Québec ; et en construisant ce pont, on aurait rempli, — si le gouvernement avait fait cas de ses engagements — les promesses faites au peuple. En opérant ce raccordement, l'Intercolonial aurait joint, les voies se croisant, les deux chemins de fer qui aboutissent à la ville de Montréal, le chemin de fer Canadien du Pacifique d'un côté, et le Grand Tronc de l'autre. Dans quelle position se trouve maintenant la ville de Montréal, en ce qui concerne le trafic ? La position n'est pas aussi bonne qu'elle l'aurait été si l'on avait fait un raccordement à Québec, car le gouvernement a stipulé des conditions qui font entrer l'Intercolonial en concurrence avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, lequel, dans le trafic qui se fait avec l'Europe, est intéressé à avoir tout le trafic possible sur sa voie qui est plus courte de 76 milles que celle du gouvernement. Si vous aviez opéré un raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Québec, vous lui auriez donné le transport des marchandises entre Montréal et

Québec sur cette voie qu'il est obligé d'entretenir. Tel qu'exposé devant ce comité, cet arrangement me paraît un arrangement qui ne peut être défendu. Je n'hésite aucunement à dire que s'il n'y avait pas eu une force occulte, s'il n'y avait pas eu d'engagement antérieur, s'il n'y avait pas eu un contrat onéreux et fait à la hâte, un contrat dont les membres de ce parlement ne connaissent pas le premier mot, et si l'on avait amené cette question devant le comité sous la forme d'une proposition purement d'affaires, il n'y aurait pas dix hommes dans ce comité qui l'approuveraient.

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** : Il me semble que la question qui nous est soumise est des plus simples. Il est vrai que nous avons entendu des discours dont l'objet était de l'embrouiller.

Mais quels sont les faits ? Jusqu'ici l'Intercolonial avait son terminus à la Chaudière. C'est un fait bien connu que ce chemin de fer a coûté des millions et des millions au pays. Des années, les frais d'exploitation se sont soldés par un découvert s'élevant à près d'un million de dollars. Il est vrai que dans ces dernières années, la position s'était améliorée, mais tout de même l'Intercolonial n'a jamais payé ses frais d'exploitation. Or, y a-t-il dans ce comité un seul homme prêt à se lever et à déclarer qu'un grand chemin de fer comme l'Intercolonial doit être privé pour toujours de l'avantage d'avoir son terminus dans un grand centre ? Aujourd'hui ce chemin n'a pas ce terminus dont il a besoin.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a jugé bon de faire un arrangement par lequel l'Intercolonial aura à l'avenir son terminus dans la ville de Montréal. Mais les honorables membres de la gauche disent, entre autres choses dont j'aurai occasion de dire un mot . . .

M. CASGRAIN : Avant que l'honorable ministre continue, me permettrait-il de lui poser une question ?

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** : Certainement, avec plaisir.

M. CASGRAIN : Si ce chemin de fer doit coûter sept ou huit millions de dollars afin de pouvoir entrer dans Montréal, pourquoi mon honorable ami (M. Tarte) n'a-t-il pas fait le terminus dans la ville de Québec au moyen d'un pont qui aurait coûté quatre millions ?

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** : Je vais certainement répondre à la question que l'honorable député m'a posée. Mais je voulais aborder un autre point. Nos amis de l'opposition prétendent que ce projet va entraîner une dépense de sept ou huit millions de dollars. J'aimerais savoir comment il peut en être ainsi. Le chef de l'opposition est le premier qui ait dit que l'entreprise coûterait sept millions.

Une **VOIX** : Huit millions.

Sir **CHARLES TUPPER** : J'ai dit entre sept et huit millions.

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** : Un million de plus ou de moins, cela ne fait pas beaucoup de différence dans la bouche du chef de

l'opposition. Disons que l'entreprise coûterait sept millions. Examinons les faits tels qu'ils sont.

M. FOSTER : Donnez-nous tous les faits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami (M. Foster) connaît certains faits qu'il désire exposer devant cette Chambre, qu'il se lève et qu'il relate ces faits comme un homme. Nous ne souffrirons pas, aucun de nous, des insinuations injustes. Si l'honorable député ou quelque autre député parmi les membres de la gauche, connaît quelque chose de mal à ce sujet, qu'il le dise immédiatement. Nous sommes désireux à les entendre, nous sommes désireux de les entendre.

M. CASGRAIN : Pas aussi désireux que cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député (M. Casgrain), qui ne devrait pas plaisanter sur un pareil sujet, a quelque chose à dire, qu'il parle maintenant. Et de la part du gouvernement, je défie n'importe quel membre de l'opposition de dire qu'il y ait quelque chose de louche dans cette transaction. Nous sommes à discuter une question d'affaires.

Quels sont les faits ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux a conclu un arrangement par lequel il a convenu de payer \$210,000, par année, pour se servir de la voie du Grand Tronc et de celle du chemin de fer du comté de Drummond. Si nous admettons que l'Intercolonial devait avoir son terminus à Montréal, nous avons à décider, s'il était mieux de construire une voie ferrée jusqu'à Montréal, ou s'il était mieux de faire l'arrangement que nous avons conclu. Je suis surpris d'entendre un homme d'affaires, un homme habile, le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), parler comme il l'a fait aujourd'hui. Il connaît la ville de Montréal ; il connaît les chemins de fer de Montréal et il sait ce qu'il en a coûté au chemin de fer Canadien du Pacifique pour pénétrer jusqu'au cœur de Montréal. Connaissant Montréal, comme je le connais, j'affirme ici qu'il aurait été impossible à un chemin de fer du gouvernement d'avoir une gare extrême à Montréal, sans dépenser entre douze à quinze millions de dollars. Aucun homme d'affaires ne peut nier ce que j'avance maintenant. La question était alors de savoir s'il était préférable d'avoir une gare extrême dans de telles conditions. Les honorables membres de la droite disent que nous allons augmenter la dette du Canada, de \$7,000,000. Je fais une prophétie, M. le président, non seulement par l'arrangement que nous avons conclu, nous n'aurons pas de déficit, mais les recettes de l'Intercolonial, augmenteront tellement, que nous aurons un surplus considérable. L'avenir dira si j'ai tort ou raison.

M. FOSTER : Sur quoi basez-vous cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur la raison la plus simple du monde. Actuellement l'Intercolonial, n'a pas de grand centre pour son terminus. Mon honorable ami prétendra-t-il que ce n'est rien pour un grand chemin de fer d'avoir son terminus à Montréal ? Y a-t-il un homme jouissant de son bon sens qui oserait le prétendre ? L'honorable député dit aussi : Vous n'auriez pas dû conclure cet arrangement ; vous auriez dû, plutôt vous fier au chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. TARTE.

Si nous avons adopté le plan qu'ils nous conseillent aujourd'hui, nous aurions été tout simplement à la merci du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne suis pas hostile à la ville de Québec ; bien loin de là, et je déclare que le projet qui nous est maintenant soumis ne nuira en rien à tout ce qui a pu être promis au sujet de la construction d'un pont à Québec.

Pour revenir à la question elle-même, je dis qu'après avoir décidé qu'il était nécessaire que l'Intercolonial eut son terminus à Montréal, nous avons à choisir entre construire un chemin nous-même ou faire les arrangements que nous avons faits. Or, que coûterait un pont en face de Montréal ? Était-il possible de construire un pont à cet endroit sans dépenser cinq ou six millions sans compter le coût du chemin. Nous aurions été obligés de construire le chemin et d'acquérir des facilités terminales dans la ville, où la propriété est très cher. En dehors du pont, ces facilités terminales seules nous auraient coûté de 10 à 12 millions de plus qu'aurait coûté la construction d'un chemin entre Lévis et Montréal ! La distance est, je suppose, d'environ 150 milles, en chiffres ronds. A-t-on déjà construit un chemin de fer au Canada, qui n'ait pas coûté au moins \$15,000 par mille ?

Qu'on additionne ces différentes sommes. Maintenant il me faut employer une expression sévère. N'est-ce pas une proposition insensée de venir déclarer qu'un chemin de fer reliant l'Intercolonial à Montréal, ne sera pas un chemin de rapport ? Je répète ce que j'ai dit il y a un instant. Non seulement nous n'avons pas augmenté d'un sou la dette de l'État, mais nous avons pris le meilleur moyen de faire de l'Intercolonial un chemin rémunérateur.

Voilà la politique que nous avons suivie. Je n'en dirai pas davantage pour le moment, mais si quelqu'un parmi l'opposition suppose qu'aucun membre du cabinet a mal agi dans cette affaire, qu'il le dise, et qu'il le dise maintenant.

Quelques VOIX : Écoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelques députés crient "écoutez ! écoutez !" mais qu'ils portent leurs accusations franchement et comme des hommes.

M. CASGRAIN : Nous n'avons généralement pas peur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et moi, je n'ai généralement pas peur, c'est que je n'ai généralement rien à me reprocher. Je crois avoir réfuté, M. le président, toutes les objections soulevées contre l'adoption de ce projet. D'abord, il aurait fallu beaucoup d'argent pour construire un chemin jusqu'à Montréal ; deuxièmement, il aurait été presque impossible d'acquérir des facilités terminales dans cette ville ; troisièmement, la construction d'un chemin par le gouvernement aurait aussi entraîné la construction d'un pont en face de Montréal. Tout cela réuni aurait absorbé des sommes considérables, tandis que par l'arrangement que nous avons fait, l'Intercolonial deviendra un chemin de rapport.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

Chemin de fer Intercolonial \$348,000

M. QUINN : Lorsque la séance a été suspendue, la question du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, n'était pas réglée et les remarques de l'honorable ministre des Travaux publics ne me paraissent pas avoir donné satisfaction à tout le monde. Pour ma part, je considère que le gouvernement ou le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas traité cette question au point de vue des affaires. Il y a beaucoup de choses à considérer avant d'entreprendre les dépenses considérables qui entraîneront le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal par la voie que le gouvernement a choisie. D'abord, au point de vue des affaires, il est bon de se demander s'il est bien nécessaire d'obtenir un droit de passage sur la rive sud du Saint-Laurent. Le but que l'on se propose est sans doute d'obtenir du trafic pour l'Intercolonial et de le mettre en état de lutter contre les autres lignes qui desservent les provinces maritimes. Si ce but n'est pas atteint, il est inutile de songer à prolonger cette voie jusqu'à Montréal, et à moins que ce but ne soit atteint d'une manière satisfaisante, l'entreprise n'a rien pour la recommander aux yeux du public.

Le ministre des Travaux publics nous demande de porter des accusations. Quelle que soit notre manière de voir sur ce chemin, ou les moyens qu'on a employés pour l'obtenir, nous choisirons notre temps pour porter des accusations, s'il y a lieu.

Mais il serait bon d'étudier si le même but ne serait pas atteint en construisant un pont à Québec, ou en obtenant un droit de passage sur la voie actuelle du chemin de fer du Grand Tronc ou tout autre ligne venant à Montréal. La première chose qui frapperait un homme d'affaire, en présence de cette proposition serait les avantages qu'il y aurait à obtenir ce droit de passage jusqu'à Montréal. L'Intercolonial se trouvera-t-il dans une position différente de celle où il est aujourd'hui à Québec ? Obtiendra-t-il des privilèges qu'il ne peut pas obtenir en restant à Lévis et en évitant toutes ces dépenses ? Si le chemin est prolongé jusqu'à Montréal, n'aura-t-il pas à lutter contre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand Tronc ? Ni l'une ni l'autre de ces concurrences ne disparaîtront par le fait que l'Intercolonial se rendra jusqu'à Montréal. Vaut-il la peine alors de faire de si grands sacrifices pour prolonger le chemin jusqu'à Montréal, si cela n'empêche pas la concurrence des deux autres lignes ?

Si le chemin restait à Lévis, avec son terminus actuel, et si un pont était construit entre Lévis et Québec, cela coûterait environ \$4,000,000. De cette manière l'Intercolonial aurait pour l'alimenter tout le trafic venant de Montréal, sur la rive nord par le chemin de fer Canadien du Pacifique et sur la rive sud par le chemin de fer du Grand Tronc. Cela coûterait \$3,000,000 de moins que la construction d'une ligne jusqu'à Montréal. Non seulement ce serait un avantage pour l'Intercolonial, mais aussi pour la ville de Québec ; car outre que cela relierait Québec à l'Intercolonial, cela donnerait aussi à toute la population des communications avec la rive sud, communications qu'elle demande depuis des années et qui lui ont été promises par les différents gouvernements.

De plus si l'on croit nécessaire de prolonger l'Intercolonial, il serait bon de prendre en considération le coût de l'entreprise et voir et si on ne pourrait pas trouver un moyen plus économique que celui que propose le gouvernement. Le petit bout de chemin à la Chaudière coûte \$6,000 par année ; le chemin de la Chaudière à Sainte-Rosalie coûte \$64,000 par année ; l'usage du chemin depuis Sainte-Rosalie jusqu'au pont coûte \$37,500 ; l'usage du pont Victoria coûte \$40,000, et l'usage des gares à Montréal, \$82,500.

L'honorable ministre a parlé de correspondance entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Grand Tronc à Montréal. Il n'y a pas de telle correspondance entre les deux lignes dans la ville de Montréal. Il y a une voie de raccourciement, à six ou sept milles à l'ouest de la ville.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On m'a dit à 4 milles. Puis il y en a une autre dans les limites de la ville.

M. QUINN : C'est peut-être l'intention des compagnies de construire une ligne de ce genre, mais il n'y en a pas actuellement. Il y a une voie le long des quais en été, mais ce n'est pas à cette saison que la nouvelle ligne sera utile. Le chemin sera surtout utile en hiver, et dans quelques instants, je reviendrai plus au long sur ce point. La seule correspondance entre le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique est à quelque distance à l'ouest de la ville.

Dans quelle position sera l'Intercolonial une fois rendue à Montréal ? Je comprends qu'il est propriétaire du chemin entre Sainte-Rosalie et Montréal. Il n'est pas propriétaire des gares, ni des terminus qui sont tous entre les mains du chemin de fer du Grand Tronc. C'est durant l'hiver que l'Intercolonial retire le plus de bénéfices et durant cette saison le chemin de fer du Grand Tronc est son plus fort concurrent pour le transport du fret. On voit donc que l'Intercolonial est virtuellement à la merci du chemin de fer du Grand Tronc, pour ce qui concerne le chemin depuis Sainte-Rosalie et le terminus à Montréal.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comment est-il à la merci du chemin de fer du Grand-Tronc ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que voulez-vous dire par être à la merci du chemin de fer du Grand Tronc ? Nous ne sommes pas plus à la merci du chemin de fer du Grand Tronc que vous ne seriez à la merci d'un propriétaire si vous louiez une maison pour un grand nombre d'années.

M. QUINN : Je vais expliquer comment l'Intercolonial sera à la merci du chemin de fer du Grand Tronc. Ce dernier est propriétaire des gares.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous y avons les mêmes droits que lui.

M. QUINN : Oui, mais pas plus. Vous avez le même droit à l'usage du chemin, mais vous n'en avez pas la gestion, et c'est lui qui décidera de la préférence à donner à un convoi sur un autre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. QUINN : L'honorable ministre prétend que non. Mais après tout le gouvernement n'est que le locataire et son bail ne lui permet pas de régenter le propriétaire. Tout le monde sait que durant les mois d'hiver il y a affluence de marchandises sur cette ligne entre Montréal et Portland, ce qui comprend la ligne entre Montréal et Sainte-Rosalie, jusqu'à Richmond. Si on ajoute à cela, le surplus de trafic de l'Intercolonial, croit-on que le chemin de fer du Grand Tronc va retarder son propre trafic pour faciliter la circulation des convois de l'Intercolonial ? Vous aurez les mêmes droits que les propriétaires, mais vous serez à sa merci et on peut être certain que notre trafic sera gêné par l'encombrement durant tout l'hiver.

M. PENNY : Qu'est-ce qui aurait lieu sur le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

M. QUINN : Je ne vois pas quel rapport cela peut avoir avec la question, à moins que l'honorable député ne demande ce qui aurait lieu si le gouvernement avait conclu des arrangements avec le chemin de fer Canadien du Pacifique par la rive nord.

M. PENNY : Je demande si le chemin de fer Canadien du Pacifique ne gênerait pas le trafic aussi bien que le Grand Tronc.

M. QUINN : Pas sur cette ligne.

M. PENNY : Mais sur la voie entre Québec et Montréal.

M. QUINN : Il ne s'agit pas de cela dans le moment. Je ne cherche pas à établir qu'il serait avantageux d'obtenir un droit de passage sur le chemin de fer de la rive nord, mais je signale les difficultés que présente l'arrangement fait par le gouvernement. Je prétends qu'une des conséquences de cet arrangement sera que durant les mois d'hiver, le trafic de l'Intercolonial entre Sainte-Rosalie et Montréal sera constamment gêné et retardé. Maintenant tout le monde sait, et personne mieux que mon honorable ami (M. Penny) que pendant l'hiver le chemin de fer Canadien du Pacifique entre Montréal et Québec n'est pas aussi encombré. Avec un pont à Québec et un droit de circulation sur le chemin de fer de la rive nord, le trafic entre Montréal et Halifax n'aurait souffert aucun retard durant l'hiver.

Je ne prétends pas qu'on aurait dû faire des arrangements pour obtenir le droit de circulation sur le chemin de fer Canadien du Pacifique ; je ne crois même pas que cela soit nécessaire. Ma prétention est que si le pont de Québec avait été construit il aurait été beaucoup plus avantageux pour l'Intercolonial de se servir du chemin de fer Canadien du Pacifique et du Grand Tronc comme tributaires et d'échanger le trafic avec ces deux lignes.

Un honorable ministre a parlé de la différence entre sept et huit millions de piastres et a prétendu que cette différence d'un million pourrait être consacrée à la construction d'un pont. Aujourd'hui nous payons sept millions pour l'usage de ce chemin entre Montréal et Québec, et un million de plus, ferait une dépense totale de huit millions. L'honorable ministre des Travaux publics rit de cela. Il est facile pour un gouvernement de dire à M. QUINN.

ses partisans : Nous avons décidé telle ou telle chose, et comme des partisans loyaux vous devez l'approuver ; mais je dirai à ces partisans du gouvernement du district de Québec que ce n'est pas la première fois qu'un gouvernement fait des promesses qu'il ne tient pas. Ce n'est pas la première fois qu'un gouvernement, après avoir fait adopter le projet qu'il avait en vue, lorsque les promesses ont été faites, a fini par dire à ses partisans : Il m'est impossible de faire ce que vous demandez ; cela entraînerait de trop grandes dépenses.

Je suis convaincu que si le gouvernement fait adopter cet arrangement, il dira à ses partisans du district de Québec : Vu les dépenses considérables que nous avons dû faire, il nous est impossible de fournir un million de piastres pour la construction d'un pont à Québec.

De plus, la Chambre a été saisie de ce projet à la dernière minute, sans avoir été mise en possession des pièces officielles, et il nous est impossible de le discuter dans ses détails sur les simples déclarations verbales des ministres. A première vue, cependant, il me semble que ce contrat ne devrait pas être ratifié. Il est difficile d'en comprendre la signification exacte, mais je signale à l'attention du ministre des Travaux publics les rapports des journaux à propos de ce projet. Je ne doute pas qu'il ne les ait lus, parce qu'ils ont été publiés, non pas dans un journal, mais dans un grand nombre de journaux. Cette après-midi, il demandait des accusations. Il est inutile d'en porter dans cette Chambre. L'honorable ministre a ici une belle occasion de faire arrêter quelqu'un pour libelle, comme il l'a déjà fait. J'espère qu'il poursuivra ces journalistes, et j'espère aussi, que si des poursuites sont intentées, il ira jusqu'au bout, pour se laver des accusations portées par ces journaux.

M. McMULLEN : Je ne retarderai pas le comité parce que j'aurai l'occasion de discuter cette question lorsqu'elle reviendra devant la Chambre sous forme de résolution. On regarde la ville de Montréal comme destinée à devenir le Liverpool du Canada et l'honorable député (M. Quinn) qui a le grand honneur de représenter ce grand centre commercial, ne lui a certainement pas fait honneur par la manière dont il a discuté cette question, cette après-midi.

Personne ne niera que l'Intercolonial depuis sa construction, jusqu'à présent a toujours été une source de dépense pour le pays. Il est déplorable de voir que ce chemin de fer, après tout l'argent qui y a été englouti, ne donne pas plus de revenus à l'État. C'est décourageants de constater tous les ans, qu'il ne peut même pas payer ses frais d'exploitation, et que cette année encore, le résultat, se solde par un déficit de \$100,000, sans compter que nous payons deux millions et quart en intérêt sur l'argent qui a servi à sa construction.

C'est une sage mesure de la part du gouvernement de vouloir amener ce chemin de fer jusqu'à la grande métropole commerciale du pays, par une ligne indépendante. Le ministre des Chemins de fer et Canaux se dit certain, d'après tous les renseignements qu'il a recueillis, que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal aura pour résultat de mettre le chemin en état de payer ses dépenses, et si ce résultat est atteint, je demande si l'arrangement n'est pas avantageux.

Le chef de l'opposition reproche au ministre des Chemins de fer et Canaux d'avoir conclu ce marché

sans s'assurer, préalablement, quelle augmentation de tarif il pouvait en espérer. J'ai été surpris d'entendre un homme d'une aussi grande expérience donner cela comme une preuve d'incurie et d'incapacité de la part de l'honorable ministre.

Je voudrais bien savoir si le chemin de fer Canadien du Pacifique, lorsqu'il a dépensé deux millions de piastres pour amener ce chemin jusqu'à la gare Windsor à Montréal, est allé de porte en porte demander aux marchands quelle augmentation de trafic cette amélioration pourrait lui rapporter? Je voudrais bien savoir si lorsque le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de passer en arrière de Toronto, a dépensé environ \$1,250,000 pour arriver jusqu'à la gare Union, est allé s'informer auprès des hommes d'affaires quel surcroît de trafic et de voyageurs ce changement pourrait lui apporter.

Un semblable argument dans la bouche du chef de l'opposition m'a étonné. Il doute aussi que la nouvelle voie entre Québec et Montréal soit de 20 milles plus courte. Il prétend avoir de bonnes raisons de croire que l'on n'épargnera pas le quart de cette distance. Il me fait l'effet de mesurer l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux à son aune. On se rappelle en quels termes enthousiastes et avec quel éloquence persuasive il nous décrivait les avantages que retirerait l'Intercolonial de la construction de l'embranchement d'Oxford et New-Glasgow, et jusqu'à quel point cela devait raccourcir le trajet. Il prétendait que cela diminuerait la distance de 45 milles, et que les rampes sur l'Intercolonial étaient si fortes qu'il était impossible d'en faire une ligne lucrative, à moins de construire cette ligne courte et de diminuer ainsi les rampes.

Il décrivait en termes enthousiastes, la nouvelle vigueur que cela devait donner à l'Intercolonial, mais quel a été le résultat? La distance a-t-elle été diminuée de 45 milles? Elle l'a été de 4½ milles. Les rampes ont-elles été diminuées? Elles étaient mêmes plus fortes que sur l'ancien tracé, bien que cette ligne ait coûté \$2,000,000 au pays.

Quant au pont de Québec, je n'ai pas un mot à dire contre ce projet, j'espère vivre assez longtemps pour voir ce pont construit.

Si les prédictions de l'honorable chef de l'opposition, lorsqu'il était ministre, ou même la moitié de ses prédictions au sujet du rendement du Nord-Ouest s'accomplissent, ce ne sera pas trop de toutes les lignes de chemins de fer qui partent de Montréal, lorsque nos canaux auront été creusés, pour transporter ces produits depuis Montréal jusqu'à la mer.

L'honorable chef de l'opposition dit qu'il aurait, de préférence, atteint Montréal par le chemin de fer Canadien du Pacifique sur la rive nord, après avoir construit le pont de Québec.

Ce projet n'améliorerait pas sensiblement la position de l'Intercolonial. Ce qu'il faut à l'Intercolonial, c'est une entrée à Montréal, qui n'aura pas à souffrir de la concurrence d'une autre ligne. Le chemin de fer Canadien du Pacifique est un rival de l'Intercolonial entre Montréal et les ports canadiens de l'Atlantique, tandis qu'il n'en est pas ainsi du chemin de fer du Grand-Tronc qui transporte son fret à Portland.

Le chef de l'opposition regrette ainsi de voir que la mise à exécution de ce projet va augmenter notre dette. Lorsqu'il a entrepris la construction de l'embranchement de Saint-Charles qui n'était

qu'une entreprise politique, dans laquelle \$1,500,000 ont été englouties, il déclarait à la Chambre que cela ne coûterait pas plus de \$300,000.

Si à cette époque il avait prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal, il aurait peut-être donné une nouvelle vie à cette ligne, mais au lieu de cela il a gaspillé ces sommes considérables sans profits pour le pays.

Il prétend que ce prolongement va ajouter \$7,000,000 à la dette à compte du chemin de fer Intercolonial. Il a mauvaise grâce à reprocher au gouvernement actuel d'augmenter la dette de l'Intercolonial.

Lorsque l'honorable A. Mackenzie était au pouvoir, il a fermé la dette de l'Intercolonial à compte du capital. Elle était alors de \$35,000,000. Lorsque le chef de l'opposition est arrivé au pouvoir, il a ouvert ce compte de nouveau, il a dépensé à droite et à gauche, et a porté la dette à compte du capital, de \$35,000,000 qu'elle était à son arrivée, à \$55,000,000 à son départ.

L'honorable député a construit des chemins de fer dans toutes les directions pour l'avantage des diverses sections de la province qu'il représentait. Je ne le blâme pas de cela, mais il n'est pas juste de sa part d'accuser le gouvernement d'augmenter considérablement la dette de construction du chemin de fer de l'Intercolonial. Si le gouvernement accomplit cette mesure, j'espère qu'il le fera avec soin et économie. J'ai beaucoup de confiance dans le gouvernement en dépit des tracasseries qu'on lui fait de l'autre côté de la Chambre sous prétextes de méfaits commis dans cette transaction. L'honorable député dit que la presse lance des accusations. Pourquoi ne se lève-t-il pas et ne les lance-t-il pas lui, dans cette Chambre qui est la vraie place où doivent se régler ces choses-là? Nous sommes ici pour critiquer les actes des hommes publics et pour écouter les accusations s'ils en ont à proférer. Ces messieurs parlent d'accusations dans les journaux mais ils n'osent pas déclarer sur leur responsabilité qu'il y a eu des méfaits commis en cette matière. La carrière passée de ces messieurs n'a jamais été bien claire. Elle comprend bien des transactions discutables. Celui qui crie "au voleur" est souvent lui-même le voleur. Ces messieurs se pressent beaucoup de crier "au voleur." Ils feraient mieux d'attendre que la question soit bien posée pour pouvoir mieux juger et lorsqu'ils l'auront bien examiné, je pense qu'ils en viendront à la conclusion que le gouvernement a fait un assez bon marché. Si comme je le crois le gouvernement réussit à faire vivre l'Intercolonial sur ses propres recettes le gouvernement aura enfin quelque chose en échange de l'argent englouti dans ce chemin de fer. J'ai entière confiance d'après ce que dit le ministre des Chemins de fer et Canaux, que nous atteindrons ce résultat et que ces messieurs, particulièrement le député de Montréal-centre (M. Quinn), s'apercevront qu'ils ont commis une erreur en critiquant la conduite du gouvernement en cette circonstance.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne suis pas surpris que l'honorable député qui vient de reprendre son siège, se trouve bien mal à l'aise d'avoir à défendre le gouvernement sur cette mesure et se soit cru obligé de vagabonder dans tout le Canada au lieu de se borner à la question que j'ai posée au ministre des Chemins de fer et Canaux, pourquoi il ne considère pas la question en homme d'affaires, pourquoi, en

ajoutant \$7,000,000 à la dette du pays il ne s'est pas demandé d'abord, quel serait l'avantage de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Est-ce là oui ou non une façon pratique de considérer la question? Est-ce agir en homme d'affaires d'encourir une dépense énorme dans un certain but que de se demander quel sera le résultat de cette dépense? Cette façon d'agir ne paraît-elle pas raisonnable à ces messieurs? Je dis que c'est la première chose à faire et je demande maintenant au ministre des Chemins de fer et Canaux d'indiquer à ce comité où il espère trouver en arrivant à Montréal du trafic pour l'Intercolonial. Où ira ce trafic?

M. McMULLEN : J'aimerais poser une question à l'honorable monsieur.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas interrompu l'honorable député et je ne me propose pas de discuter l'embranchement d'Oxford ni aucune autre des questions qu'il a discutées, parce qu'elles détournent l'attention de la Chambre de la question qu'elle étudie maintenant. Nous avons devant nous une proposition importante. Nous avons à décider la question posée au ministre des Chemins de fer et Canaux : allez-vous imposer au pays une dette de \$7,000,000 pour amener l'Intercolonial à Montréal? Voilà la question. Si mon honorable ami désire une réponse sur l'embranchement d'Oxford et de Windsor, je ne guspillerai pas le temps du comité à la lui donner, mais je lui dirai où il peut la trouver. Il trouvera une ample réponse à cela dans un discours que j'ai prononcé en 1891 à Windsor et qui a été rapporté tout au long. Ce discours n'a jamais été contredit jusqu'à ce jour, car personne encore n'a été capable d'y répondre. Si mon ami veut une réponse, il l'aura là, et je suis prêt à lui faire face à cet égard. Mais je ne veux pas m'écarter de la question qui est maintenant soumise à la Chambre. La question est trop soignée pour que l'honorable député songe à y répondre par un argument aussi futile que le *tu quoque*.

Supposons que je me sois trompé et que j'aie même commis des fautes comme ministre des Chemins de fer et Canaux, malgré le concours le plus intelligent que je puisse obtenir des employés du département à Ottawa, est-ce une raison pour ne pas faire attention et ne pas s'enquérir soigneusement dans la présente question? L'honorable député se trompe quand il dit que je croyais qu'on raccourcirait la distance d'un tiers. Je ne crois pas, d'après les meilleures informations que je possède, que l'on puisse gagner 20 milles, mais que l'on pourra gagner 20 milles, moins un tiers, soit treize mille et vous avez donc à retirer un tiers de votre gain.

L'honorable député a eu raison de signaler à la Chambre les dépenses énormes que l'Intercolonial a causé au Canada. Nous admettons tous que l'entreprise a coûté un capital énorme dont il faut payer chaque année l'intérêt et personnel plus que moi ne saluerait avec joie une mesure propre à alléger ce fardeau, mais nous n'améliorerons sûrement pas la situation en y ajoutant sept millions sans rien recevoir en échange. L'honorable ministre était tenu de communiquer à la Chambre depuis longtemps les détails les plus complets sur toute cette transaction pour que nous puissions juger délibérément de la question, sans être lancés dans la discussion sur un simple exposé verbal donné aux derniers jours d'une session expirante. J'ai montré à l'honorable ministre qu'il ne peut pas songer à

Sir CHARLES TUPPER.

augmenter le trafic de Montréal à Halifax par l'Intercolonial. Comment l'honorable député qui vient de se rasseoir peut-il se figurer que l'Intercolonial est à même de faire une concurrence profitable contre le Pacifique lorsque de l'aveu même du ministre des Chemins de fer et Canaux, le Pacifique Canadien possède en sa faveur une différence de 76 milles? Or, une des choses qui nous a frappés le plus clairement depuis longtemps et qui m'a forcé à en venir à la conclusion qu'aucun gouvernement libéral ou conservateur ne devrait entreprendre la construction de chemins de fer, c'est qu'il lui est impossible de construire et d'exploiter un chemin de fer aussi profitablement et aussi économiquement qu'une compagnie particulière. Si vous en voulez une preuve, comparez l'Intercolonial et le Pacifique Canadien. Bien qu'il parte de la cité d'Halifax, passe par la cité de Saint-Jean, et par toutes les villes de la rive nord, traversant une contrée colonisée et cultivée jusqu'à la cité de Québec, nous trouvons que cette ligne a coûté au pays des sommes énormes, non seulement pour sa construction, mais encore des frais considérables d'exploitation. Comparez cela avec le Pacifique qui part du Nipissingue et parcourt 3,000 milles à travers le continent, ne touchant qu'à un seul village de près de 400 à 500 habitants sur son parcours, ce qui ne l'empêche pas d'être une entreprise commerciale profitable. L'un est un trou sans fond où l'on met sans cesse de l'argent qui disparaît immédiatement, l'autre a un grand succès commercial et financier. Il est vrai que le Pacifique a été puissamment aidé par le gouvernement, mais cette aide n'est rien en comparaison de ce que nous a coûté l'Intercolonial.

Pour revenir au point, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, est obligé, avant d'ajouter \$7,000,000 au fardeau qui pèse sur le peuple du Canada, dette sur laquelle nous aurons toujours à payer l'intérêt, de nous dire comment il espère accroître le revenu de l'Intercolonial. Est-ce une question raisonnable, oui ou non? Ne doit-il pas au gouvernement, à la Chambre et au pays de nous soumettre une estimation sérieuse des sources de revenu pour les comparer avec la dépense qu'il va entreprendre. L'honorable député qui vient d'exprimer une confiance illimitée dans ce gouvernement, M. McMullen, confiance que je regrette de ne pas pouvoir partager, ne devrait pas se laisser aveugler par cette confiance et fermer l'oreille aux arguments au point de vagabonder dans tout le Canada pour éviter la question. Au lieu de me combattre, il devrait exercer l'influence dont il jouit, comme partisan éminent du gouvernement, sur le ministre des Chemins de fer et Canaux, afin de l'induire à nous expliquer pourquoi il fait cette énorme dépense, et d'où doit venir l'argent qui permettra au trésor de payer l'intérêt. Si l'on pouvait nous montrer d'où viendra le trafic pour couvrir cette dépense, je m'empresserais de m'unir à lui pour donner tout mon appui au gouvernement; mais je ne puis voir d'où il viendra, et le ministre des Chemins de fer et Canaux ne nous l'a pas montré. Au contraire, il a traité la question si cavalièrement que je suis convaincu que le succès ou l'insuccès de l'entreprise lui sont parfaitement indifférents. Il est simplement décidé à faire cette dépense, et il la fera. Lorsque je lui demande : Supposons que vous gagniez vingt milles sur la ligne actuelle de Montréal à Halifax, où en seriez-vous pour la concurrence avec Halifax? L'honorable ministre dit qu'il ne le sait pas, qu'il n'a pas

étudié la question, mais, en homme d'affaires, il était tenu de saisir la proposition dès le début.

J'ai démontré que le trafic ne peut pas provenir des affaires d'Halifax parce que l'honorable ministre aura à faire face à une concurrence autrement menée que l'Intercolonial l'a jamais été. Il aura à lutter contre un des gérants de chemin de fer le plus habile et le plus fin d'Amérique. S'il ne peut pas trouver des affaires à faire à Halifax, où en trouvera-t-il? Dans quelle ville? Il y a une foule de petites places entre Québec et Halifax, mais ce n'est pas là qu'il trouvera des ressources pour couvrir cette énorme dépense. Et Saint-Jean? Mon honorable ami dit: Saint-Jean n'indique-t-il pas assez qu'il sera le grand port de fret d'hiver du Canada et n'est-il pas démontré que le grain peut être transporté à Saint-Jean et faire concurrence à Portland? Je suis heureux que l'essai fait dans ce sens ait parfaitement réussi et que le Pacifique ait montré qu'avec une entente des expéditeurs et de la compagnie, Saint-Jean peut faire concurrence à Portland comme port de fret d'hiver. Cette dépense augmentera-t-elle le chiffre de nos affaires à Saint-Jean? J'ai dit au comité qu'ils ne pouvaient rien espérer de Halifax parce qu'il y a 76 milles de plus contre eux et en faveur de la concurrence du Pacifique. Qu'en est-il pour Saint-Jean, le seul grand port, le seul marché de l'Intercolonial entre Montréal et Halifax? L'honorable député qui vient de s'asseoir (M. McMullen) aura peine à le croire si je lui dis que la distance de Saint-Jean par la ligne projetée est de 268 milles plus longue que par le Pacifique. Qu'est-ce que mon honorable ami dit de cela? Y a-t-il espoir d'augmenter le commerce entre Montréal et Saint-Jean? Y a-t-il espoir d'aider le commerce du grain ou n'importe quel autre à l'égard de Saint-Jean? L'honorable député n'a qu'à regarder l'horaire et il trouvera que de la Chaudière à Saint-Jean, *via* Moncton, il y a 577 milles; et de Montréal à Lévis par le Grand Tronc, 172 milles, soit un total de Montréal à Saint-Jean, par le Grand-Tronc et l'Intercolonial de 749 milles.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit qu'il va raccourcir cela. On me dit qu'il ne peut pas gagner plus de 13 milles. Supposons qu'il gagne cela. Quelle sera la différence? Il y aura toujours une distance de 248 milles contre lui. Je demande à l'honorable député (M. McMullen), je demande à n'importe quel député, à n'importe quel citoyen, de me dire: d'où viendra le trafic? Mon honorable ami, le ministre des Travaux publics (M. Tarte) a dit qu'il prévoyait des résultats extraordinaires de l'entrée de l'Intercolonial à Montréal, de sa mise en communication avec ce grand centre commercial. On peut peut-être espérer si l'on regarde les faits superficiellement et sans les examiner, mais les faits lui sont adverses. En arrivant à Montréal vous y rencontrez une concurrence encore plus active. Au terminus actuel (Chaudière) il n'y a pas de concurrence. Mais à Montréal vous trouvez la concurrence du Grand Tronc, une ligne parallèle à la vôtre, de Chaudière à Montréal et vous avez le Pacifique, plus court que l'Intercolonial de 76 milles pour Halifax et de 246 pour Saint-Jean. Nest-ce pas abuser de l'intelligence de cette Chambre que de venir dire que cette dépense va procurer à l'Intercolonial un trafic additionnel? A mon avis, les difficultés d'exploitation de cette ligne ne feront que s'accroître. A mon avis, vous aurez non seulement à payer l'intérêt sur les \$7,000,000 ajoutés

à la dette du Canada pour mener à bonne fin ce projet, mais il faudra encore payer une somme additionnelle pour l'entreprise en plus de ce que rapportera la ligne. Pourquoi? Parce que, de Chaudière à Montréal, vous avez à subir la concurrence active du Grand Tronc, passant côte à côte avec celui que vous enrichissez aux frais du Trésor canadien avec les subventions considérables enfouies de ses coffres sans aucun profit ni revenu.

Il y a autre chose. Toute personne qui examine cette carte—et j'invite l'honorable M. McMullen de songer à cela s'il est capable de voir ou d'entendre autre chose que ce qui le pousse à dire qu'il a une confiance illimitée dans ce gouvernement et à l'approuver si celui-ci disait que le noir est blanc—toute personne admettra que l'une des difficultés que présente le projet, c'est que le Grand Tronc, entre la Jonction de Chaudière et Montréal, ne passe pas dans un pays colonisé et cultivé de façon à procurer des bénéfices à la ligne. Il s'apercevra que le chemin de fer du comté de Drummond qui a été construit, je crois, pièce à pièce comme chemin de transport pour le bois et l'exploitation forestière est du même genre. Il passe par une région où le trafic ne peut pas s'améliorer. Mais il existe un chemin de fer déjà subventionné par le gouvernement pour \$3,200 par mille. Le Great Eastern Railway, qui va de Chaudière, non pas à Sainte-Rosalie mais au pont lui-même qui raccourcit le trajet de 25 milles et qui passe par une contrée ancienne, cultivée capable de procurer un trafic considérable qui ne pourrait qu'augmenter ensuite.

Si mon honorable ami (M. Blair) avait été désireux de favoriser les intérêts du Canada et de l'Intercolonial, je crois qu'il aurait donné plus d'attention qu'il n'a fait à cette ligne. Mais les intérêts du pays ont été hontusement sacrifiés. Personne n'est plus que moi en faveur du prolongement du chemin de fer. Je me considérerais comme tenu d'appuyer tout projet qu'ils présenteront et qui sera nécessaire au développement du pays, même si les dépenses à encourir sont lourdes. L'honorable ministre peut ne pas le croire, mais le fait est que j'aimerais beaucoup mieux les appuyer que les combattre quand il s'agit de l'intérêt du pays.

La ligne par laquelle l'honorable ministre se propose d'amener l'Intercolonial à Montréal l'expose à de grandes difficultés qu'il eût évitées s'il eût pris le Great Eastern qui passe dans une riche région. Un portion du chemin sur lequel il circulera est la grande voie du commerce de Portland à Montréal. Le trafic est constamment retardé sur cette partie du chemin. Je ne sais si l'honorable ministre a songé à cette question, mais je crois qu'elle est importante.

Un mot encore. Je trouve que cette ligne a déjà reçu d'importantes subventions publiques. Je trouve dans les rapports du département des Chemins de fer et Canaux de 1896, que la compagnie a construit une ligne de 73 milles de Sainte-Rosalie à Moose Park et un embranchement de 17 milles jusqu'à Nicolet, faisant en tout 90 milles. Les subsides votés à la compagnie par la province de Québec ont été: de Drummondville à Nicolet, trente-neuf milles à \$4,000 par mille, \$156,000; de Drummondville à Sainte-Rosalie, 10,000 acres par mille pour vingt-sept milles et de Cannel à Arthabaska 10,000 acres par mille pour vingt-trois milles, en tout 500,000 acres de terre qui ont été convertis

en argent à 52½ cts l'acre, correspondant à un subside en argent de \$262,500 ; la compagnie a reçu pour les ponts une contribution de \$50,000 ; le gouvernement fédéral a donné en sus du gouvernement provincial \$297,920. De sorte qu'en somme nous rachetons notre propre argent. La ville de Nicolet a contribué pour \$10,000 et la municipalité pour \$5,000. En tout \$781,420 ont été donnés pour la construction de ce misérable chemin absolument impropre au trafic de l'Intercolonial. Et j'aimerais aussi demander à mon honorable ami, car je n'ai pas bien compris ce qu'il a dit dans son exposé, si c'est sur la portion nouvelle de Chaudière à Moose-Park, soit 33 milles que la compagnie est tenue de mettre des rails de 70 livres pour la mettre au niveau du chemin de fer Intercolonial ou si c'est l'ancienne ligne, d'un bout à l'autre, jusqu'à Sainte-Rosalie qu'elle est obligée de mettre à ce niveau, ou bien s'il la prend comme elle est.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La portion nouvelle et celle-là seulement sera garnie de rails nouveaux comme je l'ai dit.

Sir CHARLES TUPPER : Alors l'autre portion reste dans l'état actuel et devra être réparée aux frais du public par le ministre des Chemins de fer et Canaux.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas quelles sont les informations de l'honorable député à l'égard de l'état de la voie, mais mes rapports indiquent qu'elle est en bon état. Quand l'honorable député a-t-il passé sur le chemin ?

Sir CHARLES TUPPER : Je vais fournir à l'honorable député les informations qui m'ont été remises et j'appelle là-dessus son attention, j'ai toute raison de les croire exactes et authentiques.

Ce chemin de fer a été bâti surtout pour le transport des produits forestiers des diverses maisons qui se sont incorporés pour sa construction, il n'est absolument pas capable de suffire au service de l'Intercolonial. (Voir le rapport de l'ingénieur qui l'a examiné dernièrement.)

Je crois que je puis fournir à l'honorable ministre le rapport d'un habile ingénieur qui a fait dernièrement cette assertion.

Il est bien connu que la ligne a été en vente longtemps.

J'appelle l'attention de mon ami sur ceci ; c'est important.

... à \$5,000 par mille. Et une offre au comptant aurait probablement amené un chiffre bien inférieur.

Voilà qui en dit long sur l'état de la voie.

La ligne a été bâtie de façon à rejoindre certaines étendues forestières sans égard pour l'allignement. Elle traverse une région inférieure, non colonisée, en grande partie impropre à la culture et qui ne donnera aucun trafic quand le reste du bois aura été enlevé. La population pour les 50 derniers milles n'atteint pas 5,000.

Eh bien ! M. l'Orateur, si cela est vrai, et j'ai toute raison de le croire, les espérances que fondeait mon honorable ami pour l'amélioration du trafic de l'Intercolonial.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De quelle autorité mon honorable ami tient-il ses assertions ?

Sir CHARLES TUPPER.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai cité mon autorité.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a nommé personne.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai pas sous la main le rapport de l'ingénieur, mais je puis le lui fournir.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député m'excusera un instant. Il a approuvé très catégoriquement les informations qu'il a fournies et je ne crois pas qu'il l'eût fait s'il ne connaissait pas la personne.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai cité les faits ; l'honorable ministre a probablement derrière lui et il doit y avoir dans la Chambre des gens à même de dire s'ils sont fondés ou non.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député refuse-t-il de donner le nom.

Sir CHARLES TUPPER : Non, je crois que je pourrai le donner demain.

On prétend gagner 12 milles entre Sainte-Rosalie et Chaudière ; mais, à moins que la ligne ne soit reconstruite il ne serait sûrement pas prudent d'essayer d'aller aussi vite que le fait le Grand Tronc sur une ligne bien meilleure.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qui est-ce qui dit cela ?

Sir CHARLES TUPPER : Une personne que je crois aussi bien renseignée que n'importe qui au Canada sur le chemin, sur son état actuel et sur tout ce qui s'y rapporte.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me dira-t-il son nom, si je devine la première lettre ?

Sir CHARLES TUPPER : Je n'aurais aucune hésitation à dire son nom. Mais je lui ai demandé des renseignements sur cette ligne sachant qu'il connaissait le sujet à fond ; il m'a remis cet exposé des faits. Je n'ai pas la permission d'indiquer la source de mon information, mais je ne doute pas qu'elle ne me soit accordée.

En continuant l'aide déjà accordée à la Compagnie du chemin de fer Great Eastern, \$3,200 par mille, avec une somme supplémentaire pour aider à la construction des ponts sur la ligne, on aurait obtenu une ligne de 25 milles plus courte que le Grand Tronc de chemin de fer. Cette ligne possède des rampes particulièrement favorables et elle traverse le district le mieux colonisé et le plus fertile entre Lévis et Montréal. La construction de ce chemin aurait donné à l'Intercolonial la ligne la meilleure et la plus courte jusqu'à Montréal, et à très peu de frais pour le pays. Cette ligne était, aussi approuvée par le gouvernement de Québec, et l'opinion publique dans tout le pays lui était favorable.

Les honorables députés qui connaissent bien cette localité, pourront mieux que moi juger de l'exactitude de ces assertions.

La ligne aurait pu arriver à Montréal par le pont du Grand Tronc, ou par l'autre pont dont la construction est projetée, et tous les chemins de fer arrivant à Montréal y auraient eu un raccordement indépendant.

Je crois avoir expliqué à la Chambre les raisons qui me font croire qu'il est de mon devoir de combattre ce projet, projet tellement important que la

Chambre a le droit d'exiger qu'on lui présente tous les faits et toutes les données sur lesquels le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est appuyé pour imposer au Canada cette énorme obligation. J'ai donné les raisons qui me convainquent qu'il était absolument du devoir du gouvernement de déposer, il y a longtemps, sur le bureau de la Chambre un exposé clair et succinct de tous les faits et motifs qui l'ont amené à cette conclusion. Il est pénible que le gouvernement ait mis mon honorable ami de Wellington-nord dans l'obligation cruelle, soit d'appuyer un projet aussi monstrueux, soit de voter contre le gouvernement. C'est une position désagréable, mais je n'ai pas de doute que si le gouvernement avait en la bonté de se confier à la Chambre avant de signer ce contrat, s'il avait déposé sur le bureau toutes ces propositions et données, et demandé l'opinion de la Chambre sur le fait de savoir si ce projet était sage et judicieux ou s'il était de nature à nuire aux intérêts du pays, je n'ai pas de doute, dis-je, qu'on aurait vu mon honorable ami de Wellington-nord se ranger de mon côté, au moins pour une fois, et condamner ce projet.

M. McMULLEN : Je n'ai qu'un mot à dire en réponse à mon honorable ami (sir Charles Tupper). Je contredis son assertion que nous ajoutons sept millions de dollars par année à la dette du pays. Il fait d'une mouche un éléphant, et il sait qu'il fait une assertion absolument inexacte. J'avoue que par le changement projeté il faudra \$210,000 de plus par année sur les recettes de l'Intercolonial, mais il est maintenant exploité avec une perte réelle de \$100,000 par année pour le peuple du pays. L'honorable député (sir Charles Tupper) aime mieux voir l'Intercolonial subir une perte annuelle plutôt que d'appuyer un effort sincère qui tend à amener la ligne jusqu'au centre commercial du pays et de faire en sorte qu'il paie au moins ses frais d'exploitation.

Si l'Intercolonial, d'après le nouvel arrangement, gagne en sus de ses recettes actuelles, assez pour couvrir le déficit annuel et les \$210,000, la somme annuelle qu'il en coûtera pour l'amener à Montréal je demande à l'honorable député (sir Charles Tupper) si ce ne serait pas un bon marché. L'honorable député a demandé : D'où viendra le trafic ? L'honorable député sait qu'à une certaine époque le terminus occidental du Grand Tronc était Détroit et il arrivait à Chicago sur le *Michigan Central* et le *Michigan Southern*. Le Grand Tronc avait compris que sa ligne ne paierait jamais à moins d'arriver à Chicago, et malgré le fait que quatorze lignes de chemins de fer pénétraient dans cette ville du côté de l'est, et il arriva à la conclusion que la vie financière du Grand Tronc de chemin de fer dépendait de son entrée dans la ville de Chicago, et ainsi je dis que la vie financière de l'Intercolonial dépend de l'entrée de la ligne dans Montréal, le Chicago du Canada. Je félicite le gouvernement de chercher à faire réaliser des bénéfices à l'Intercolonial, ou au moins à lui faire payer ses frais d'exploitation.

D'où viendra le trafic, demande l'honorable député ? Ne sait-il pas que Montréal est le chef de la navigation océanique, et le terminus de notre vaste système de canaux que nous sommes actuellement à approfondir. Je vois sourire mon honorable ami de Montréal (M. Quinn), mais je sais qu'il espère comme moi que Montréal deviendra un immense centre commercial, et qu'en conséquence

il est d'un intérêt vital que l'Intercolonial soit relié à cette ville. Je crois que les paroles de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux se vérifieront, et que quand le chemin de fer Intercolonial entrera dans la ville de Montréal, ses recettes seront augmentées et le peuple n'aura plus à payer un déficit annuel de \$100,000. Je n'ai pas le moindre doute que ce sera le résultat.

Le chef de l'opposition me prend en pitié, parce que, dit-il, je suis obligé d'appuyer le gouvernement dans cette affaire. Voilà quatorze ans que je siége dans cette Chambre et personne plus que moi ne déplore la malheureuse situation financière de l'Intercolonial. Je crois que nous inaugurons une ère nouvelle dans l'histoire de ce chemin de fer, et j'ai lieu de croire, et je suis prêt à appuyer l'assertion du ministre des Chemins de fer et Canaux, qu'au moyen de cet arrangement le chemin de fer Intercolonial paiera ses frais d'exploitation. J'espère que le chef de l'opposition vivra assez longtemps pour voir l'Intercolonial entrer dans Montréal, pour lui voir payer ses dépenses et pour le voir devenir une addition importante au trafic de transport du pays ; j'espère que l'honorable député (sir Charles Tupper) vivra pour voir ce jour, et dans ce cas il aura honte d'avoir blâmé aussi imprudemment le projet que nous discutons.

M. LAVERGNE : Je désire répondre brièvement aux observations du chef de l'opposition (sir Charles Tupper) au sujet de l'état du chemin. Je connais le chemin de fer du comté de Drummond et j'y ai passé tout dernièrement. Je suis certain que celui qui a renseigné l'honorable chef de l'opposition n'a jamais voyagé sur ce chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La première lettre de son nom est elle Armstrong ?

M. LAVERGNE : Je peux affirmer que ce chemin est en parfait état. Je suis surpris d'entendre dire qu'il traverse un pays qui n'est pas colonisé. Ce chemin partant de Sainte-Rosalie traverse Saint-Hyacinthe, qui a une nombreuse population, de là il traverse le comté de Bagot, qui est bien colonisé, de là passe dans le comté de Drummond, qui est aussi colonisé, et de là traverse le comté de Nicolet, qui est aussi colonisé, et de là passe dans une partie du comté d'Arthabaska, et la moitié en est colonisée.

Sir CHARLES TUPPER : Je croyais que c'était un embranchement sur Nicolet ?

M. LAVERGNE : Il traverse le comté de Nicolet, et un embranchement se dirige sur la ville de Nicolet. Dans le comté d'Arthabaska, et dans une partie du comté de Lotbinière, à peu près la moitié de la ligne qui n'est pas encore construite traverse la forêt, mais loin d'être un pays sans valeur pour un chemin de fer, il fournit un trafic considérable. De fait, c'est aujourd'hui un trafic rémunérateur. A partir de Lotbinière le chemin de fer côtoie le comté de Lévis, lequel est colonisé. Le rapport de celui qui a fourni des informations à mon honorable ami (sir Charles Tupper) est fort exagéré. Ce chemin est en parfait ordre, et il ne traverse pas un désert, ainsi que l'auteur de ce rapport veut le faire croire.

Sir CHARLES TUPPER : Je m'appuie sur le ministre des Chemins de fer et Canaux pour dire

que les derniers vingt-trois milles traversent une forêt.

M. LAVERGNE : Un peu plus que la moitié de cette partie se trouve dans une forêt, mais il se fait un grand commerce de bois, et cette ligne est le seul moyen de transporter ce bois. Je crois que l'honorable député a exagéré la concurrence que l'Intercolonial aura à subir de la part du chemin du Pacifique entre Saint-Jean et Halifax. Tout le monde sait que si même la distance est plus longue, ces compagnies rivales transporteront les marchandises au même prix. J'avoue que les bénéfices peuvent ne pas être les mêmes, mais elles transportent les marchandises au même prix, et l'Intercolonial aura le même avantage que le chemin de fer Canadien du Pacifique de prendre une part du trafic à Montréal.

Sir CHARLES TUPPER : C'est-à-dire que le coût du transport sur les deux chemins de fer jusqu'à Halifax sera le même, bien que la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique soit de 76 milles plus courte; et le coût du transport sera le même sur les deux chemins jusqu'à Saint-Jean, bien que la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique soit plus courte de 240 milles.

M. LAVERGNE : J'avoue que la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique est plus courte, mais je dis que les compagnies transporteront le trafic au même tarif.

Sir CHARLES TUPPER : C'est vrai, mais cela sera-t-il avantageux pour l'Intercolonial ?

M. LAVERGNE : Certainement. Les bénéfices ne seront peut-être pas aussi considérables, mais cela sera profitable si nous pouvons avoir le trafic. Il n'y a pas de doute que le rapport fourni à l'honorable député (sir Charles Tupper) est le rapport d'un rival qui a un autre projet à faire mousser. La carte du chemin sur laquelle s'appuie l'honorable député pour dire que le chemin de fer du comté de Drummond est plein de courbes n'est pas exacte. La semaine prochaine nous aurons une bonne carte du chemin et on verra que la ligne est l'une des plus droites du Canada.

M. CASGRAIN : Cette carte du chemin de fer sera-t-elle faite sous la direction du commissaire des Travaux publics et des Chemins de fer de la province de Québec.

M. LAVERGNE : C'est une carte officielle.

M. CASGRAIN : Eh bien ! si elle l'est vous verrez que le chemin est assez tortueux.

M. LAVERGNE : Oui, nous le verrons et nous aurons des données exactes. Je dis que vous ne pouvez pas vous fier au plan du chemin que vous avez devant vous.

Sir CHARLES TUPPER : Regardez le plan que le ministre des Chemins de fer et Canaux a déposé sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en ai pas déposé sur le bureau de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Eh bien ! quelqu'un avait une autre carte du chemin que celle-ci.

Sir CHARLES TUPPER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous l'ai envoyée.

Sir CHARLES TUPPER : Si mon honorable ami (M. Lavergne) veut examiner cette carte il verra que ce chemin est plein de courbes.

M. LAVERGNE : J'ai vu cette carte, et c'est celle que je n'accepte pas. Elle représente le chemin de fer du comté de Drummond comme étant très tortueux, mais ce n'est pas le cas. Je crois que lorsque mon honorable ami (sir Charles Tupper) aura l'occasion d'examiner toutes les informations qui seront produites devant la Chambre, il modifiera son opinion sur plusieurs points.

Sir CHARLES TUPPER : Cette question est tellement grave, après l'assertion faite par l'honorable député (M. Lavergne), niant l'exactitude des données que j'ai soumises à l'attention de la Chambre, que je me suis obligé de donner brièvement les détails du rapport de l'ingénieur qui est allé dernièrement examiner ce chemin. Je le donnerai avec plaisir au ministre des Chemins de fer et Canaux pour l'information des fonctionnaires de son ministère. Avant d'aller plus loin dans cette affaire, il devrait envoyer un de ses ingénieurs avec ces données et en faire vérifier l'exactitude ou l'inexactitude par cet ingénieur. Que dit ce document ? C'est une description du chemin que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a dit être en bon état et un chemin que le pays doit acheter pour combler la lacune qui existe sur l'Intercolonial. Voici ce que ce rapport dit :

Le chemin de fer commence à Sainte-Rosalie, comté de Bagot, à un point du Grand Tronc de chemin de fer éloigné de 38 milles de Montréal. Il s'étend de là à Drummondville, localité d'une certaine importance du comté de Drummond, située sur la rive Saint-François. De Drummondville, la ligne se continue jusqu'à Forestdale, comté de Nicolet, traversant une contrée en grande partie inculée.

M. LAVERGNE : Cela n'est pas exact.

Sir CHARLES TUPPER :

De cet endroit à Morse Park, soit une distance de huit milles, la voie est en exploitation, mais le service est incomplet.

M. LAVERGNE : Cette assertion est mal fondée. La plus grande partie du sol est cultivée.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député du comté me dit que ce n'est pas exact.

M. LAVERGNE : Je dis que c'est exact.

Sir CHARLES TUPPER : Le mémoire continue :

Ce chemin de fer a été construit de la façon la plus économique possible. Le régalage de la plate-forme de la voie est dans une grande proportion un redressement de surface ayant en conséquence de mauvaises rampes qui auraient été évitées dans une ligne de premier ordre en acceptant des matériaux plus lourds. Dans bien des cas le nivellement a été mal fait. Dans presque tous les endroits où le régalage a été fait à l'aide de tranchées, ces dernières ont été faites trop près du remblai, laissant des assises insuffisantes qui ont provoqué des éboulements dans ces tranchées. Le remblai dans beaucoup d'endroits est si peu élevé que l'eau dans les tranchées atteint les rails à quelques pouces près, ce qui a pour effet d'entretenir une humidité telle dans le remblai qu'il devient très difficile de conserver la voie dans son état normal, et d'empêcher un enfoncement des rails.

Le drainage est aussi défectueux, l'eau croupissant dans les canaux d'égouts par le manque d'issues auxquelles on doit pourvoir ordinairement,

La voie ferrée est en bon état à certains endroits, mais elle laisse à désirer en beaucoup d'autres. Les rails n'ont point été arrondies aux courbes et sont en grande partie dans un état d'usure avancée. Il y a plusieurs endroits sur la voie où les tangentes présentent des courbes fortement prononcées, notamment à l'ouest de la jonction d'Aston et près de Saint-Wincelas. Les courbes sur la ligne sont généralement peu accentuées, car il existe un bien petit degré de contour. Il y en a toutefois plusieurs qui ont grand besoin de redressement une entre autres, à l'entrée de Forestdale, qui a dévié de six pouces à un pied du centre de la voie. Les rails sont du poids de 56 livres reliés par des écailles. Les traverses sont principalement en pruche, quelques-unes sont en cèdre, etc.

Entre la jonction Aston et les chutes Waddington, le terrain sur lequel existe le droit de passage n'a été que partiellement défriché. Les arbres et les amas de branches n'ont été qu'en partie brûlés et il y a un long parcours de la ligne qui n'est pas clôturé.

Les égouts sont principalement en poutres de pruche grossièrement construits. Comme l'on se sert d'une traverse ordinaire les égouts ne sont nullement protégés par un contre-rail.

En sus des égouts en bois, il y en a en maçonnerie qui sont en parfait ordre.

Les tuyaux d'égouts de la ligne ne sont pas protégés comme ils devraient l'être à chaque bout. C'est une source de danger, car les remblais à l'entrée et à la décharge des égouts sont assurément exposés à être minés par l'eau haute.

La qualité des matériaux employés au ballastage de la voie, règle générale, est bonne à l'exception de quelques endroits, et toute la voie a besoin d'une bonne couche de ballast.

Entre Saint-Léonard et Carmel le remblai est très sablonneux. La voie dans ce district est absolument trop basse et a besoin d'être exhaussée au moyen d'une bonne couche de ballast.

À la station de Drummondville, la voie est dans un mauvais état. Les traverses disparaissent dans la boue et sont soulevées par la gelée.

À Blake Mills, entre Mitchell et Carmel, il y a une rampe fortement prononcée qui nécessite la division des trains quand il y a plus de dix wagons, obligeant ainsi de faire deux voyages pour franchir la rampe.

L'honorable ministre a déclaré que cette partie du Grand Tronc n'a pas été achetée en raison des rampes; cependant, voilà une section du chemin sur laquelle dix wagons seulement peuvent passer en même temps. À mon avis, mieux aurait valu acheter cette partie du Grand Tronc, car nous aurions ainsi évité cette concurrence vive qui empêchera toujours ce raccordement à l'Intercolonial de pouvoir lutter avec son rival.

Une VOIX : D'où viendra cette vive concurrence ?

Sir CHARLES TUPPER : Elle viendra du Grand Tronc et elle sera développée par l'influence que la compagnie exerce à Montréal.

Le mémoire continue :—

On peut remédier à ce défaut en construisant de nouveau au nord de la ligne actuelle. Le pontage sur la ligne est très bon. La maçonnerie, les ouvrages en fer et la superstructure en charpente sont en très bonne condition.

Les principales rivières à traverser sont la rivière Saint-François, à Drummondville, sur quatre arches; la rivière Nicolet, sur la branche ouest près de Mitchell, sur une arche; la rivière Nicolet, sur la branche est, près de Saint-Léonard, sur chevalot en acier, la rivière Bécancour près des chutes Waddington, sur quatre arches.

Il y a quelques autres petits ponts en bon ordre à l'exception d'un à l'est de Forestdale, lequel est un petit pont à longerons, construit avec des solives de trente pieds dont les abouts semblent très faibles.

Au pont sur la rivière Nicolet à l'est, il y a un abaissement considérable dans la rampe que l'on aurait dû éviter en maintenant le niveau au moyen d'un pont sur pilotis comme celui dont on s'est servi là auparavant.

Les clôtures de la voie sont faites de matériaux très économiques, la plus grande partie n'étant ni plus ni moins composée que de quatre fils métalliques avec une planche en couronnement. Les poteaux sont presque tous fendus et trop éloignés les uns des autres pour faire

une clôture solide, sans un petit tirant pour retenir les fils métalliques. Entre Drummondville et Saint-Hyacinthe il y a une partie considérable de la clôture qui est construite en planches, à une hauteur de quatre planches; elle est en très mauvais état, attendu qu'elle a été soulevée par la gelée, parce que les poteaux d'appui ne sont pas assez profondément enfoncés en terre.

Les bâtiments des gares sur la ligne ont coûté très peu cher; ils sont petits, non terminés et non peinturés. On attribue ceci au fait que la partie traversée à ces endroits est boisée.

Mon honorable ami qui vient d'adresser la parole à la Chambre, va sans doute penser que c'est une erreur, parce que suivant lui ce n'est pas un pays boisé, mais cultivé.

Drummondville possède la meilleure station de la ligne et aussi un atelier de réparations de 75 ou 78 pieds de long, une voie simple la traverse de part en part. C'est un bâtiment qui a coûté peu de chose.

L'eau est fournie au moyen de réservoirs à Drummondville, à Saint-Léonard et à Forestdale.

Le principal défaut de la ligne est l'étroitesse du remblai. Il faut une nouvelle couche de ballast avant qu'il soit possible de circuler avec vitesse. L'état des égouts en bois et des gardes bestiaux, laisse à désirer. Les traverses ont également besoin d'être remplacées.

De nouvelles traverses ont déjà été distribuées en beaucoup d'endroits.

Quand la séance a été suspendue, un député m'a demandé : "Combien coûteraient les réparations pour mettre ce chemin en bon état ? J'ai répondu ? " Il ne s'agit pas de cela. Je n'ai pas fait allusion à l'état du chemin, parce que je crois que le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit qu'il y aurait partout des rails de 70 livres, et qu'il serait égal sous tous les rapports au chemin de fer Intercolonial."

M. FOSTER : N'en sera-t-il pas ainsi ?

Sir CHARLES TUPPER : Non, l'honorable ministre a maintenant reconnu que mon honorable ami avait raison.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien dit qui fut différent de ce que j'ai déclaré en premier lieu.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami ne me comprend pas bien. Je n'ai pas prétendu qu'il avait parlé de la sorte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député dit que je reconnais maintenant, ce qui implique que j'ai dit auparavant quelque chose de différent.

Sir CHARLES TUPPER : Non, j'ai dit que mon honorable ami m'avait demandé combien coûteraient les réparations pour mettre ce chemin en état d'exploitation. J'ai répondu : " Il ne s'agit pas de cela, parce que, si j'ai bien compris le ministre des Chemins de fer et Canaux, il est stipulé dans le contrat que les intéressés qui doivent recevoir ces sommes d'argent devront mettre le chemin en aussi bon état que l'Intercolonial et poser des rails de 70 livres."

Quand je suis revenu j'ai demandé à l'honorable ministre s'il était possible que je fasse erreur sur ce point; et, à mon grand étonnement, l'honorable ministre a avoué que la partie du chemin qui devait être munie de rails de 70 livres et mise en aussi bon état que l'Intercolonial, n'était pas encore construite.

Ainsi,—je n'hésite pas à dire—et je parle d'après l'expérience que j'ai acquise, ayant occupé la même

position importante que l'honorable ministre remplit maintenant—que, à mon avis, la somme d'argent qui sera exigée pour mettre ce chemin en un état d'exploitation de nature à lui permettre de faire la concurrence au Grand Tronc qui le côtoie, sera une somme immense.

Après ce que mon honorable ami qui m'a précédé a dit, je me suis cru obligé de fournir ce détail, dont je ne me serais pas occupé sans cela. Mais je dis que, à mon avis, tout tard qu'il soit, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, avant de pousser devant la Chambre l'adoption d'un projet de cette nature, comportant évidemment une dépense énorme pour le pays aux fins de mettre ce chemin en bon état d'ici au mois de novembre, ou en tout temps quand il sera mis en exploitation, devrait être capable de présenter des calculs à la Chambre. Assurément, mon honorable ami aurait dû envoyer un ingénieur pour inspecter ce chemin et faire rapport, et s'il a la preuve nécessaire pour réfuter cette déclaration, il devrait la fournir à la Chambre, car nous devrions avoir tous les détails et informations sur cette question qui est d'une importance considérable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En faisant ma déclaration cette après-midi, j'agissais d'après la promesse que l'honorable chef de l'opposition avait exigée de moi, de présenter à la Chambre, la première fois que nous examinerions les crédits destinés aux chemins de fer et canaux, un exposé des termes et conditions de l'arrangement conclu. En faisant cet exposé, je n'ai pas prétendu donner tous les arguments ou raisons qui sont de nature à justifier le gouvernement d'adopter cette ligne de conduite.

Je croyais qu'il vaudrait mieux s'occuper de cette affaire, lorsque le projet du gouvernement serait soumis à la sanction de la Chambre. La discussion qui vient d'avoir lieu, ne peut avoir aucun résultat pratique, puisque le comité n'a en sa possession aucun document officiel pour se former une opinion. Mais avant tout, je tiens à bien faire comprendre à l'opposition et à son honorable chef, que cette proposition du gouvernement défie la critique la plus minutieuse, et se recommande à tous les points de vue. D'abord et surtout, parce que c'est une transaction d'affaire, et que comme telle elle sera bien vue de tous les gens d'affaires du pays. J'ai écouté l'honorable député avec beaucoup d'intérêt, non parce que j'espérais en obtenir beaucoup d'informations, car j'ai constaté, dès le début, qu'il était tellement pressé de trouver quelque chose pour blâmer le projet, qu'il ne pouvait même pas attendre que les résolutions fussent soumises à la Chambre pour pouvoir étudier la question et en faire une critique intelligente. Je croyais qu'il nous donnerait des arguments, mais son discours se borne à une philippique. Son premier discours n'a été qu'une dénonciation en règle, à commencer par mon humble personne, pour se terminer à tous les autres ministres. A l'en croire, je suis absolument incompetent, et tous mes collègues aussi.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que l'honorable ministre fait erreur. Je ne l'ai pas accusé d'incompétence. J'aurais fait son éloge en disant cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il ne l'a pas dit, il s'est servi d'un
Sir CHARLES TUPPER.

langage, qui ne pouvait pas laisser d'autre impression dans l'esprit de ses auditeurs. Je regrette d'occuper une si petite place dans l'estime de l'honorable député et qu'il ait une si petite opinion de mes capacités. Mais je dois me résigner à supporter ses imprécations le la meilleure grâce possible, et j'espère m'en tirer avec assez de succès et sans trop de peine.

Quelles raisons donne-t-il à l'encontre du projet du gouvernement ? La première c'est que cette idée est trop absurde pour occuper un seul instant l'attention d'un homme sensé.

Sir CHARLES TUPPER : Comme l'a dit l'honorable ministre lui-même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sont des raisonnements de cette sorte qu'il présente à la Chambre, comme si du moment qu'il n'approuve pas une proposition, cela suffirait pour la faire rejeter, sans autre discussion. Il peut se trouver un groupe d'hommes intelligents, ou du moins doués d'une certaine dose d'intelligence, ayant quelque réputation dans les affaires, qui aient soigneusement étudié la question et se soient formés une opinion, mais dès que le chef de l'opposition a formulé sa condamnation, tout est dit. La chose est trop absurde, dit-il, pour y songer un seul instant.

Veut-il consulter les hommes d'affaires de Montréal ? Qu'il aille dans le bureau d'aucun commerçant, homme d'affaire ou industriel et qu'il lui demande ce qu'il pense de l'idée de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Il ne rencontrera partout qu'une seule opinion sur la question, excepté peut-être chez certains personnages qui sont tellement hostiles au gouvernement, qu'ils ne peuvent approuver aucun de ses projets, ni même consentir à les discuter de bonne foi. Il constatera que la classe commerciale est non seulement unanime à approuver ce projet, mais prétend qu'il aurait dû être mis à exécution depuis longtemps. Je suppose qu'il a un peu de respect pour l'opinion des hommes d'affaires de Halifax ; eh bien ! qu'il aille à Halifax et qu'y verra-t-il ? Il n'a qu'à consulter les journaux qui rapportent ce qui a eu lieu, dès avant que cet arrangement fut conclu—non avant d'avoir été étudié mais avant d'avoir été rendu public—et il verra que l'opinion publique est unanime en sa faveur. Il verra que la chambre de commerce de Halifax approuve dans les termes les plus énergiques le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre veut-il dire que ce projet est soumis à la chambre de commerce de Halifax ? Si c'est cela qu'il veut dire, nous avons été encore plus mal traités que je ne croyais.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami est libre de chercher des consolations dans des bagatelles. Ce projet, c'est-à-dire le prolongement de l'Intercolonial à Montréal, a été soumis à la Chambre de commerce de Halifax, et c'est ce même projet que l'honorable député trouve trop absurde pour occuper un seul instant l'attention d'hommes intelligents.

Il y a des hommes d'affaires à Halifax, et l'honorable député s'apercevra qu'ils n'ont pas besoin de longs raisonnements pour être convaincus que ce

projet est non seulement dans l'intérêt de l'Intercolonial, mais aussi dans celui de toute la classe commerciale.

Afin que l'honorable député n'ignore pas que ce projet n'est pas seulement celui du gouvernement actuel, je lui dirai qu'il a été mis à l'étude par le gouvernement qui a précédé celui-ci.

Cette idée si absurde avait trouvé à se loger dans le cerveau de quelques-uns de nos honorables adversaires qui faisaient partie du dernier cabinet. Il y a dans les bureaux du ministre des Chemins de fer et Canaux des documents qui font voir que l'ancien gouvernement en était presque arrivé à une entente à ce sujet ; on s'était procuré l'opinion des fonctionnaires sur la nature du chemin, sa valeur, le coût de la construction dans l'intention d'en faire l'acquisition, avant l'avènement du gouvernement actuel.

Je ne veux pas enlever à nos adversaires le mérite qui leur revient dans cette affaire, mais le comité trouvera sans doute étrange de voir le chef de l'opposition ne rien trouver que de condamnable dans ce projet quand ses anciens associés au pouvoir avaient en l'idée de conclure, je ne dirai pas le même arrangement dans tous ses détails, mais un arrangement semblable.

Je ne suppose pas que l'arrangement que nous avons conclu sera approuvé par l'opposition dans tous ses détails, mais j'ai de bonnes raisons pour dire que les anciens ministres avaient fait leurs calculs et avaient pris pour base de leur arrangement les mêmes matériaux et les mêmes faits que ceux qui étaient devant moi, dans l'intention évidente de prolonger bientôt l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Je suis certain que je puis donner des raisons qui convaincront même l'honorable député de la nécessité d'exécuter ce projet. La position est celle-ci : L'Intercolonial n'a jamais été en position de faire des arrangements avec les marchands de Montréal, pour l'expédition des marchandises dans les provinces maritimes. Pourquoi ? Parce que le Grand Tronc était entre ces marchandises et l'Intercolonial. La ligne entre Lévis et Montréal appartient au Grand Tronc, et il nous était impossible de nous entendre avec aucun expéditeur pour qu'il envoyât ses marchandises aux marchands des provinces maritimes sans réussir à amener le Grand Tronc à consentir à certaines conditions favorables à cet arrangement. Le fait que le Grand Tronc était propriétaire de cette partie du chemin, a toujours empêché les gérants de l'Intercolonial de faire des affaires, ou au moins de faire les affaires qu'ils étaient en droit de s'attendre à faire, avant que nous ayons fait disparaître cet obstacle entre Montréal et les provinces maritimes. Le Grand Tronc était toujours prêt à soulever des objections et à mettre des conditions, et je n'ai qu'à en donner la raison pour faire comprendre combien elle est puissante et convaincante.

Le chemin de fer du Grand Tronc avait et a encore le plus grand intérêt à empêcher les marchands de Montréal d'expédier leurs marchandises *via* Richmond jusqu'à Lévis, et ensuite par l'Intercolonial jusqu'aux provinces maritimes, parce qu'il possède un chemin qui va jusqu'à Portland, pour donner à cette ligne le bénéfice du plus long trajet, et de Portland la même compagnie expédie ces marchandises sur des steamers à Halifax, Yarmouth ou autres ports. Tant que cet arrangement n'a pas été conclu, nous avons été, pour ainsi dire,

sans relations avec la classe commerciale de Montréal. Combien de temps un propriétaire ou gérant d'un chemin de fer de 1,200 milles de long comme l'Intercolonial endurerait-il un pareil état de choses ? Il n'épargnerait ni efforts ni dépenses pour atteindre à la grande métropole commerciale et être en état d'obtenir une part raisonnable du trafic de cette ville avec les provinces maritimes.

Bien plus, les hommes de chemin de fer vous diront que tant que l'Intercolonial ne viendra pas jusqu'à Montréal il ne pourra pas être représenté dans les réunions des gérants, lorsque se décident les taux de fret et les arrangements entre les compagnies pour le transbordement et le transport des marchandises. A ces conventions où les prix sont fixés, l'Intercolonial n'avait pas de représentant. Bien qu'il ait coûté \$50,000,000 et traverse 1,200 milles de territoire canadien, il était exclu des réunions des grandes compagnies canadiennes.

Maintenant que nous avons fait ces arrangements, comme nous espérons pouvoir le faire avec l'autorité du parlement, nous pouvons envoyer notre gérant à ces conventions, et comme tous les autres gérants, il aura droit de dire qu'il faudra tenir compte de l'Intercolonial dans tous les arrangements et tous les projets concernant le transport des marchandises. Notre représentant aura son mot à dire dans ces assemblées ; il sera en état d'assurer une part raisonnable du trafic à notre chemin, et nous aurons la même chance que le chemin de fer du Grand Tronc de transporter les marchandises de l'ouest dans les provinces maritimes.

La Chambre verra aussi, lorsque les documents lui seront soumis que nous avons posé des conditions qui nous permettent d'envoyer nos agents de fret dans tout le Canada, à toutes les gares du chemin de fer du Grand Tronc pour débattre les conditions auxquelles le fret sera transporté, dans une direction ou dans l'autre, et obliger ensuite le chemin de fer du Grand Tronc à nous le livrer rendu à Montréal.

Je ne crains pas de dire que le contrat passé entre le gouvernement et le chemin de fer du Grand Tronc et le chemin de fer du comté de Drummond, si on l'examine au point de vue des faits raisonnés et non au point de vue de la simple hostilité politique, si on l'examine à la lumière de l'expérience et des affaires, saura se recommander auprès de l'opinion publique et fera honneur à notre réputation d'hommes d'affaires. Tous les détails ont été étudiés et entourés de précautions. Pour ma part, à titre de ministre des Chemins de fer et peut-être plus directement responsable que les autres membres du cabinet, je n'ai pas d'objection à ce que le succès de l'administration des affaires qui m'ont été confiées, soit jugé par le succès de l'arrangement que je soumettrai au parlement à propos de cette affaire.

Une autre objection du chef de l'opposition c'est que nul ministre ne serait justifiable d'encourir des dépenses aussi considérables avant de pouvoir établir que par cette nouvelle voie la distance entre Montréal et Halifax serait moins considérable que par les autres voies existantes.

Quelle est la valeur d'un pareil argument ? Jusqu'à quel point a-t-il tenu compte de cette règle lorsqu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux et soumettait à la Chambre des propositions pour le prolongement de l'Intercolonial ? Lorsqu'il a cru qu'il serait de l'intérêt du pays d'acheter le chemin de fer de la Rivière-du-Loup à Lévis, a-t-il pris un compas pour voir s'il n'y avait pas une

autre voie plus courte pour aller de Montréal à Halifax? Pas du tout. Il a acheté 125 milles de chemin au prix d'un million et demi, et quand il parle de dépenses subséquentes, il parle par expérience, car il lui a fallu dépenser un autre million et demi pour mettre la voie en bon ordre.

Sir CHARLES TUPPER: Écoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'honorable député dit "écoutez, écoutez". Il n'y a pas à nier que ce que je dis là est vrai. Il avait stipulé dans l'arrangement que les rails de fer sur ces 125 milles de chemin devaient être remis à ceux dont il achetait le chemin, et partant, il lui a fallu en acheter d'autres. Ensuite pourquoi a-t-il acheté ce chemin jusqu'à Lévis? Était-ce pour raccourcir le trajet, pour permettre aux voyageurs d'arriver à Lévis plus tôt que par le chemin de fer du Grand Tronc? Non; la question de la distance n'entrait pas, et n'entre pas dans les calculs de l'honorable député lorsqu'il a une opération de ce genre à faire. Ce n'est pas lorsqu'il cherche des prétextes pour condamner un projet de ses adversaires, qu'il se sert de ces arguments, dans l'espoir qu'ils pourront faire de l'impression sur quelques-uns. Ce raisonnement n'aura aucun effet ici, mais il peut en avoir sur certaines personnes qui le lira dans les journaux.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre aimerait-il que je lui dise pourquoi j'ai acheté ces 125 milles de chemin?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER: Je n'y ai pas la moindre objection.

Sir CHARLES TUPPER: Je puis lui en donner la raison bien vite, s'il le désire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER: J'espère que l'honorable député ne s'imagine pas que je redoute de le voir donner la raison de cet achat. Il ne m'effraie pas du tout en faisant cette menace. Je ne prétends pas qu'il n'ait pas une raison avouable; je suis prêt à admettre qu'il avait une très bonne raison. Mais il n'avait pas la raison qui a été donnée par un honorable député, cette après-midi, lorsqu'il a prétendu qu'il y a une entente entre les anciennes provinces, lors de la confédération, par laquelle cette partie du chemin devait être achetée. Si l'honorable chef de l'opposition prétendait cela, il donnerait une raison sans le moindre fondement; il n'y a rien dans l'Acte de la Confédération qui obligeait le gouvernement d'acheter un bout de chemin de fer. Pourquoi l'a-t-il acheté? Parce qu'il voulait se rapprocher du centre des affaires et de la population. Je m'étonne seulement qu'il n'ait pas depuis longtemps complété ce qu'il avait commencé et n'ait pas prolongé le chemin jusqu'à Montréal. S'il avait fait cela il y a des années, même à des conditions moins avantageuses que celles qui sont offertes aujourd'hui, c'eût été d'un avantage incalculable pour le réseau du gouvernement, pour la ville de Montréal et pour les provinces maritimes que la ligne traverse.

J'ai trouvé bien amusant d'entendre l'honorable député parler avec tant de conviction et une sympathie si apparente du pont de Québec. Je me disais que c'est en vain que le chasseur tend ses filets à la vue des oiseaux. J'avais cru qu'avec sa

M. BLAIR.

longue expérience, l'honorable député aurait compris avant aujourd'hui que son petit truc était trop évanoué, trop connu, trop apparent pour avoir quelque effet sur aucun député de la province de Québec. Supposez-t-on un instant que l'honorable député porte un vif intérêt au pont de Québec, qu'il n'aura de vrai bonheur que lorsqu'il le verra construit?

Si quelqu'un nourrit cette opinion, il ne rend pas justice à cet honorable député. Je le connais assez pour être convaincu que cette question ne lui torture pas l'esprit, qu'il n'en perd pas le sommeil, et que l'absence d'un pont à Québec, ne l'empêche pas de jouir de l'existence.

Il peut s'en passer aussi bien que n'importe qui. Les représentants de la province de Québec et le chef de ce gouvernement qui représente la ville de Québec sont sensés porter autant d'intérêt à cette ville que le chef de l'opposition, et si jamais il se produit un mouvement de nature à porter préjudice à cette partie du pays, s'ils supposent que leurs intérêts sont menacés injustement qu'ils auront soin de les défendre aussi bien que pourrait le faire l'honorable député du Cap-Breton (sir Charles Tupper.)

Cette après-midi et ce soir mon honorable ami a commencé à s'alarmer dans la crainte que la dette publique ne soit augmentée, il croit que ce serait une chose des plus graves, si, comme résultat, une proposition qui pourrait être faite au parlement, quelqu'en soit le mérite, les avantages et l'excellence des raisons qui la recommandent, était d'augmenter la dette du pays de sept à huit millions. Depuis quand craint-ils d'augmenter la dette publique? Depuis quand prend-il tant de précaution pour ne pas augmenter la dette publique? Si ma mémoire ne me fait pas défaut, il a pris son vol d'un point éloigné du Cap-Breton, il a traversé le continent dans sa largeur, s'arrêtant ça et là en route et promettant partout des millions.

Je ne prétendrai pas qu'il faisait ces promesses aux électeurs à la veille des élections, sans avoir l'intention de les tenir s'il était maintenu au pouvoir. Je dois supposer qu'il agissait honnêtement envers le peuple et envers les localités auxquelles il donnait ces espérances. Je suis tenu de croire qu'il était sincère lorsqu'il prenait ces engagements envers les populations. Quand il est allé dans l'île du Prince-Édouard, et qu'il a laissé entendre à la population, sinon personnellement du moins par des agents, que cette province devrait avoir sept chemins de fer de plus. La crainte de la dette publique ne l'alarmait pas. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson ne le faisait pas trembler; ils approuvait la construction d'un pont en face de Québec; il approuvait de tout cœur la construction de tous les ponts qui ont été mentionnés dans la Chambre, il promettait de les construire tous, du premier jusqu'au dernier. Il fit miroiter cette multitude de projets devant les yeux des électeurs, n'ayant pas le moindre doute qu'après le 23 juin 1896, il pourrait les retirer à volonté. Qui aurait pu croire que ce serait lui qui viendrait, aujourd'hui, qu'une proposition sérieuse est soumise au parlement, pousser des clameurs sous prétexte qu'elle augmente la dette publique?

Malgré tout notre désir de lui rendre justice, je ne crois pas que nous puissions le laver de l'accusation de se montrer injuste envers la Chambre, ni lui donner le mérite d'être sincère lorsqu'il parle ainsi. Il n'a pas peur de la dette publique. Cent millions ne le ferait pas hésiter

s'ils étaient nécessaires à l'exécution d'un projet qu'il croirait avantageux pour le pays.

Je ne sache pas qu'il faille le blâmer parce qu'il serait disposé à faire toute dépense raisonnable s'il croyait que l'intérêt du pays exige cette dépense.

Mais pour les besoins du moment, pour critiquer un projet du gouvernement, il est prêt à mettre de côté toutes ses convictions, à réunir les actes de toute sa carrière, à prétendre qu'il n'est pas prêt à encourir des dépenses lorsque le besoin du pays l'exige.

Maintenant je tiens à déclarer le plus catégoriquement possible qu'il est injuste de dire que le projet que nous nous proposons de soumettre au parlement pour l'affermage de ces deux lignes, signifie une augmentation de la dette publique. Ce projet n'entraîne rien de tel. Nous nous engageons, il est vrai à payer \$210,000 de loyer par année, aux diverses compagnies pour l'usage de leurs lignes. Et pourquoi nous engageons nous à cela ? Parce que nous avons les meilleures raisons de croire que nous retirerons non seulement ces \$210,000, mais plus.

Y a-t-il un seul membre de ce parlement quelque soient ces opinions politiques, qui ne croit pas sincèrement que cette transaction est avantageuse, qui ne soit pas intimement convaincu que nous retirerons plus que le prix du loyer et les frais d'exploitation réunis ? Je dis donc que l'honorable député commet une injustice en cherchant à créer l'impression, non pas ici, mais dans le pays, que nous augmentons la dette publique de \$7,000,000.

Nous ne faisons rien de la sorte. Nous nous engageons à payer un loyer pour l'usage d'une propriété, non pas un loyer exorbitant, mais un loyer raisonnable, un loyer que tout homme de chemin de fer, peu importe lequel, dira être proportionné aux privilèges obtenus.

Il dit : " Pourquoi n'avez-vous pas construit le chemin par la rive sud ? Pourquoi n'avez-vous pas adopté le réseau du Grand Tronc ? Nous n'avons pas trouvé la chose digne d'approbation, telle est la raison ; et, agissant suivant le meilleur de notre jugement, nous avons choisi l'autre ligne de préférence à aucune des deux proposées par l'honorable député.

Il a cité ici, de certaine part, une autorité qu'il refuse, qu'il a peur, je crois presque, je pourrais presque oser dire, je pense, qu'il a honte d'apporter au parlement à cause des assertions qu'elle a faites. Il cite ces assertions pour condamner le chemin, le dépeignant comme ne convenant nullement à ce que nous nous proposons, comme inférieur sous beaucoup de rapports, et comme étant à tous les points de vue une propriété que le gouvernement ne devrait pas acquérir aux conditions en question. Eh bien ! si le ministre qui a écrit cela n'est pas exempt de tout soupçon au sujet de savoir s'il est une autorité indépendante, s'il n'a pas d'intérêt dans quelque autre entreprise, s'il ne se sent pas chagrin de ce que nous n'avons pas adopté son projet au lieu d'acquérir le chemin de fer du comté de Drummond, je dis alors qu'il serait juste de mettre son opinion de côté. Et l'opinion de qui ? Une opinion prise en dehors du personnel des officiers du ministère des Chemins de fer et Canaux. Or, je serais justifiable, dans tous les cas, de recommander à mes collègues et au gouvernement d'agir d'après le jugement et l'avis des officiers de ce département plutôt que d'après les assertions hasardées que peut faire tout individu ramassé dans le corridor, 104

en pouvant même être en train de quitter les édifices du parlement.

Je suis parfaitement disposé à soumettre dans tous leurs détails les propositions en question à l'examen du comité ; je veux que tout ce qui s'y rattache puisse être pris en considération et scruté avec soin, et je suis convaincu qu'elles supporteront l'épreuve de l'examen le plus attentif.

Peut-être ne la supportent-elles pas à la satisfaction de mon honorable ami de la gauche. Elles ne la supporteront pas à la satisfaction de l'ex-ministre des Finances, car celui-ci a été étonné lorsqu'il a appris que nous avions fait un arrangement en vertu duquel nous devons payer annuellement un loyer déterminé pour les chemins en question, et que nous devons ensuite payer pour le coût de leur entretien. Il a été étonné de cela. Je vois de toute évidence—ce que vous devez également voir—qu'aucun de mes honorables amis n'envisage cette question à la lumière d'une connaissance bien générale de la nature des arrangements convenus. Nous consentons naturellement à supporter notre part du coût de l'entretien et des réparations du chemin. Nous le ferons, mais dans la mesure seulement que le requerront nos affaires. Si elles comprennent la moitié du trafic, nous devons payer alors la moitié du coût de l'entretien, car en nous servant du chemin nous devons payer seulement notre part conjointement avec le Grand Tronc et les autres chemins qui pourront faire usage de la ligne, du pont et du terminus à la gare Bonaventure. Cet arrangement est conforme aux usages des compagnies de chemins de fer, et c'est un arrangement auquel nulle compagnie ne peut objecter.

Je n'ai pas provoqué la discussion actuelle, et je pensais qu'elle aurait lieu plus tard. Mais je ne désire pas l'éviter. Je suis absolument prêt à soumettre ces matières à la Chambre, mais d'un autre côté je demande qu'on apporte dans la critique du projet, de l'esprit de justice et de raison, et non qu'on se repande en réprobations générales sans donner les motifs pour lesquels les propositions devraient être condamnées.

M. FOSTER : Je suis absolument sûr que lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux soumet au parlement une grave proposition qui impose au pays, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, une charge annuelle de \$210,000, équivalant à 3 pour 100 d'intérêt, à un capital de \$7,000,000, qu'il en demande l'adoption dix jours avant la prorogation de la Chambre, et qu'il essaie d'établir sa position par des arguments comme ceux qu'il a exposés au comité durant les derniers trois-quarts d'heure, il doit paraître évident aux députés des deux côtés de la Chambre que cette position n'est pas celles qui soient tenables ou qui s'adressent au bon sens de la Chambre. L'honorable ministre n'a pas commencé sa carrière de ministre des Chemins de fer et Canaux en cette Chambre en agissant en homme très versé dans les affaires. Il n'a obtenu, ni lui ni le gouvernement à la dernière session, ni à celle-ci de mandat du parlement pour faire ce sérieux arrangement qui augmente la dette publique de \$7,000,000. Il peut dire—un enfant pourrait le dire :—" Vous êtes maintenant saisis de cette proposition, et vous êtes libres de l'accepter ou de la rejeter." Mais tout le monde sait, et nul mieux que l'honorable ministre lui-même, que le gouvernement en étant arrivé à une décision et l'honorable ministre en

ayant appelé à ses partisans pour la faire triompher, et que le gouvernement s'étant engagé à conclure ce contrat, l'honorable ministre a rendu impossible toute discussion franche et tout jugement libre relativement à cette affaire. Mon honorable ami aurait mieux fait et aurait débuté sous un jour plus favorable dans sa carrière en cette Chambre, laquelle n'est pas simplement une école de conjectures, ce en quoi mon honorable ami a essayé de la convertir il y a quelques minutes, alors qu'il était disposé à faire des conjectures au sujet de l'autorité d'une certaine lettre....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La première lettre.

M. FOSTER : La chose serait encore plus énigmatique, et elle démontrerait la force de l'honorable ministre à un degré encore plus fort.

Celui-ci aurait dû daigner demander l'avis du parlement avant de proposer d'augmenter la dette publique de \$7,000,000; il aurait dû le faire surtout avant de lier irrémédiablement le gouvernement en concluant un contrat avec une corporation des plus puissantes et ses actionnaires d'Angleterre et d'ailleurs. Lui et le gouvernement dont il fait partie ont résolu de faire ce que ces messieurs de la droite ont dénoncé sur tous les tons depuis qu'ils sont dans la politique. Leur parti a dénoncé le principe permettant au gouvernement de s'engager sans la sanction du parlement à faire des déboursés considérables. Ces messieurs ont conclu un contrat relativement au service d'une ligne rapide de vapeurs, qui devra recevoir une subvention annuelle de \$750,000, dont \$500,000 payables par le Canada. Cet arrangement a été convenu parce que le parlement a déjà discuté la proposition, et en a d'année en année approuvé le projet. Dans le cas actuel, le parlement n'a rien fait de la sorte. Le ministre actuel des Chemins de fer s'adresse maintenant en homme d'affaires à la Chambre, et cependant il propose l'adoption d'un contrat qui équivalait à la dépense d'un capital de \$7,000,000, et il dit à ses partisans, dont pas un n'a été consulté au préalable : Il nous faudra tomber ensemble ou séparément, et vous devez m'aider aveuglement à faire adopter cet arrangement.

Les députés ont parlé ce soir dans les ténèbres, nous avons parlé de ce chemin sans posséder de complets renseignements. L'honorable ministre dit : " Pourquoi discutez-vous cette question ce soir, ne pouvez-vous pas attendre la production des résolutions ? " Quand ces résolutions seront-elles produites ? Moins de neuf jours avant la clôture de la session nous n'avons encore reçu aucun renseignement, et cependant, le gouverneur général, parlant en sa qualité officielle, a déclaré, à l'ouverture de cette session que l'arrangement était conclu. Combien de temps l'honorable ministre tiendra-t-il la Chambre saisie de ces résolutions ? Combien de temps va-t-il retenir les détails du contrat et les renseignements de son département sans en donner communication à la Chambre ? Où se trouve les renseignements et pourquoi ne les a-t-on pas produits ? Quelle est la réponse faite par l'honorable ministre ? Celui-ci n'est pas à la législature du Nouveau-Brunswick aujourd'hui. Il se trouve dans une plus grande sphère et il lui faut remplir un espace plus grand que dans l'autre Chambre. Il lui faut s'occuper d'un sentiment public plus vaste et d'une lumière plus vive que la lumière et que le

M. FOSTER.

sentiment qui prévalent dans sa province natale ; et sa réputation d'homme d'affaires et de ministre souffre aujourd'hui de cette transaction et du fait que les renseignements qui s'y rapportent ont été retenus jusqu'au dernier moment même.

Mon honorable ami (M. Blair a été si brave. Il a déclaré que le chef de l'opposition était allé d'un bout à l'autre du pays pour y promettre ses millions, et qu'il était rempli de la confiance absolue d'être maintenu au pouvoir pour exécuter ses promesses. Sous ce rapport, la différence a été étonnante entre l'honorable ministre (M. Blair) et le chef de l'opposition. Ce ministre (M. Blair) qui figure aujourd'hui dans un rôle si brave, a été si brave qu'il n'est pas descendu dans l'arène avant le 23 juin, avant qu'on lui eût dit que son parti serait vainqueur et qu'on pourrait le revêtir de la dignité de ministre à laquelle est attaché un traitement de \$7,000. Il s'accrochait à sa position de premier ministre du Nouveau-Brunswick, pendant des années et des années, alors que le parti libéral luttait dans cette province, lui savourait les douceurs de cette position plus modeste. Alors que les membres du parti libéral ne manquaient jamais d'affronter la bataille chaque fois qu'il y avait lutte et qu'ils en acceptaient les risques comme les honneurs en perspective, ce monsieur (M. Blair) restait tranquillement sous sa petite tente, et il y est resté jusqu'à ce qu'il constatât que le parti libéral victorieux allait prendre charge de la chose publique après le 23 juin, et qu'il songeait alors à s'emparer de la position plus élevée qu'il occupe maintenant. Telle est la bravoure de mon honorable ami (M. Blair), et tel est le fort contraste qui existe entre lui et le chef de l'opposition (sir Charles Tupper.)

Eh bien ! M. le président, je ne suis pas pour aborder la discussion de cette affaire aujourd'hui. Pourquoi ? Parce que je ne possède pas ce qu'il me faut pour cela, en l'absence de la production de renseignements, mais est-il un membre de la droite qui dise que cette discussion n'a pas porté ses fruits ? Si elle n'avait pas eu lieu, la Chambre et le pays seraient restés dans les ténèbres jusqu'aux dernières heures de la session expirante, et à un moment où une très petite partie des députés auraient été présents, on aurait bâclé l'affaire à la hâte et rien n'aurait été appris à son sujet. Cette discussion a fixé l'attention de la Chambre sur l'affaire, et les députés des deux côtés de la Chambre vont y songer comme on songe à une affaire.

Laissez-moi la dépouiller du voile précieux dont mon honorable ami (M. Blair) a cherché à la couvrir. Il a été déloyal dans son raisonnement sous ce rapport, car il a combattu le chef de l'opposition sur le motif que celui-ci était opposé à ce qu'on dépense de l'argent pour toutes fins publiques. Mon honorable ami (sir Charles Tupper) a pris le soin de lui dire--le ministre des Chemins de fer et Canaux ne pouvait donc pas employer cet argument--que lui, sir Charles Tupper, était en faveur de la dépense des deniers publics pour des fins d'utilité publique. Le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est appuyé sur le motif que mon honorable ami (sir Charles Tupper) était opposé à l'augmentation de la dette, si cette augmentation devait être causée par le prolongement du chemin de fer à Montréal. Mon honorable ami (sir Charles Tupper) a déclaré au ministre qu'il ne considérait pas que l'augmentation de la dette publique, dût faire reculer devant l'accomplis-

sement d'une grande œuvre d'utilité publique. L'honorable ministre (M. Blair) ne voit-il pas la différence qui existe entre une idée et la manière dont il peut proposer de l'exécuter? Le *Board of Trade* de Halifax a été favorable à l'idée de prolonger l'Intercolonial à Montréal; cependant, l'honorable ministre entend-il dire que ce conseil ait en aucune façon approuvé le plan particulier du ministre, par lequel cette idée doit être exécutée? L'argument de l'honorable ministre à ce sujet, est boiteux du commencement à la fin. Il a confondu l'idée, qui peut être bonne, avec la manière dont il propose de l'exécuter, laquelle peut être fort mauvaise. Il peut abandonner maintenant ce genre d'argumentation, car je lui répète ce qu'on lui a dit déjà: Ce n'est pas l'idée que nous combattons, mais c'est l'arrangement particulier qu'il a conclu pour exécuter l'idée, lequel nous ne trouvons pas le meilleur.

Mon honorable ami (M. Blair) a dit que j'étais étonné. C'est vrai, mais je suppose que je n'aurais pas dû l'être à propos de tout ce qu'il aurait pu soumettre à la Chambre. Je l'ai été cependant de constater, au retour du lunch, que le prix que nous payons pour le chemin de fer du comté de Drummond est pour le chemin tel qu'il est aujourd'hui, dans son état incomplet et détérioré.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Comment! c'est presque un chemin neuf.

M. FOSTER: Presque un chemin neuf? Alors, je demanderai à mon honorable ami (M. Blair)—car il possède la position avantageuse sous ce rapport. Il siège là où il peut se procurer les renseignements relatifs à l'état de ce chemin—pourquoi il retient ces renseignements, pourquoi il ne nous les communique pas. Je lui demande: "A-t-il le rapport d'ingénieurs dignes de confiance et compétents relativement à la qualité et à l'état de ce chemin actuellement?"

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Actuellement?

M. FOSTER: Oui.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Non, je ne l'ai pas pour le temps actuel?

M. FOSTER: Eh bien! M. le président, je ne m'attendais pas à cette réponse de la part d'un homme d'affaires. Nous avons, ainsi que la droite elle-même, une conclusion à tirer de cette réponse. Le ministre des Finances nous a dit hier qu'il n'y avait pas lieu d'examiner les faits touchant les clôtures en treillis et les clôtures de fil de fer barbelé, lorsqu'il faut protéger l'un et ne pas protéger l'autre. Il nous a dit qu'on n'était pas allé jusqu'à considérer les faits, en cherchant ce qui plairait aux cultivateurs. Mon honorable ami (M. Blair) est sur la même voie. Pour lui, les faits ne comptent pour rien. Il fait ce qui doit plaire à quelqu'un, mais est-ce là l'acte d'un homme d'affaires, l'acte que les hommes d'affaires soutiendront, lorsqu'il conclut réellement, quoi? Un marché pour l'achat d'un cheval en le bien payant, sans avoir encore le rapport d'un ingénieur digne de confiance relativement à la qualité et à l'état de ce chemin.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Ce n'est pas exact.

M. FOSTER: Eh bien! mon honorable ami (M. Blair) voudra-t-il nous dire ce qui est exact? Je lui ai demandé s'il avait le rapport d'un ingénieur digne de confiance quant à la qualité et à l'état de ce chemin-là aujourd'hui. L'a-t-il? Il a dit que non. Il se propose de demander au parlement, de demander à ses partisans, de faire l'achat d'un chemin de fer et d'en payer le prix, sans avoir cependant le rapport d'un ingénieur digne de confiance relativement à l'état de ce chemin.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'honorable député (M. Foster) me permettra-t-il de lui demander d'expliquer sa question, savoir: s'il entend me demander si je possède, moi ou le département, le rapport d'un ingénieur digne de confiance relativement à l'état du chemin. Si telle est la question, je réponds que je possède ce rapport. Dans le cas où il me demanderait si je possède un rapport quant à la condition du chemin aujourd'hui, je réponds que non.

M. FOSTER: Mon honorable ami (M. Blair) voudra-t-il nous dire jusqu'où il espère ergoter sur ce point. Cet homme d'affaires rusé, ce grand homme transféré dans cette sphère-ci, a-t-il alors d'un ingénieur digne de confiance le rapport d'hier? L'a-t-il? Simon d'hier, celui d'avant-hier, ou celui du jour précédant celui-là?

M. McMULLEN: Ce jour-là serait un dimanche.

M. FOSTER: Eh bien! je me trouve quelque peu confus. Comme l'un des agents du gouvernement réclame la circulation des tramways le dimanche à Toronto, j'ai cru que le gouvernement suivait la même voie et pouvait travailler le dimanche, mais que le ministre des Chemins de fer et Canaux traite la Chambre en corps sérieux, et qu'il nous dise seulement, maintenant, ce que c'est qu'il a comme rapport relatif à l'état et la qualité du chemin pour lequel il nous demande de payer \$64,000 par année. Mon honorable ami (M. Blair) nous donnera-t-il ce renseignement?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je n'ai pas apporté ici ce renseignement, mais je me propose de le fournir au comité en proposant la résolution. Je fournirai tous les renseignements que je possède et dont je pourrai disposer alors. C'est chose que je ne puis faire ce soir. Je ne porte pas cela dans ma poche, et je ne me le rappelle point.

M. FOSTER: Mon honorable ami (M. Blair) peut en porter des quantités dans ses poches, mais je ne lui ai pas demandé s'il avait le renseignement en question dans sa poche ou non. Mon honorable ami (M. Blair) n'a pas encore donné avis de sa résolution.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je me propose de le faire immédiatement.

M. FOSTER: A-t-il l'intention de garder tous ces rapports et documents jusqu'à ce qu'il produise et propose sa résolution? Est-il déterminé à prendre avantage de l'ignorance absolue de la Chambre en

cette affaire, de prendre la Chambre par surprise, et à faire adopter cette résolution dans les derniers jours mêmes de la session ? Il reste encore neuf jours, dont l'un est un dimanche, et il n'a pas donné avis de sa résolution. Il se propose de donner l'avis requis dans le cours de ces neuf jours ; il possède le rapport en question, mais non dans sa poche, et lorsque cela lui conviendra et qu'il présentera sa résolution, il produira son rapport. Mon honorable ami ne traitera-t-il pas la Chambre en corps d'hommes d'affaires et ne lui dira-t-il pas qu'il apportera ces renseignements demain pour les produire en cette Chambre, afin qu'on puisse avoir l'occasion d'en prendre communication avant qu'il nous demande d'adopter sa résolution ? Trouve-t-il que c'est là prendre une position trop exigeante ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dirai que si c'était le désir de l'honorable député de faire produire tous ces renseignements, il y a lieu d'être surpris qu'il n'ait pas fait de motion à cette fin. J'ai déclaré à l'honorable monsieur qui dirige l'opposition que lorsqu'on en arriverait à cette estimation j'exposerais les conditions de l'arrangement entre les deux compagnies et le gouvernement, et c'est ce que j'ai fait. Je saisirai l'occasion de donner avis de la résolution immédiatement, et en même temps je produirai tous les renseignements que j'ai à ma disposition relativement à cette affaire ; ou, si l'honorable député le désire, je lui fournirai d'avance. J'ignore si je pourrai apporter cela demain. Il se pourrait que ça me prit plus de temps que cela pour les mettre en ordre dans ce but.

M. FOSTER : Tout comme si mon honorable ami venait de s'apercevoir que nous avons eu besoin de ces renseignements ! Aurait-il dû différer d'une heure seulement d'apporter ici les renseignements, après avoir déclaré dans le discours du trône que cet arrangement avait été conclu ? A l'époque où cette Chambre a été convoquée, l'honorable ministre avait obligé le gouvernement à une dépense de \$210,000 par année pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, il avait conclu l'arrangement, il avait mis dans la bouche du gouverneur général la déclaration qu'il l'avait conclu, et jusqu'à présent, il n'a pas produit en cette Chambre les documents constituant la base de cet arrangement. Est-ce là la manière dont mon honorable ami s'est conduit dans la législature de sa province ? Il s'apercevra qu'il a affaire à un autre corps ici. Il aurait dû produire ces documents en cette Chambre dès la première occasion se présentant après l'adoption de l'adresse. Il le sait, ainsi que tout homme possédant la connaissance du droit parlementaire. Il dit : " Si vous aviez seulement demandé ces documents, ç'aurait été parfait. Ignore-t-il que mon honorable ami qui dirige l'opposition a demandé ces documents maintes et maintes fois ? Comment ! M. le président, voici, en date du 30 avril, une demande pressante de mon honorable ami.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voulez-vous lire et la demande et la réponse ?

M. FOSTER : Oui, avant l'appel de l'ordre du jour, moment auquel on doit faire ressortir l'importance d'une matière de ce genre, sir Charles Tupper s'est levé et a dit :

M. FOSTER.

Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention du gouvernement la déclaration ci-après contenue dans le discours du trône :—

"J'ai beaucoup de plaisir à porter à votre connaissance le fait qu'il a été adopté des mesures, qui, si vous les approuvez, permettront au chemin de fer Intercolonial d'atteindre Montréal et d'avoir sa part du grand trafic, concentré dans cette cité."

Comme il s'est déjà écoulé un certain temps depuis que nous avons reçu de Son Excellence la déclaration positive que les arrangements en question ont été conclus, je demande au premier ministre s'il veut bien faire déposer sur le bureau de la Chambre les documents relatifs à cette affaire.

Le PREMIER MINISTRE (M. Laurier) : Mon honorable ami n'ignore pas que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) est indisposé depuis quelque temps.....

Eh bien ! il n'est pas indisposé depuis quelque temps—

... et il n'est peut-être pas en mesure de donner sa réponse maintenant. A la prochaine séance de la Chambre, je pourrai dire à l'honorable député si, oui ou non, les documents en question seront déposés sur le bureau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce tout ?

M. FOSTER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'était pas indisposé ce jour-là. Il a dit .

Je dois informer l'honorable chef de l'opposition que les documents relatifs aux négociations intervenues entre les deux parties contractantes, documents actuellement en voie de préparation, et qui devront être soumis à la Chambre, ne sont pas encore complétés. Il reste encore à régler d'une manière définitive certains détails importants des négociations. Nous apportons toute la diligence possible à faire aboutir les choses, et je puis donner à mon honorable ami l'assurance qu'il ne sera pas apporté de retard inutile à saisir le parlement de toute l'affaire en question. Aussitôt que faire se pourra, les documents relatifs aux négociations seront déposés sur le bureau. Le retard apporté jusqu'ici tient à mon indisposition de ces trois ou quatre jours passés, mais vers la fin de la semaine prochaine, je serai en mesure de fournir à la Chambre les renseignements demandés.

Et aujourd'hui l'honorable ministre cherche à se couvrir de l'excuse que nous aurions pu obtenir les documents si nous les avions demandés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On n'a jamais demandé qu'ils fussent produits.

M. FOSTER : Mon honorable ami connaît-il si peu la pratique parlementaire qu'il ne sache pas que nous n'avons jamais besoin de demander la production des documents relatifs à une affaire de grande importance exécutée par le gouvernement et mentionnée dans le discours du Trône ? Est-ce qu'il ignore que la première chose que doit faire un ministre qui connaît son droit parlementaire est de déposer ces documents sur le bureau de la Chambre. Mais mon honorable ami nous dit que dans le temps ces arrangements n'étaient pas conclus. Pourquoi alors a-t-il laissé le gouverneur général dire une fausseté, en se servant des paroles suivantes :

J'ai beaucoup de plaisir à porter à votre connaissance le fait que des mesures ont été prises qui, si vous les approuvez, permettront au chemin de fer Intercolonial d'atteindre Montréal.

Le jour même de l'ouverture de la session, les arrangements étaient faits et l'honorable ministre a dit au gouverneur général d'instruire tout le pays que l'arrangement était conclu ; et cependant, nous n'avons pas encore les documents. Pour se défendre, l'honorable ministre invoque le misérable pré-

texte que nous aurions dû demander la production des documents, et lorsque nous prouvons l'avoir fait, il nous donne, pour se justifier, l'excuse encore plus petite que nous aurions dû faire une motion pour la production de ces documents. Comme si nous étions obligés d'en agir ainsi. Nous n'avons pas encore ces renseignements; l'honorable ministre dit qu'il les a; il va les garder dans sa manche jusqu'à ce qu'il présente les résolutions et il ne veut pas dire quand cela arrivera. Bien! j'attire l'attention sur cette opération d'affaires d'un gouvernement d'affaires. Lorsque le temps sera arrivé pour nous d'examiner ce projet comme arrangement d'affaires, de l'éprouver et de constater s'il vaut la peine de faire cette grande dépense pour permettre à l'Intercolonial d'atteindre Montréal, nous discuterons alors cette entreprise, comme arrangement d'affaires, et nous serons prêts à la discuter sous cet aspect. Il y a certaines régions du pays qui n'ont pas de chemin de fer et qui soupirent après des communications par voie ferrée.

M. CAMPBELL: Oh! oh!

M. FOSTER: Mon honorable ami qui réside à la Jonction et entend chaque jour le bruit des roues, ne soupire pas très ardemment après des chemins de fer. Mes honorables amis qui demeurent dans les régions lointaines de ce pays—du Nord-Ouest, des vastes territoires de la Colombie-Anglaise et même des parties reculées des vieilles provinces—et qui n'ont aucune communication par voie ferrée, peuvent bien se demander pourquoi l'on dépenserait \$7,000,000 pour l'exécution d'un tel projet dans une partie du pays où des chemins de fer abondent; et ils doivent se demander aussi, avant de se convaincre qu'ils rendent justice au pays tout entier en votant pour cette fin, une immense somme d'argent, s'il est bien certain que de cet arrangement résultera une augmentation des affaires.

Sir CHARLES TUPPER: Je n'ai l'intention de prendre le temps de ce comité que pour quelques instants et seulement pour dire un mot de deux importantes déclarations du ministre des Chemins de fer et Canaux; et la raison pour laquelle je ne propose pas de parler longuement, c'est que l'honorable ministre a fait un long discours devant ce comité sans oser aborder la question principale et nous dire sur quelle base il s'appuyait pour conclure qu'il allait accroître le trafic de l'Intercolonial. Mais l'honorable ministre a attiré l'attention de la Chambre sur un certain fait, et il a dit que lorsque j'étais ministre des Chemins de fer et Canaux, j'avais acheté environ 120 milles de voie ferrée, de la Rivière-du-Loup jusqu'à la Pointe-Lévis, et je veux expliquer à cette Chambre pourquoi j'ai fait cet achat. Après la confédération, le chemin de fer du Grand Tronc avait construit sa voie jusqu'à la Rivière-du-Loup. Le gouvernement du Canada, sous l'administration des membres de la droite, avait dépensé plusieurs millions de dollars pour construire l'Intercolonial jusqu'à la Rivière-du-Loup. Nous nous sommes alors trouvés dans cette position. Comme l'exploitation de sa ligne, depuis Lévis jusqu'à la Rivière-du-Loup, ne rapportait rien au Grand Tronc, cette compagnie avait laissé tomber cette partie de son chemin dans un état de déperissement tel qu'il y avait danger pour la vie

et la propriété des voyageurs. En conséquence, l'Intercolonial, afin de pouvoir se rendre jusqu'à Québec, fut obligé d'acheter ces 120 milles de chemin, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Lévis, et de les mettre en bon état. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dénoncé avec violence une partie de cet arrangement qui donnait au Grand Tronc le droit d'enlever les rails de fer. Eh bien! cette partie du marché fut soumise à l'approbation du parlement et a été cordialement ratifiée, je crois pouvoir le dire en toute sûreté, par les membres des deux côtés de la Chambre, comme un arrangement sage et nécessaire dans les circonstances.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a fait une autre déclaration sur laquelle je veux attirer l'attention de la Chambre, car en la faisant, il s'est tourné du côté de ses partisans et il a dit avec beaucoup d'emphase que, lorsque j'en ai appelé au peuple comme chef du gouvernement, j'avais proposé de dépenser des millions et des millions, depuis le Cap-Breton jusqu'à la Colombie-Anglaise. Je demande à l'honorable ministre de nous indiquer, une seule dépense qu'il n'aura pas augmentée avant la fin de cette séance. Je me suis présenté devant le peuple, je lui ai exposé courageusement et sincèrement la politique que je voulais voir adopter, et toutes les fois que j'ai cru qu'il était de l'intérêt public de dépenser des sommes considérables de l'argent public, je n'ai pas hésité à exprimer mon opinion. Mais l'honorable ministre a mauvaise grâce, lui qui avant la fin de cette séance, aura demandé à la Chambre de voter plus d'argent qu'il n'en faudrait pour couvrir toutes les dépenses que j'avais proposées, lorsque je me suis présenté devant le peuple, lors des dernières élections, l'honorable ministre a mauvaise grâce, dis-je, de me reprocher d'avoir fait des promesses et pris des engagements extravagants.

M. FOSTER: Le ministre des Chemins de fer et Canaux voudrait-il nous expliquer l'augmentation du crédit demandé pour la ville de Moncton?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Ce crédit n'est pas seulement pour la construction d'une gare à voyageurs, mais aussi d'un hangar à marchandises, la construction d'une nouvelle voie, et l'exécution des arrangements que l'on avait en vue lorsque l'on a demandé des soumissions. Je m'en suis tenu au projet de mon prédécesseur.

M. FOSTER: Qui a entrepris la construction des gares?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Rhodes et Currie. Les soumissions ont été demandées sous l'ancienne administration, et je puis dire qu'il n'y a qu'un seul changement dans le contrat. Tout l'ouvrage à faire, y compris la plomberie et les appareils de chauffage, est décrit dans les devis du premier contrat. Le gérant général et quelques autres employés étaient d'avis que les devis concernant la plomberie et les appareils de chauffage n'étaient pas suffisants, et nous avons déduit du prix de l'entreprise la somme affectée à cette partie des travaux. Nous croyons qu'il est mieux de donner séparément à l'entreprise cette partie de l'ouvrage, mais à part cela nous n'avons absolument rien changé au contrat fait par l'ancien gouvernement.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux aurait-il la bonté de nous dire à quelle date les personnes qui ont soumissionné ont été instruites que l'entreprise leur était accordée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je ne me trompe, c'est avant le changement d'administration. C'est là mon impression et elles ont été averties que l'affaire resterait en suspens. La session n'a eu lieu que tard, et les entrepreneurs n'ont été avertis d'exécuter leurs travaux que le printemps.

Sir CHARLES TUPPER : Si mon honorable ami veut bien se rappeler les élections de la Nouvelle-Ecosse, il constatera que c'est dans ce temps-là qu'il s'est décidé d'avertir ces personnes, les plus bas soumissionnaires, qu'elles pouvaient commencer leurs travaux. Je crois qu'au point de vue politique le résultat de cet avis a été des plus avantageux aux amis de l'honorable ministre dans le comté de Cumberland.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais que c'est à tort que l'on a évincé les soupçons de mon honorable ami.

Sir CHARLES TUPPER : Je sais ce que je dis et je connais le résultat. L'un des plus forts partisans du parti conservateur dans ce pays, a été paralysé par le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami ne veut pas insinuer que cette société d'entrepreneurs respectables a pu être influencée de cette façon. Je crois que ces hommes ont une réputation à sauvegarder dans cette matière.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai les plus fortes raisons pour pouvoir affirmer que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a exercé une puissante influence sur ces entrepreneurs qui se trouvaient dans les mains du gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces entrepreneurs sont des membres éminents et distingués du parti conservateur.

Sir CHARLES TUPPER : Autrefois.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et je ne crois pas que l'on ait pu les influencer. Dressés pendant tant d'années sous la direction de l'honorable député, leur vertu aurait dû être plus solide.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est que juste de dire que j'ai fait comprendre moi-même des plus explicitement à ces entrepreneurs que l'entreprise leur serait accordée telle qu'elle était. Je leur ai donné cette assurance, non pas tout récemment dans les élections de la Nouvelle-Ecosse, mais des semaines et des mois auparavant. Ces entrepreneurs n'ont reçu du département aucun avis officiel, si ce n'est tard, ce printemps.

M. MACDOUGALL (Cap-Breton) : Concernant le terminus en eau profonde de Sydney-nord, a-t-on fait des démarches pour choisir l'endroit où l'on devra le construire ? A-t-on fait quelque arrangement avec les habitants de la ville, concernant le droit de passage. On avait choisi deux routes, M. BLAIR.

afin de prolonger cette voie jusqu'en eau profonde. Je veux savoir si l'on a choisi un endroit et si l'on a fait quelque arrangement avec les habitants de la ville à propos du droit de passage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'on n'a rien fait dernièrement, aucun arrangement n'a été conclu et la chose est, je crois, dans le même état qu'elle était il y a un an.

La ville de Sydney-nord a fait un arrangement, mais elle n'a pas encore déclaré qu'elle avait l'intention ou était en mesure de l'exécuter ; avant d'avoir reçu un tel avis, nous ne sommes pas en état d'agir à ce sujet. Mais nous avons cru bon, vu qu'il y avait un arrangement de cette nature conclu avec la ville de Sydney, de demander ce crédit qui était dans le budget, il y a un an ou deux, afin de pouvoir répondre à la ville de Sydney, si elle nous demandait d'exécuter l'arrangement.

M. MACDOUGALL : C'est là une matière qui demande de la part du gouvernement un peu plus de considération qu'il ne paraît en avoir donné. Ainsi que la Chambre le sait, dans quelques mois, on va établir une importante voie de communication entre l'Intercolonial, à son terminus, dans l'Île du Cap-Breton, et le chemin de Terre-neuve qui fera le service et par une ligne de steamers, de Port aux Basques à Sydney. On a peut-être cru, un certain temps, que seule la population de Sydney était intéressée dans ce projet ; mais je considère que c'est maintenant une entreprise des plus importantes pour le gouvernement, en ce qui concerne les recettes de l'Intercolonial. Je crois que, si le gouvernement veut augmenter les recettes de l'Intercolonial, il est de son intérêt, sans regarder aux dépenses qu'il faudra faire pour obtenir le droit de passage, de prolonger au plus tôt, ce chemin jusqu'en eau profonde ; et de profiter des communications établies avec Terre-neuve, lesquelles apporteront nécessairement beaucoup de trafic à cette voie ferrée. Je suis informé que le service de Terre-neuve commencera dans un mois, ou environ, ou le plus tard, à l'automne prochain. Il ne m'appartient pas d'indiquer les avantages que l'Intercolonial retirera du trafic qui se fera à cet endroit.

Quand le chemin a été construit dans la ville de Sydney-nord,—il est peut-être bon de donner ces renseignements au ministre des Chemins de fer et Canaux, car je suis convaincu qu'il ne reconnaît pas tous les faits,—il y a eu une grosse discussion à propos de la route à suivre pour arriver à ce terminus en eau profonde. Lorsque le gouvernement a entrepris de construire ce chemin, on a pensé qu'il serait mieux de faire payer le droit de passage sur un parcours de cinq milles, immédiatement en dehors de la ville par les habitants de Sydney-nord, pourvu que ces derniers trouvaissent un bon terminus en eau profonde et un endroit dans la ville pour y construire une station.

Mais la population de Sydney-nord se plaint que les ingénieurs du gouvernement ont commencé les travaux, sans l'avoir consulté, comme on aurait dû le faire sur l'endroit où devait être situé le terminus. Le gouvernement a construit une gare à une grande distance de la ville, dans un endroit des moins propices et des moins avantageux. Une discussion s'est élevée entre les deux parties de la ville sur la route que l'on devait suivre à cet endroit pour se rendre jusqu'à la mer. Il n'y a

pas de doute que les employés du département des Chemins de fer et Canaux ont profité de ce défaut d'entente. On trouvera dans les dossiers du département les protestations que j'ai exprimées de temps à autre, ainsi que les protestations que la population a exprimées dans des assemblées publiques au moyen de résolutions, les protestations du conseil municipal, etc. Grâce à l'erreur commise par les employés du département, en expropriant des terrains à travers la ville pour la construction de ce chemin, expropriation qui a donné lieu à plusieurs contestations et à de nombreux procès que les tribunaux devront vider, les travaux, pour construire ce terminus en eau profonde n'ont pas été exécutés. Dans l'intervalle on s'est agité pour faire changer le tracé de ce chemin et adopter une autre route, et la population de la ville a résolu de demander au gouvernement de suivre l'autre route. Le gouvernement sur l'avis de ses employés a refusé d'acquiescer à cette demande. La ville s'est mise en frais de faire un tracé et a soumis des plans et des desseins de la route au département, mais l'on n'a rien fait pour prolonger le chemin jusqu'au terminus en eau profonde. Voilà dans quelle situation se trouve cet important travail presque à la veille du jour où une ligne de steamers va mettre Sydney en communication avec le chemin de fer de Terre-neuve ; ce qui aura une influence des plus heureuses sur les recettes de l'Intercolonial. Je fais cet appel à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et au gouvernement au nom de la population intéressée à l'établissement d'une voie de communication entre Terre-neuve et le port de Sydney. Je demande, dis-je, à l'honorable ministre et au gouvernement, de ne pas regarder du tout à ce que coûtera le droit de passage dans la ville de Sydney et ne pas se laisser arrêter par cette mesquine considération. La question de faire payer le droit de passage par la ville de Sydney-nord ne devrait plus entraver les travaux, parce que le profit à retirer sera principalement par le chemin de fer et je considère que le gouvernement ferait une grande erreur en retardant d'exécuter cette entreprise. Dans tous les cas, je ne vois pas de raisons pour que le gouvernement ne construise pas ce terminus, et ne règle pas ensuite avec la ville la question du droit de passage. Le gouvernement, je crois, a exproprié deux routes conduisant au terminus en eau profonde à Sydney-nord. Qu'il ait exproprié une ou deux routes, peu importe, mais, à tout prix, qu'il prolonge le chemin jusqu'au terminus en eau profonde afin d'obtenir une voie de communication avec Terre-neuve.

Sir CHARLES TUPPER : Je désire insister, aussi énergiquement qu'il m'est possible de le faire, sur l'importance de la question que mon honorable collègue (M. McDougall) vient d'exposer au ministre des Chemins de fer et Canaux. A grands frais, comme l'honorable ministre le sait on a construit un chemin de fer d'une longueur de plusieurs cents milles, depuis la ville de Saint-Jean, Terre-neuve, jusqu'à Port-aux-Basques et l'actif entrepreneur de ce chemin, M. Reid, a fait construire un très beau steamer pour faire immédiatement le service entre le Port-aux-Basque et Sydney, ainsi que l'a expliqué mon honorable ami. Il est de la plus grande importance de ne pas perdre un jour, une heure pour exécuter les travaux nécessaires à l'endroit où le steamer doit aborder, et y établir une voie de communication avec l'Intercolonial. Je suis certain

que l'honorable ministre (M. Blair) comprendra toute l'importance qu'il y a pour l'Intercolonial de devenir au moyen de ce steamer, la voie de communication entre le Canada et l'île de Terre-neuve. On me dit, et je suis convaincu que mes renseignements sont exacts, que dans le milieu du mois d'août prochain, le chemin sera achevé et en exploitation entre Saint-Jean et Port-aux-Basques, et le steamer, s'il n'est pas à l'heure qu'il est parti de l'Angleterre, sera certainement prêt à commencer son service à cette date-là. Il est de la plus grande importance que toutes les difficultés qui peuvent avoir existé entre le département des Chemins de fer et Canaux et la ville de Sydney-nord, soient réglées de quelque manière, afin de faciliter à cet endroit le vaste trafic qu'aura l'Intercolonial, quand un steamer fera le trajet entre les deux ports. Le ministre du Commerce n'est pas à son siège ; je voulais aussi appeler son attention sur l'importance qu'il y a d'accorder une subvention à cette très importante voie de communication par steamer entre Terre-neuve et Sydney-nord, une voie de communication qui sera non seulement très avantageuse à Terre-neuve, mais encore qui encouragera le commerce entre le Canada et cette île.

M. McDOUGALL : J'aimerais à demander au ministre des Chemins de fer et Canaux, s'il est en mesure de dire à cette Chambre si M. Reid, l'entrepreneur du chemin de fer à Terre-neuve, qui a établi ce service s'est abouché avec le département à propos du trafic de l'Intercolonial.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas que je sache. J'apprends aujourd'hui pour la première fois, qu'il est probable que cette ligne de steamers entre Terre-neuve et Sydney, sera établie à la date rapprochée que l'honorable député a indiquée.

Sir CHARLES TUPPER : Je n'ai aucune raison de douter qu'un steamer fera le service au milieu d'août.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'attirerai, sur les renseignements que l'on vient de me fournir, l'attention des employés supérieurs du département et du gérant général de l'Intercolonial, afin d'avoir leur avis sur cette matière.

M. BORDEN (Halifax) : Je voulais demander au ministre des Chemins de fer et Canaux, si l'on va construire à Halifax, l'embranchement qui ira à la filature de coton Victoria ? Le crédit paraît avoir été voté les deux dernières années, mais à ma connaissance, on n'a fait aucuns travaux.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas en état d'assurer l'honorable député que cette dépense sera faite immédiatement. Il n'est pas probable que nous puissions faire ces travaux l'an prochain. Mais cela dépendra des négociations qui sont en cours avec certaines personnes, ainsi que la chose a été expliquée à la dernière session du parlement.

M. BORDEN : Dans quelle direction est le prolongement projeté ? Je ne crois pas avoir entendu l'explication que l'on a donnée à la dernière session.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'embranchement doit passer sur

hauteurs en arrière de la ville. C'est virtuellement un prolongement de la ligne actuelle, et il y a des négociations à ce sujet entre le département et la Compagnie du tramway à Halifax.

M. BORDEN : Le prolongement doit-il se faire sur North Common ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans cette direction-là, je crois.

LE MINISTRE DES FINANCES : Le prolongement projeté descendra jusqu'au nouvel édifice de la *People's Light Company*, jusqu'au rivage de l'Arm. On avait d'abord proposé de faire le prolongement sur les hauteurs jusqu'au terrain de l'ancien pénitencier, mais le gouvernement n'a pas accepté ce projet.

M. McLENNAN (Inverness) : A propos du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Sydney-nord, j'aimerais demander aux honorables députés du Cap-Breton, qui sont intéressés dans la question, s'il n'est pas vrai que l'on a proposé de faire dévier l'Intercolonial à un certain point sur la rivière George, le long du Petit Bras-d'Or et de Sydney-Mines, de le faire passer par Sydney-nord, et par conséquent arriver ainsi au prolongement projeté.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis content que l'honorable député d'Inverness (M. McLennan) ait amené ce sujet sur le tapis, car je me proposais d'attirer l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur le fait que, lorsque j'étais l'un des membres du gouvernement du Canada, j'ai exposé au département l'avantage que retirerait l'Intercolonial de l'état de choses existant dans cette partie du pays. J'ose dire que mon honorable ami sait qu'aujourd'hui le chemin de fer se rend à Sydney-nord et ensuite recule dans la direction de Sydney-Mines ; c'est là un mode des plus defectueux, plein de dangers et absolument illégal, je crois. J'ai suggéré au département de faire un petit changement qui ferait légèrement dévier la ligne du chemin dans cette région, afin de donner une voie de communication à des localités importantes, Sydney-Mines et Sydney-nord et d'empêcher les convois de marcher à reculons. Le département a demandé un rapport sur la matière à M. Pottinger, le gérant des chemins de fer et celui-ci a fait rapport qu'il serait grandement de l'intérêt de l'Intercolonial de faire cette dépense relativement peu considérable, et que ce changement donnerait une voie de communication convenable à une foule d'habitants de Sydney-Mines et obvierait au danger que j'ai indiqué il y a un instant.

J'ignore si l'on a signalé la chose à l'honorable ministre, mais j'aimerais beaucoup qu'il adoptât sur le sujet l'avis des officiers du département. Il arrivera à la conclusion, j'espère, qu'il serait sage de donner suite à cette proposition.

M. McLENNAN (Inverness) : Je pense qu'il ne sera pas difficile maintenant au ministre des Chemins de fer et Canaux de se fixer sur les difficultés qui ont existé des années relativement au prolongement de l'Intercolonial à Sidney-nord. La population de cet endroit tient ses représentants grandement responsables du délai en question, vu que ceux-ci ont proposé d'une élection à l'autre de détourner ce chemin de fer dans le sens que j'ai indiqué, pour lui donner une direction sur laquelle le

M. BLAIR.

chef de l'opposition est maintenant d'accord avec moi. Voilà qui explique au ministre des Chemins de fer et Canaux la raison pour laquelle la population de la ville de Sidney-nord, ce port d'expédition important, a été privée depuis nombre d'années du terminus qui convient à l'Intercolonial. Si la nouvelle ligne de vapeurs n'a pas de terminus convenable dans la ville de Sidney-nord, la cause en est—et le ministre des Chemins de fer et Canaux et la Chambre partageront mon avis—dans cette proposition faite par les députés qui ont représenté ce comté, savoir : de détourner le chemin de sa route actuelle par le Petit Bras-d'Or et Sydney-Mines, empêchant ainsi les trains de revenir à la ville de Sidney-nord.

Mais la grande difficulté pour cette ville a consisté en ce que les honorables députés n'ont jamais donné suite à cette proposition, et il s'ensuit aujourd'hui que si cette nouvelle ligne est établie, on manquera du terminus nécessaire pour mettre à exécution le projet suggéré par le plus jeune des députés du Cap-Breton, lorsque celui-ci voulut fixer le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet de cette difficulté. On a fait une proposition et soulevé un point de nature à accroître les renseignements du ministre, et celui-ci verra que la proposition que ces messieurs ont faite durant plusieurs années, et qu'ils n'ont jamais exécutée, a fort influé sur le délai apporté à la mise en application de cette mesure importante pour la population de la ville de Sydney-nord.

M. McDUGALL : L'honorable préopinait aurait lui-même besoin de renseignements, je crois, car il est tout à fait dans les ténèbres quant aux circonstances se rattachant à l'établissement dans la ville de Sidney-nord du terminus proposé jusqu'à l'eau profonde.

M. McLENNAN (Inverness) : Le chef de l'opposition m'appuie.

M. McDUGALL : La question de détourner le chemin de la route de la rivière Georges à Sidney-nord, en passant par le Petit Bras-d'Or et Sydney-Mines, a seulement été soulevée un an avant que le chef de l'opposition visite le Cap-Breton au sujet de son élection dans le comté.

M. McLENNAN (Inverness) : Lorsqu'il faisait son élection ?

M. McDUGALL : La population de l'endroit avait fait des représentations au gouvernement peu de temps seulement avant que le chef de l'opposition visite cette région pour y faire sa première élection. Il était du devoir de celui-ci, en sa qualité de membre du gouvernement d'écouter les représentations de la population de l'endroit pour les transmettre au ministère des Chemins de fer et Canaux, puis en communiquer le résultat de l'examen à la population de Sydney-Mines et du Petit Bras-d'Or, comme c'était encore son devoir, vu sa position de chef du gouvernement. Mon honorable ami (M. McLennan) s'est efforcé d'influencer la Chambre à croire que le terminus n'a pas été établi à Sidney-nord, grâce aux représentations faites relativement à la construction du chemin dans la direction de Sydney-Mines et du Petit Bras-d'Or. On ne s'agitait nullement dans le temps pour que le chemin fût construit par la voie du Petit Bras-d'Or et de Sydney-Mines jusqu'à l'eau pro-

fonde. La raison en était la difficulté qui surgissait au sujet du droit de passage à travers les propriétés situées dans le voisinage de Sidney-nord. La route adoptée par les ingénieurs du gouvernement ne paraissait pas acceptable à la majorité de la population de cette ville, comme l'a prouvé une assemblée tenue en cet endroit, où l'on résolut d'adopter une autre route et d'employer des ingénieurs pour faire le tracé de cette route qui, d'après eux, était faisable et praticable. Une autre route fut tracée, et la population de Sydney-nord resta ainsi sans terminus. L'assertion de l'honorable député d'Inverness (M. McLennan), pour ce qui se rapporte au délai causé dans la construction du chemin, est donc absolument inexacte. On ne s'est agité au Petit Bras-d'Or ou à Sydney-Mines qu'une année environ avant que le chef de l'opposition fasse son élection au Cap-Breton.

M. McLENNAN (Inverness) : Ne s'y est-on pas agité avant cela en faveur de la construction du chemin passant par le Petit Bras-d'Or et Sydney-Mines ?

M. McDOUGALL : Pas plus tôt qu'une année ou deux avant que le chef de l'opposition visite ce comté, en 1896, pour y faire son élection.

Sir CHARLES TUPPER : J'en ai peur, j'ai dû mal comprendre le député d'Inverness (M. McLennan), et celui-ci a commis une grave injustice s'il considère que l'ex-gouvernement a manqué de profiter de l'occasion de mettre à effet cette proposition. Je désire faire allusion à l'élection de 1896. On m'a alors soumis cette affaire. Je constatai parmi une classe nombreuse d'hommes de tout le Cap-Breton, qu'on était généralement fort favorable à l'entreprise en question. Je m'emparai de la matière ; j'obtins les meilleurs renseignements que je pus sur les lieux ; je renvoyai le sujet aux officiers du ministre des Chemins de fer et Canaux, et je reçus de ceux-ci un rapport et une estimation. Mais mon honorable ami se rappelle que, grâce à l'obstruction faite par le parti libéral, le gouvernement ne put faire voter de crédits pour aucunes fins à la session de 1896, ce qui eut pour conséquence d'empêcher l'adoption d'un crédit pour cette entreprise.

Port de l'approbation du projet par le département, et certain que ce projet favoriserait les intérêts de l'Intercolonial, je n'hésite pas à dire que dans le cas où je n'aurais pas été défait à l'élection générale, cette œuvre aurait été maintenant accomplie, conformément aux plans du département, et à l'avis du gérant de l'Intercolonial, lequel considérait la chose comme un moyen sérieux d'augmenter les recettes du chemin. On ne peut donc pas dire que j'ai perdu une occasion quelconque ni que je suis coupable en aucune manière de négligence. Et aujourd'hui qu'on m'a privé de l'occasion de mener cette œuvre à bien, je la signale au ministre des Chemins de fer et Canaux, et j'exprime l'opinion qu'après l'avoir examinée, il verra que son achèvement serait des plus avantageux pour l'Intercolonial. J'espère donc qu'il l'exécutera complètement,

M. McDOUGALL : L'honorable député d'Inverness (M. McLennan) aurait voulu faire comprendre à la Chambre que cette question a été soulevée durant plusieurs élections avant la dernière élection générale. Elle n'a pas été l'objet de l'attention populaire avant la dernière élection.

M. McLENNAN (Inverness) : Non, j'ai dit il y a un an, et je m'en tiens à cette déclaration.

M. McDOUGALL : Je prétends que mon honorable ami se trompe entièrement. L'élection dont je parle est celle de 1891, l'élection générale qui a précédé la dernière. Il n'y a pas eu un mot de prononcé au sujet du changement qu'on propose de faire au chemin avant des années subséquemment à l'élection de 1891. C'est environ un an ou plus avant l'élection du chef de l'opposition au Cap-Breton, en 1896, qu'il a été proposé de faire ce changement dans le chemin, afin de faire droit au désir de la population du Petit Bras-d'Or et de Sydney-Mines. Cette question ne fut discutée par aucun des deux partis avant l'élection de 1896.

M. QUINN : Y a-t-il un montant de \$220 dû à A.-A. Murphy, d'inclus dans le crédit de \$48,500 voté pour améliorations à Lévis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai peur que non.

M. QUINN : J'aimerais à attirer l'attention sur cette réclamation. Elle a déjà été soumise à l'honorable ministre. M. Murphy a été employé relativement à certains travaux, et il a produit un compte de \$370, sur lequel il a reçu à compte environ \$120. Il a été employé à obtenir des engagements de différentes personnes aux fins de faire le prolongement à Lévis—cela était au printemps de 1896—et à obtenir des promesses de vente des propriétaires de certains emplacements en cette ville. Il est resté là trente-sept jours, il a envoyé son compte, et il n'a pu réussir à se faire payer depuis lors, bien que son compte ait été approuvé par le ministre des Chemins de fer et Canaux de l'époque. A la demande du ministre actuel des Chemins de fer et Canaux, M. Murphy a fait certifier son compte par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, et ce compte a été produit accompagné d'un affidavit, mais on en a encore refusé le paiement. Il a alors fait une requête pour qu'il lui fût permis de poursuivre, mais cette requête a été renvoyée pour la raison que la somme impliquée était trop légère. Bien que la somme de \$220 puisse être petite pour un ministre de la Couronne, elle peut être de grande importance pour un autre dans certaines circonstances, et ce motif ne devrait pas empêcher un pétitionnaire d'obtenir justice. Le ministre, sans aucun doute, est très occupé, mais je désire en recevoir l'assurance qu'il apportera à l'affaire son attention. M. Murphy n'a nullement les moyens de rester privé de son argent, et j'ai confiance que le ministre verra à ce que ce monsieur soit payé ou à ce que le droit lui soit accordé de poursuivre en justice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette affaire m'a été signalée, et si je me rappelle bien, voici comment elle a pris naissance : M. Murphy était sans emploi, il désirait trouver quelque chose à faire, et il persuada à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux de le charger de se rendre à Lévis pour constater ce que coûteraient probablement les propriétés en question. La nature de ses services ne requerrait pas de connaissances spéciales, vu qu'il devait seulement s'enquérir des voisins de la valeur du terrain dans cette localité. On lui fournissait l'occasion de gagner quelques sous dans les circonstances néces-

sitéuses où il se trouvait. Tels sont les renseignements qu'on m'a donnés à ce sujet.

M. Murphy a produit un compte à raison de \$20 par jour, mais le sous-chef du ministère a cru que \$10 par jour, avec une légère allocation pour dépenses de voyage, en sus, constituaient une rémunération équitable et conforme à la valeur des services rendus. Celui-ci n'a pas cru pouvoir certifier le compte à raison d'une somme plus forte que \$10 par jour, et c'est ce qui a été payé à M. Murphy.

Je ne trouve pas que, dans les circonstances qu'on m'a exposées, je serais justifiable d'autoriser le paiement des autres \$10 par jour réclamés. Je ne pense pas qu'on doive accorder une pétition de droit dans un cas semblable, à moins que ceux à qui incombe la responsabilité de le faire ne soient d'avis qu'il y a juste cause et qu'un doute raisonnable existe. Le montant est insignifiant, bien que non peut-être pour M. Murphy, et je ne crois pas que quiconque envisage l'affaire à un point de vue raisonnable dise que le montant accordé à M. Murphy ne constituait pas une juste indemnité de ses services. Je suis absolument indifférent dans cette affaire.

M. QUINN : L'ancien ministre de la Justice (sir Charles-Hibbert Tupper) m'informe que la pratique presque constamment suivie a été d'accorder ces pétitions de droit lorsqu'on les requérait. Je suis prêt à accepter, au nom de M. Murphy, la déclaration du ministre, savoir : que le gouvernement allouera à celui-ci un montant équivalant à \$10 par jour, car mes renseignements sont que c'est là tout ce que M. Murphy a jamais demandé. J'aimerais que le ministre me l'assure encore bien formellement, afin que je puisse écrire à M. Murphy qu'il sera payé à raison de \$10 par jour.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Murphy a déjà été payé à raison de \$10 par jour. Peut-être aurais-je dû dire que M. Murphy prétend avoir droit au paiement d'un plus grand nombre de jours, et que c'est là que peut résider le point principal en litige entre le ministère et M. Murphy. Le ministère sait que celui-ci n'a pas été employé plus de dix-sept jours à ce travail spécialement, et on lui a alloué \$10 par jour ainsi que certaines autres dépenses, en sus.

M. QUINN : Je crains qu'il n'y ait certain malentendu à ce sujet. Si l'on différait d'opinion sur le nombre de jours employés par M. Murphy en cette occasion, il y aurait encore plus raison de lui permettre de poursuivre en justice. En ne prouvant pas le nombre de jours qu'il prétend avoir travaillé, il serait naturellement condamné à payer les frais.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a rendu aucun service réel. On l'a envoyé là seulement pour lui donner l'occasion de gagner quelques sous dans le temps, et non pas parce qu'il y avait quelque chose à faire. Il s'est rendu à Lévis pour y flâner pendant trente-cinq jours, puis revenir produire son compte. Voilà ce que dit le ministère.

M. QUINN : Je suis informé qu'on lui a demandé d'obtenir des engagements et des promesses de vente des propriétaires des emplacements dont on avait besoin pour l'Intercolonial à Lévis.

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je comprends qu'il a donné à entendre au département qu'il pourrait trouver à faire quelque chose si on l'en chargeait. Lorsqu'on lui répondit qu'on n'avait rien à lui confier, il proposa d'aller à Lévis pour examiner le terrain et faire rapport. Le département, je crois, a reçu le rapport, mais personne ne dira qu'il n'a pas été bien payé de ces services. Tel est mon avis, et je veux être aussi libéral que possible pour M. Murphy.

M. McDOUGALL : Où se trouve les travaux pour lesquels ces \$2,000 doivent être dépensés pour construction ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet item n'est pas nouveau. Il existe de légères sommes laissées en suspens d'année en année qu'il nous faut payer. Parfois le montant exigé est moindre que celui-là, mais la coutume suivie est d'affecter \$2,000 à cette fin. Dans le cours de l'année terminée le 30 juin 1896, il a été payé \$1,948 de ce chef. Ces réclamations surgissent d'année en année, et j'ignore qu'on puisse déterminer l'époque à laquelle elles cesseront.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que mon honorable ami n'a eu guère l'occasion d'entendre l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), porter contre moi la grave accusation d'avoir réouvert le compte du capital de l'Intercolonial, lequel, disait-il, avait été clos par mon prédécesseur (M. Mackenzie). Ce monsieur, je crois, avait tort dans les deux cas ; mais si j'ai mal fait en réouvrant le compte du capital, je voudrais savoir comment il peut justifier le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux qui impute \$350,000 sur le compte du capital pour l'année prochaine. Il arrivera à la conclusion, je n'en ai aucun doute, qu'il est fort bien pour le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux d'en agir ainsi, tandis qu'il était fort mal pour moi de faire quelque chose du même genre.

Cependant, je veux savoir du ministre des Chemins de fer et Canaux s'il croit pouvoir améliorer les ressources et les revenus de l'Intercolonial en adoptant un mode d'agir comme celui qu'il a suivi à l'égard d'un homme qui fut nombre d'années inspecteur des édifices de ce chemin de fer. Un homme a été employé nombre d'années en qualité d'inspecteurs de ces édifices, recevant des appointements de \$1,300 par année, et ses services étaient considérés si utiles par le département, que, sans demande à cette fin de la part de personne, je crois, les officiers de ce département proposèrent d'augmenter son salaire à \$1,500. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a jugé à propos de se dispenser des services de cet officier pour employer un homme—M. Killam,—qui, je crois, fut l'un de ses partisans à la législature du Nouveau-Brunswick, à l'accomplissement d'une partie des devoirs de la charge, moyennant un traitement de \$1,800 par année, puis il en a nommé un autre—M. McGrath—pour remplir les mêmes fonctions, en lui allouant un salaire de \$1,200, ainsi qu'un troisième qui reçoit \$75 par mois en qualité d'inspecteur supplémentaire durant une certaine partie de l'année.

Ainsi, au lieu de \$1,300 par année, qu'on a payés pendant nombre d'années, ou \$1,500 somme à laquelle on proposait d'augmenter les appointements d'un fonctionnaire fort compétent, voici qu'il nous

faut payer les traitements de trois personnes employées à faire le même travail que celle qu'elles remplacent, ce qui constitue de ce chef une augmentation considérable des dépenses, sans compter les frais de voyage de trois fonctionnaires au lieu d'un. Je signale à mon honorable ami que ce fait n'indique pas le désir de pratiquer dans l'administration de l'Intercolonial l'économie qui sera nécessaire probablement pour égaliser les dépenses aux recettes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelles que soient les sources d'informations qui ont fait déclarer à l'honorable chef de l'opposition ce qu'il vient de dire, je puis l'assurer qu'il a été induit en erreur. Il n'a été autorisé aucun arrangement par lequel les dépenses se rattachant à l'inspection des édifices, des bois de charpente et de la maçonnerie aient été accrues. Au contraire, je me propose et j'entends réduire les frais de cette inspection.

Sir CHARLES TUPPER : Quelle est la charge de M. Killam ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a été nommé inspecteur des ponts et édifices, moyennant un traitement de \$1,800, charge qui était remplie par deux personnes recevant, si je me rappelle bien, des appointements s'élevant à \$2,200.

Sir CHARLES TUPPER : Quel était l'inspecteur des ponts auparavant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un homme du nom de Sifton, je crois. Je n'en suis pas certain, mais je m'en assurerai. Si l'honorable chef de l'opposition veut bien saisir l'occasion de soulever ce point lorsque les estimations feront l'objet de notre considération plus tard, j'en serai fort aise.

Sir CHARLES TUPPER : Je le ferai et je serai bien aise que l'honorable ministre me fournisse des renseignements sur ce point.

J'aimerais aussi saisir l'occasion de signaler à l'honorable ministre une réponse qu'il a faite à une interpellation mise à l'ordre du jour par l'honorable député de Richmond (M. Gillies), et dont je me suis chargé en l'absence de celui-ci, tout en ne connaissant rien de la chose. Elle avait trait à la cause de la destitution de M. Findlay Macdonald de la position de chef de gare à Point-Tupper, dans le comté de Richmond. La réponse du ministre des Chemins de fer et Canaux relativement à la cause de cette destitution, a été la suivante, savoir :

Parce qu'il n'était pas dans l'intérêt du chemin que cet homme étudiait le droit à Halifax tandis qu'il retirait un salaire en qualité d'agent à Point-Tupper.

M. Macdonald informé de cette déclaration, a déclaré qu'elle n'était pas vraie. Je me crois donc tenu en justice pour lui de dire ce qu'il m'a déclaré. Il a dit :

Ça n'est pas vrai. Je n'ai pas retiré un sou de salaire durant le temps que j'ai été absent de mes fonctions.

M. GILLIES : Pendant qu'on en est sur cette affaire, j'aimerais à dire un mot à son sujet. Je suis convaincu que le ministre des Chemins de fer et Canaux doit avoir été sous une fausse impression lorsqu'il s'est occupé du cas de M. Macdonald en la manière sommaire dont il l'a fait. Quand je lui aurai

signalé les faits, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, je pense, rendra à M. Macdonald la justice de le réinstaller.

Quels sont les faits ?

En septembre 1896 M. Macdonald s'adressa au général, M. Pottinger, à Moncton, pour lui demander un congé de six mois afin d'aller à Halifax. Celui-ci lui écrivit qu'il ne pouvait lui accorder un congé de six mois, mais qu'il lui en accorderait un de trois mois. M. Macdonald se prévalut de cette permission pour se rendre à Halifax, où il se mit à étudier le droit.

Le 12 décembre il reçut du surintendant du district, M. Laurie, la lettre que voici :

NEW-GLASGOW, le 12 décembre 1896.

CHER MONSIEUR,

Voulez-vous être assez bon de m'informer de vos intentions au sujet de la reprise de vos fonctions, et de me dire si vous désirez une prolongation de congé ? Dans ce cas, je pense que la chose pourrait être réglée. Une prompt réponse obligera,

Votre tout dévoué,

(Signé) F.-D. LAURIE.

A cette lettre M. Macdonald répondit comme suit :

HALIFAX, le 13 décembre 1896.

M. F.-D. LAURIE,
NEW-GLASGOW,

CHER MONSIEUR,

J'accuse réception de votre lettre. J'irai reprendre mes fonctions le 19 décembre, comme je vous l'ai mandé. Je vous remercie beaucoup de votre offre bienveillante relativement à la prolongation de mon congé.

Votre tout dévoué,

(Signé) F. MACDONALD.

Il reçut ensuite de M. Laurie une réponse ainsi conçue :

NEW-GLASGOW, 14 décembre 1896.

M. F. MACDONALD, Halifax.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre. Vous trouverez ci-joint un permis pour Point-Tupper. Vous pouvez parfaitement reprendre vos fonctions à la date que vous dites. Voulez-vous vous absenter plus tard ? Dans ce cas, quand et combien de temps ?

Votre tout dévoué,

(Signé,) F.-D. LAURIE.

M. Macdonald est retourné à Point-Tupper au temps indiqué, et il a repris les fonctions dont il s'était absenté pour assister aux cours de droit à Halifax durant les vacances. Vers le 1er janvier, comme il lui fallait encore six semaines pour compléter son cours de droit, il écrivit à M. Laurie la lettre que voici :

POINT-TUPPER, le 2 janvier 1897.

M. F.-D. LAURIE, New-Glasgow.

CHER MONSIEUR,—J'aimerais m'absenter le 9 du courant pour un terme de six semaines, si la chose pouvait se faire.

Votre tout dévoué,

(Signé,) F. MACDONALD.

Il reçut en réponse la lettre suivante :

NEW-GLASGOW, le 2 janvier 1897.

M. F. MACDONALD, Point-Tupper.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 2 du courant. Je régalierai les choses comme vous le desirez au sujet de votre absence. La chose sera sujette, naturellement, à l'approbation du département.

(Signé,) F.-D. LAURIE.

Or, je suppose que ces faits, n'étaient pas à la connaissance du ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsque, plus tard, il a destitué M. Macdonald. Ce dernier se rendit à Halifax en conséquence de ces promesses, de M. Laurie. Naturellement, M. Macdonald n'avait pas échangé de correspondances avec le ministre ; il n'aurait pas osé entamer une correspondance avec lui ; mais il avait l'approbation et la promesse de son supérieur, M. Laurie, qui lui avait dit qu'il pouvait s'absenter, qu'il y verrait. Se reposant sur la promesse de M. Laurie, M. Macdonald se rendit à Halifax et y passa les six semaines qui lui avaient été accordées ; mais, à sa grande surprise, le 19 février, il reçut avis de sa destitution. C'est ce qu'il n'a pas pu expliquer, vu qu'il avait les lettres que j'ai lues, que lui avait envoyées son supérieur qui lui permettait de s'absenter.

Comme M. Macdonald est un excellent fonctionnaire et un homme capable sous tous les rapports, j'espère que l'exposé que j'ai fait de son cas, portera l'honorable ministre à réexaminer la question et à lui rendre justice. M. Macdonald n'a pas reçu un cent de traitement durant son absence, et l'honorable ministre était sous une impression absolument fautive lorsqu'il a dit, en réponse à l'une de mes interpellations, que le ministre comprend que ses intérêts ne sont pas servis lorsque M. Macdonald étudie le droit à Halifax tout en recevant un traitement. L'honorable ministre, je suppose, a fait cet énoncé en se basant sur des faits qu'il comprenait mal. Pas un dollar n'a été payé à M. Macdonald durant son absence. Il s'est absenté avec la permission de son supérieur, il est revenu à la demande de ce dernier, puis il a été destitué pour des raisons qu'il ne connaît pas, et l'honorable ministre, je crois, a dû agir sans avoir apprécié convenablement les faits.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dirai que les faits que vient de m'exposer l'honorable préopinant, il me les a exposés il y a quelques jours. Ils ont fait une très forte impression sur moi, et j'avouerais que je me crois obligé de faire examiner la question dès que j'en aurai le temps, probablement très peu de temps après la prorogation. Lorsque la chose a été portée à ma connaissance et l'on a insisté fortement auprès de moi sur le fait qu'un employé du chemin de fer étudiait le droit à Halifax et que cela semblait incompatible avec ses devoirs de fonctionnaire, il m'a semblé qu'il se servait simplement du chemin de fer comme d'un moyen d'arriver au barreau et qu'il quitterait son emploi dès qu'il serait en état d'exercer sa profession. Cependant je ne connaissais pas alors les faits que l'honorable député a signalés à mon attention.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre savait-il qu'il ne touchait aucun traitement ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au lieu de recevoir lui-même le traitement, je suppose qu'un autre qu'il avait mis à sa place le recevait.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis heureux d'entendre le ministre dire qu'il se propose d'examiner de nouveau la question.

Je devrai signaler à l'attention du ministre le cas de M. Arthur Mitchell, homme très respectable, M. GILLIES.

autrefois de l'artillerie royale, nommé il y a plusieurs années inspecteur à Com's-Mills, dans le comté de Cumberland. C'est une haute mise sous les soins de cet homme et de sa femme.

Voici ce que dit cet homme :

Il y a environ dix ans, j'étais employé avec James Dickie, ingénieur en chef divisionnaire à Wallace, sur le chemin de fer Intercolonial, dans la Nouvelle-Ecosse, lorsque cette courte ligne était en construction. Ainsi, monsieur, vous vous souvenez peut-être de moi. J'ai été là pendant trois ans. Au bout de cette période, j'ai demandé l'humble position de cantonnier, et on me l'a donnée. Lorsque la section fut livrée à la circulation, l'on fit de cet endroit une halte, et on m'en donna le gardien, vu que j'étais marié et que j'avais une famille ; j'étais aussi employé comme cantonnier, notre contre-maître demeurant à Oxford, et je suis ici depuis sept ans.

Ce pauvre homme qui, je crois, a rempli très fidèlement ses devoirs, m'apprend qu'on l'a remplacé et qu'on l'a renvoyé de la charge qu'il avait occupée pendant si longtemps ; il m'a écrit pour me demander de porter la chose à la connaissance du ministre, ce que je fais maintenant.

M. CASGRAIN : Je ne vois pas dans cet item de crédit pour l'exploitation du chemin de fer de la baie des Chaleurs. Je demanderai au ministre si le gouvernement a l'intention de continuer à exploiter ce chemin de fer. Si je comprends bien, les trains sont arrêtés depuis quelque temps.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'item se rattachant au chemin de fer de la baie des Chaleurs ne figure pas dans ce budget, car c'est le budget de l'année prochaine. Il y aura un crédit dans le budget supplémentaire.

M. CASGRAIN : Je vois qu'il y a dans le budget supplémentaire un crédit pour les frais d'entretien et d'exploitation du chemin, cette année, jusqu'au 30 du courant.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député le désire, lorsque nous atteindrons ce crédit, je serai heureux de lui donner les renseignements qu'il demande.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je vois ici un crédit "pour payer des dommages aux terres, divisions d'Oxford, New-Glasgow et Cap-Breton, \$2,000". J'aimerais savoir où ont été causés ces dommages. Dans quels comtés ont-ils été causés ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit ici, l'honorable député le remarquera, d'un crédit voté de nouveau. Rien n'a été payé sur ce crédit l'année dernière.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je croyais que cet article indiquait qu'il y avait d'autres réclamations.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. CASGRAIN : Je vois ici un crédit voté de nouveau de \$48,500 pour faire de nouveaux travaux à Lévis. L'honorable ministre croit-il que, vu la détermination du gouvernement de prolonger le chemin de fer jusqu'à Montréal, cette dépense sera nécessaire ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais faire personnellement un examen de la question même dont l'honorable député

a parlé. Il n'est pas improbable, je crois, qu'il nous faille faire de nouvelles améliorations à Lévis, non pas nécessairement en ce qui concerne la construction d'un autre bâtiment, mais en ce qui a trait à l'agrandissement du terrain.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Quelles sont ces maisons pour lesquelles on demande \$4,500 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sont des maisons que l'on se propose de construire pour permettre aux mécaniciens de prendre du repos.

Sir CHARLES TUPPER : C'est un nouvel item.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, en ce qui concerne le chemin de fer Intercolonial, bien que cet item soit ancien en ce qui se rapporte aux chemins de fer. Ces maisons sont établies par d'autres chemins de fer, c'est-à-dire par le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est un crédit que nous aurions peut-être pu adopter depuis longtemps.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre peut-il dire si le gouvernement a l'intention d'augmenter les gages des cantonniers et des ouvriers des ateliers ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais le dire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Est-ce que l'honorable ministre demande un crédit quelconque pour lui permettre de le faire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne demande aucun crédit dans ce but.

Sir CHARLES TUPPER : On a beaucoup insisté pour que l'ancien gouvernement augmentât les gages des cantonniers, et, après examen, l'on a appris qu'ils admettaient que leurs gages étaient les mêmes que ceux payés par le chemin de fer Canadien du Pacifique et par le Grand Tronc ; et, dans ces circonstances, nous n'avons pas cru que nous fussions en état de les augmenter. Mais l'honorable ministre sait-il si l'on a augmenté les gages des cantonniers du chemin de fer Canadien du Pacifique et du Grand Tronc ? J'ai entendu, il y a quelque temps, certain énoncé à cet effet, et j'ignorais si la demande d'une augmentation de gages était appuyée par un changement survenu sur ces autres lignes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sache pas qu'il y ait eu une augmentation sur ces autres lignes ; mais je suis sous l'impression qu'il n'y en a pas eu. Si je comprends bien, les gages payés sur l'Intercolonial sont aussi élevés que ceux payés sur les autres chemins de fer.

M. BELL : Il y a quelque temps, j'ai signalé à l'attention de l'honorable ministre, par une interpellation, la question de l'inspection du combustible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est-à-dire, de la houille ?

M. BELL : Oui. Il y avait un fonctionnaire, M. William Moore, qui était inspecteur du combustible, et, d'après les papiers qui m'ont été soumis, il semble avoir rendu service au chemin de fer car, toujours d'après ces papiers, paraît-il, l'on a soumis à son examen plusieurs cas où, disait-on, la houille était de qualité inférieure ou n'avait pas le poids exigé. Or, dans plusieurs cas, d'après la correspondance que j'ai examinée, ces défauts, tant sous le rapport de la qualité que sous celui de la quantité, étaient très graves, et le chemin de fer a fait des réductions considérables d'après les réclamations des compagnies pour houille fournie. Si j'ai bien compris, le ministre a dit que cet employé avait été renvoyé, parce que ses services n'étaient pas assez importants. Depuis cette époque, j'ai appris qu'un fonctionnaire remplit ou remplissait récemment ces fonctions dans la ville de Montréal, et que ce fonctionnaire avait constaté que le charbon fourni en cette dernière ville, laquelle, je crois, venait du Cap-Breton, n'était pas celui que l'on aurait dû fournir, car il y avait une proportion trop considérable de menu charbon.

Il serait évidemment impossible que le chemin de fer se passât des services de ce fonctionnaire, car, si je comprends bien, le compte du charbon est très considérable, et les appointements payés à l'inspecteur ne seraient qu'une chose de peu d'importance par comparaison avec la perte que l'on subirait si les compagnies en général prenaient l'habitude de ne pas fournir le poids requis ou fournissaient du charbon de qualité inférieure à celui dont la fourniture avait été donnée à l'entreprise. Je demanderai si un fonctionnaire a été nommé pour remplir cette charge.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Personne n'a été nommé pour cette fin, c'est-à-dire, qu'il n'y a pas eu de nomination d'un caractère permanent. Lorsque j'ai consulté le gérant général, il m'a donné à entendre qu'il n'y avait réellement pas assez de besogne pour justifier l'emploi de ce fonctionnaire auquel nous payions des appointements considérables. Il n'y a sans doute aucune circonstance où il est nécessaire d'employer un homme pour examiner les chargements que nous recevons, mais une somme très légère suffirait pour payer toutes les dépenses qu'entraîne cette charge. M. Moore—c'était, je crois, le nom de l'ancien inspecteur—avait été nommé il y a cinq ou six ans. Je crois qu'il n'y avait pas d'inspecteur permanent avant cela. Le gérant général m'a franchement avoué que l'on ne se proposait pas tant d'inspecter du charbon que de trouver une place pour M. Moore, et que la charge d'inspecteur de charbon avait été créée dans ce but. Je ne trouve pas à redire à cela, car, je suppose que cela arrivera parfois sous tous les gouvernements. Mais je ne me suis pas cru justifiable de continuer M. Moore dans ses fonctions d'inspecteur lorsque je n'étais pas obligé de le faire, et quand le service ne semblait pas exiger qu'il en fût ainsi. En conséquence, j'ai donné à entendre à M. Moore que nous n'avions plus besoin de ses services. Personne n'a été nommé depuis. Je ne doute pas que, l'autre jour, lorsque nous avons reçu de la houille à Halifax, nous n'ayons envoyé quelqu'un pour l'examiner lorsqu'elle a été livrée. Celui qui a été appelé à remplir cette charge a été employé une couple de jours, je crois, et la somme qu'il retirera pour cette besogne ne sera pas élevée.

M. BELL: D'après la correspondance des employés du ministère, je crois que l'ingénieur lui avait dit qu'il était remercié de ses services pour quelque raison que je n'ai pas comprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Le gérant général pourra lui donner des renseignements complets à ce sujet. Il a été renvoyé seulement pour les raisons données.

M. BELL: La correspondance m'a mis sous l'impression qu'ils ne connaissaient pas de raisons suffisantes pour sa destitution. Si je comprends bien, l'ingénieur en chef. . .

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je n'ai eu aucun pourparler avec l'ingénieur en chef à ce sujet; je n'ai eu de communications qu'avec le gérant général.

M. BELL: Il y a quelques années, lors de l'enquête faite par la commission du service civil, l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux a dit qu'il était très nécessaire que cette besogne fût faite, et qu'un fonctionnaire compétent nommé pour inspecter le combustible pouvait effectuer une économie considérable au ministère. Les faits que M. Moore m'a soumis sembleraient indiquer que parfois, les wagons étaient très insuffisants, et que, dans certains cas, c'étaient les tonnes. Les wagons les plus grands, qui devaient contenir dix-neuf ou vingt tonnes chacun, en contenaient quelquefois trois ou quatre de moins. Dans un cas où il a examiné la qualité de la houille provenant d'une certaine houillère, le ministère a déduit 60 pour 100 du compte de cette compagnie. En outre, ses fonctions lui ont permis de constater quel est le charbon qui convient le mieux aux locomotives, et quel est le plus économique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je ne crois pas qu'il puisse en être ainsi, car les conducteurs de locomotives fournissent un mémoire de la quantité de houille qu'ils consomment et de la distance qu'ils parcourent, de sorte que nous avons constamment les renseignements sous les yeux.

M. BELL: J'ai remarqué dans la correspondance qu'il y avait eu plusieurs plaintes de la part de conducteurs de locomotives relativement à la qualité du charbon examiné par l'inspecteur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Le gérant général croit que nous avons dans le service assez de gens qui sont très compétents et qui, si l'occasion s'en présente, peuvent donner toute l'attention nécessaire à l'inspection du charbon.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Le ministre voudra-t-il dire s'il n'a pas eu l'intention, il n'y a pas longtemps, au mois d'avril, par exemple, de nommer un fonctionnaire à la charge que remplissait M. Moore, un M. Connolly, de New-Glasgow.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Non, je n'ai pas eu l'intention de faire une nomination de cette nature.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: La chose n'a-t-elle pas été discutée avec le ministre?

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il est possible qu'une foule de choses aient été discutées, mais il y a une immense différence entre les choses que je discute et ce que j'ai l'intention de faire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Le ministre, m'a-t-on dit, n'a pas proposé lui-même de nommer M. Connolly à la position dont M. Moore avait été renvoyé. Ce renseignement est-il exact?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: A qui? Je n'ai fait aucune proposition de cette nature, et je n'avais aucune intention de le faire. Je dirai que lorsqu'il a été entendu qu'il y aura un changement de ce genre, l'on ne m'a pas demandé de nommer M. Connolly seulement, mais diverses autres personnes. Je dirai que dès qu'il y a une probabilité qu'il y aura une vacance, l'on m'informe que des personnes consentent à être nommées à l'emploi qui doit devenir vacant.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Chacun sait cela. Cependant, je suis satisfait si l'honorable ministre me dit qu'il n'a pas eu l'intention de nommer M. Connolly.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Que je n'ai pas eu l'intention de faire une nouvelle nomination à l'époque où ce fonctionnaire a été renvoyé?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Ou plus tard? Je ne veux pas faire subir un interrogatoire contradictoire au ministre. Mes renseignements, alors, étaient erronés, et il n'a pas proposé de nommer Connolly?

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

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Dois-je comprendre que le ministre déclare qu'il a agi d'après le rapport ou l'avis du gérant général disant que la charge de M. Moore n'était pas nécessaire?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Oui, j'ai eu avec le gérant général un entretien à ce sujet avant la destitution de cet employé. J'ai eu des pourparlers avec lui au sujet de la nécessité de continuer ce fonctionnaire dans ses fonctions. Il m'a fait connaître les circonstances dans lesquelles la nomination a été faite; si je me le rappelle bien, je crois qu'elle a eu lieu il y a moins de sept ans, mais je sais que ce n'est que très récemment que nous avons eu cet inspecteur de la houille comme fonctionnaire permanent du ministère; et je suis arrivé à la conclusion, après m'être consulté avec le gérant général, que nous pouvions parfaitement nous dispenser des services de l'inspecteur.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Il n'a été fait aucun rapport écrit, je suppose?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je ne le crois pas. J'ai eu un entretien avec lui.

M. BELL: Si je comprends bien, il n'y a pas d'employé chargé du combustible sur l'Intercolonial, mais la houille est reçue par le garde-magasin. Dans ces circonstances, il me semble que sans un

fonctionnaire spécial, il serait difficile ou impossible d'avoir une inspection régulière du charbon ou de le faire peser.

Sir CHARLES TUPPER : A mon avis, nous devrions lever maintenant la séance.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que le comité lève sa séance et rapporte progrès.

La motion est adoptée.

Sir CHARLES TUPPER : Qu'allons-nous faire demain ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne crois pas que le comité des chemins de fer exige mou attention demain, car il ne sera saisi d'aucune question d'intérêt général. Nous pourrions donc, demain avant-midi continuer la discussion du budget,

Sir CHARLES TUPPER : Il me faudra, je crois, être présent à la séance du comité des chemins de fer, mais on pourra continuer l'examen du budget. J'aimerais demander au ministre des Chemins de fer et Canaux quand il a l'intention de présenter les résolutions relatives au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà produit les résolutions sur le bureau de la Chambre.

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit et demi (vendredi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENREDI, le 11 juin 1897.

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

PRIÈRE.

GOODWIN vs LA REINE.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

1. L'attention du gouvernement a-t-elle été appelée sur un article du *Globe*, de Toronto, en date du 22 juin 1896, dans lequel il est dit :

"Comme nous nous y attendions, la cause Goodwin a été terminée à la hâte, et un jugement a été rendu contre le pays.*** Pourquoi cette hâte intempestive de la part du gouvernement ? Il y a quelques semaines le *Globe* a protesté contre la soumission de la cause aux tribunaux par le présent gouvernement. Il n'est pas difficile de s'apercevoir que ses intérêts, qui devraient être identiques à ceux du pays, lui sont absolument contraires. Un verdict contre l'entrepreneur aurait convaincu sir Charles-Hibbert Tupper et M. Haggart d'une extrême insouciance, pour nous servir des termes les plus adoucis, en ce qui concerne les deniers publics. Le simple instinct de la conservation aurait dû lui faire désirer de voir le public perdre cette cause.

Quand il a été décidé de terminer la cause à la hâte, nous avons insisté pour qu'un avocat distingué fût retenu pour cette cause, un avocat dans lequel le public eût confiance et qui pût la conduire au meilleur des intérêts publics. Les noms de MM. Christopher Robinson, S.-H. Blake et B.-B. Osler furent mentionnés à cet effet. De fait, M. J.-A. Macdonell qui venait d'aider sir Charles dans sa tentative pour désavouer la paternité de la fameuse lettre traitant de "confiance dans la race," fut employé pour la cause. M. Goodwin paraît avoir eu plus de confiance dans notre opinion, et il retint les services de M. Osler.*** Nous croyons exprimer le sentiment du

105

public en disant qu'on ne devrait pas prendre de décision finale dans cette cause avant que le parlement se réunisse, et que la question devrait être minutieusement considérée par les représentants du peuple." 2. Qui le gouvernement a-t-il employé pour protéger les intérêts de la Couronne devant la cour de l'Échiquier dans la cause de Goodwin vs la Reine découlant du contrat de M. George Goodwin pour certaines sections du canal de Soulanges ? 3. Quel conseil a été retenu et employé par les avocats chargés de la cause par le gouvernement ? 4. Qui est actuellement employé par le gouvernement comme solliciteur dans la cause ? 5. Les juriconsultes actuels de la Couronne qui sont maintenant saisis de tous les faits de la cause, ont-ils quelque raison de se plaindre de la manière dont la cause a été conduite par l'avocat nommé en premier lieu ? A-t-il en quelque manière négligé de faire son devoir dans les intérêts de la Couronne, ou a-t-il été fait quelque chose de nature à mériter la désapprobation des juriconsultes actuels de la Couronne ou du département de la Justice ? 6. Les juriconsultes actuels de la Couronne savent-ils que le *Globe* et autres journaux ont affirmé que M. Macdonell avait été choisi dans le but de sacrifier les intérêts de la Couronne ? 7. Considèrent-ils que la manière dont M. Macdonell a conduit la cause soit de nature à justifier une accusation aussi brutale contre un homme de profession chargé de la conduite d'affaires importantes de la Couronne ? 8. A-t-on changé le conseil retenu et employé en premier lieu par M. Macdonell ?

Le SOLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : En réponse à la première question de mon honorable ami, j'ai l'honneur de dire, oui. A la seconde question, je réponds, M. Macdonell. En réponse à la troisième question, M. Ritchie, de Toronto. A la quatrième question, M. Chrysler. A la cinquième question, je dois dire que le monsieur qui s'est occupé de la cause, tout d'abord avec M. Macdonell pour la Couronne, a complètement remis les dossiers à l'entière satisfaction de celle-ci. A la cinquième question, non. A la sixième, il n'y avait pas raison de croire à l'accusation que M. Macdonell n'a pas agi comme un homme de profession doit le faire. A la sixième, l'avocat le premier retenu était M. Macdonell qui agit encore pour la Couronne et le succès de la cause en dernier lieu plaidée dépendait complètement de la manière dont elle avait été plaidée devant la première cour.

LA GAZETTE DE MONTRÉAL ET LE STAR.

M. DAVIS :

Le gouvernement sait-il qu'entre le 14 et le 30 décembre 1895, 6,386 livres pesant d'un supplément spécial de la *Gazette* de Montréal ont été expédiés gratuitement par le bureau de poste de Montréal ? Qu'entre le 27 et le 30 janvier 1896, 770 livres pesant d'almanachs de la *Gazette* de Montréal ont été expédiés gratuitement par le même bureau ? Qu'entre le 21 décembre 1895 et le 8 janvier 1896, 3,230 livres pesant d'almanachs du *Star* ont été expédiés gratuitement par ce même bureau ? S'est-on plaint d'irrégularités dans le bureau de poste de Montréal ? Si oui, le gouvernement se propose-t-il de faire une enquête ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Le gouvernement a été informé que certains journaux étaient expédiés de Montréal franco. Je crois que ce sont les journaux mentionnés dans la question ci-dessus. Quant à ce qui concerne la dernière partie de la question, il y a eu des plaintes de formulées comme ci-dessus dit, et lorsque la session sera terminée, ces plaintes seront examinées et s'il y a lieu, une enquête sera faite.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 128, du Sénat), intitulé : Acte concernant la Compagnie de placement et d'agence du Canada (à responsabilité limitée). (M. Davin.)

LE FONDS DES ECOLES DU MANTOBA.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Je propose que la Chambre, demain, se forme en comité pour examiner la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire que le gouverneur en conseil pourra, à même les deniers placés en vertu du paragraphe trois de la clause vingt-cinq du chapitre cinquante-quatre des Statuts révisés du Canada, formant le fonds d'écoles pour la province du Manitoba, payer de temps à autre au gouvernement du Manitoba, à la demande du dit gouvernement, telles somme ou sommes que le gouverneur en conseil jugera à propos, n'excédant pas en totalité la somme de trois cent mille piastres, les somme ou sommes ainsi payées devant être dépensées par le dit gouvernement du Manitoba pour le soutien des écoles publiques dans cette province.

La motion est adoptée.

ENTREPOTS FRIGORIFIQUES.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Je propose que demain la Chambre se forme en comité pour prendre en considération la résolution suivante :

1. Qu'il est expédient de ratifier certains arrangements conclus entre le gouvernement et certaines compagnies sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 4 mai 1897 (copie de l'arrêté du conseil et des arrangements ayant été soumis au parlement) pour pourvoir à l'emmagasinement à froid à bord des steamers voyageant entre Montréal et le Royaume-Uni pendant les saisons de navigation de 1897, 1898 et 1899, avec MM. H. et A. Allan et MM. David Torrance et Cie, pour deux steamers chacun et un service régulier et, si possible, hebdomadaire jusqu'à Liverpool; avec MM. H. et A. Allan et MM. William Thompson et Fils, pour trois steamers chacun et un service hebdomadaire jusqu'à Londres; avec MM. H. et A. Allan et MM. R. Reford et Cie, pour un steamer chacun et un service bi-mensuel jusqu'à Glasgow; avec MM. Elder, Dempster et Cie, pour cinq steamers et un service hebdomadaire jusqu'à Avonmouth. Chaque steamer devant avoir une capacité d'emmagasinement à froid d'environ 10,000 pieds cubes (jusqu'à Avonmouth, environ 20,000 pieds cubes), le coût des appareils frigorifiques et de l'isolement étant estimé à \$10,000 par steamer (jusqu'à Avonmouth, à \$12,325), dont moitié sera payée par le gouvernement en trois versements annuels égaux. 2. Qu'il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à passer des contrats avec toute personne ou compagnie pour pourvoir à des entrepôts frigorifiques à Toronto, Québec, Halifax, Saint-Jean et Charlottetown, le gouvernement accordant un dividende de 5 pour 100 annuellement, pour trois ans, sur une somme n'excédant pas \$40,000 pour le coût des entrepôts frigorifiques et des appareils réfrigérants, à Québec, Halifax et Saint-Jean; sur une somme n'excédant pas \$50,000 à Toronto, et sur une somme n'excédant pas \$20,000 à Charlottetown.

La motion est adoptée.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

SUBSIDES.

(En comité.)

Chemins de fer et canaux, imputable sur le capital. Chemin de fer de l'Île du Prince Édouard:—Coût de l'exploration pour le pont projeté sur Hillsborough et le tracé du chemin de fer à Murray Harbour, \$7,500; de meilleurs atterrissages, voie d'évitement à Mount Stewart, \$1,500; pour recouvrir la ligne principale, en faisant disparaître certaines courbes, \$10,000. \$19,000

M. MARTIN: Avant que cet item soit voté, je désire dire quelques mots. Bien qu'un crédit soit demandé pour les explorations pour un pont sur M. MULOCK.

Hillsborough et le tracé d'un chemin de fer de Belfast à Murray Harbour, il est regrettable que le gouvernement n'ait pas jugé à propos de faire plus. Durant la campagne électorale de 1886, on nous avait laissé entendre que lorsque les libéraux arriveraient au pouvoir, cette justice si longtemps attendue serait rendue à l'Île du Prince-Édouard. Je trouve que ce crédit est un bien petit pas dans cette direction comparé aux promesses qui ont été faites. On reprochait à l'ancien gouvernement d'avancer lentement dans cette affaire, et je crois qu'il méritait le reproche. Mais quand on songe à ce que disait le ministre de la Marine et des Pêcheries au cours de la campagne, au nom du parti libéral, je suppose, nous sommes excusables d'avoir espéré que des mesures énergiques seraient prises pour mettre ce projet à exécution, et que nous aurions quelque chose de plus que ce que le gouvernement nous offre par cette demande de crédit.

Le premier ministre de l'Île du Prince-Édouard a déclaré sur les hustings, de même que le ministre de la Marine et des Pêcheries que cette province allait enfin obtenir justice. Et tout cela aboutit à ceci: pendant que nous votons des millions pour des chemins de fer dans les différentes parties du pays, on n'accorde que \$7,500 pour le prolongement du chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard. Tout lent qu'ait pu être le gouvernement conservateur, il s'était du moins engagé à faire valoir les réclamations de notre province, lorsqu'il s'agissait de discuter la question générale de l'extension des chemins de fer. Aujourd'hui nous sommes dans une position moins favorable qu'au paravant, l'ancien gouvernement allait plus loin. Il avait déposé une résolution pour la construction du chemin de fer entre Belfast et Murray Harbour, ainsi que pour la construction d'autres embranchements. L'ancien gouvernement avait pris cette décision à la suite de pétitions et de mémoires reçus de la population de l'île, et d'une résolution adoptée par la législature provinciale, formée en grande partie de libéraux. Une session du parlement actuel a eu lieu, et la deuxième achève, et tout ce que nous avons c'est une faible somme pour des explorations.

Par un rapport qui a été produit hier, je constate que depuis 1873, date de l'entrée de l'Île du Prince-Édouard dans la confédération, le gouvernement fédéral a dépensé \$106,036,567.66, pour la construction de chemins de fer. Comment croyez-vous que l'Île du Prince-Édouard a reçu de tous ces millions? Seulement \$635,830. Une grande partie de cet argent, en vertu d'une loi adoptée en 1883, a été consacrée à indemniser les gouvernements provinciaux des dépenses faites pour la construction de chemins de fer dans leurs provinces respectives. L'Île du Prince-Édouard n'a pas reçu un sou de cet argent dépensé depuis 1883; cette somme que je viens de mentionner lui a été accordée avant 1883. Toujours d'après cet état qui indique une dépense totale de \$106,036,567.66, la part de l'Île du Prince-Édouard aurait dû être de \$2,600,000, à peu près ce que je réclame, il y a quelque temps pour cette province. Ainsi, cet état corrobore ce que j'ai dit au sujet des réclamations de l'Île du Prince-Édouard. J'ignore quelle valeur il convient d'accorder à quelques-uns de ces rapports. Celui-ci peut être excellent, mais depuis quelque temps j'ai examiné ceux qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre et j'ai constaté que de grandes divergences existent entre plusieurs d'entre eux. J'ignore comment le compilateur a pu arriver

à ce chiffre de \$635,830, indiquant la somme dépensée dans l'Île du Prince-Edouard. J'ai ici un rapport présenté en 1882, d'après lequel l'Île du Prince-Edouard n'aurait reçu que \$247,000. Quel est le député qui osera prétendre que cette province a reçu un sou pour ses chemins de fer, depuis 1882? Nous n'avons rien reçu. Je ne comprends pas comment on peut sauter de \$247,000 à la somme que mentionne le rapport déposé hier.

Je constate encore une autre lacune dans ce dernier rapport. Par quels procédés arrive-t-on à cette somme de \$106,026,567, comme étant le total des sommes dépensées par le gouvernement fédéral pour des chemins de fer depuis 1873? Ce chiffre n'est peut-être qu'approximatif, nous n'en savons rien. Ce rapport ne contient rien de nature à nous indiquer par quels procédés il arrive à ce résultat. Le rapport dit simplement que cette somme a été dépensée, sans entrer dans aucun détail. J'ai demandé un état des dépenses faites pour les chemins de fer et c'est tout ce que j'ai obtenu. J'ai aussi demandé le montant des subventions en terres et le rapport n'en dit pas un mot. Ce rapport, montre sous un jour favorable la réclamation de l'Île du Prince-Edouard, mais il n'est pas assez complet.

Mais voici surtout ce que je tenais à dire et je vais le dire, sans m'inquiéter sur qui cela pourra frapper. Dans un état qui a été soumis à la Chambre je trouve une chose qui, je crois, a mis la députation sous une fausse impression. En 1895, le présent ministre de la Marine et des Pêcheries avait demandé un état comme celui-ci. Il a été produit en 1896, et je vois dans ce relevé qu'à venir jusqu'en 1896, l'Île du Prince-Edouard avait reçu pour ses chemins de fer \$3,750,000.

Je nie l'exactitude de cette prétention. Comment se fait-il que le rapport de 1896 porte les dépenses de chemins de fer à \$3,750,000, et celui que j'ai ici, à \$637,000 seulement? Le rapport qui a été demandé en 1891, dit que l'Île du Prince-Edouard avait reçu, de ce chef, \$247,000. Je vous soumetts ces faits, M. le président, et je les soumetts au comité, pour faire voir quelle confiance il convient d'accorder à ces rapports.

Pourquoi le ministre de la Marine et des Pêcheries n'a-t-il pas fait remarquer cette erreur en 1896? Ce rapport a trompé la Chambre. Je ferai aussi remarquer la conduite du ministre de la Marine et des Pêcheries, le représentant de Queen, I.P.-E. Quand ce rapport de 1896 a été déposé sur le bureau de la Chambre, avec ces grossières erreurs et ces inexactitudes, l'honorable ministre, à titre de représentant d'un comté de l'Île du Prince-Edouard, aurait dû au moins les faire remarquer, afin que personne ne fut mis sous une fausse impression.

Je vois aussi par la correspondance qui a été produite devant le Sénat, qu'il est question de soumettre les réclamations de l'Île du Prince-Edouard à un arbitrage. Bien que je ne craigne pas les résultats d'un arbitrage pour la province de l'Île du Prince-Edouard, vu l'attitude prise par le ministre de la Marine et des Pêcheries sur cette question, je prétends que ces réclamations ne souffrent pas le moindre doute, et qu'un arbitrage est inutile, et ne pourrait que causer des retards. Pendant qu'on dépense des millions pour l'Intercolonial, pour la ligne de la Passe-du-Nid-de-Corbeau, et autres chemins de fer, l'Île du Prince-Edouard est laissée de côté; et nous devons nous contenter d'un arbi-

trage. On dit que sept millions vont être dépensés sur l'Intercolonial. Le gouvernement ne devrait-il pas être juste avant de se montrer généreux? A-t-on tenu les promesses faites à l'Île du Prince-Edouard avant son entrée dans la confédération? Cette province a-t-elle jamais été reliée à l'Intercolonial ou aux autres voies ferrées du Canada, comme cela lui avait été promis? Ne manque-t-il pas entre l'Île du Prince-Edouard et les autres provinces du Canada, un chaînon que le gouvernement n'a jamais cherché à remplacer? Les conditions de l'union étaient qu'il y aurait des communications ininterrompues entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme, et que l'Île serait reliée à l'Intercolonial et au réseau du gouvernement. Avant de dépenser sept millions pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, le gouvernement devrait d'abord remplir les conditions de l'entrée de l'Île du Prince-Edouard dans la confédération.

Quel est ce chaînon absent dont j'ai parlé? L'Île du Prince-Edouard est séparée de la terre ferme par 9 ou 10 milles d'eau. Qu'a-t-on fait pour rendre plus facile les communications avec la terre ferme depuis l'entrée de l'Île dans la confédération? Cette île est encore presque dans les mêmes conditions qu'il y a 25 ans.

Lorsque je suis venu ici en mars dernier et qu'il m'a fallu franchir cette courte distance, j'ai dû être attaché sur le bateau qui transporte les malles de Sa Majesté, et payer deux ou trois piastres pour ce privilège. Voilà la situation dans l'Île du Prince-Edouard. Dans aucune partie du monde civilisé on ne trouve de communications aussi défectueuses que celles qui existent entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme. Cela n'empêche pas le gouvernement de vouloir créer deux ou trois lignes rivales, à travers les mêmes sections du pays, entre Montréal et Québec. Je n'en vois pas la nécessité, et les besoins du commerce ne l'exigent certainement pas; je crois plutôt que c'est une nécessité politique qui oblige le gouvernement à exécuter ce projet.

Parlons maintenant de cette proposition du premier ministre de l'Île du Prince-Edouard, dont j'ai ici une copie, de soumettre les réclamations de cette province, et surtout ses réclamations au sujet du chemin de fer, à un arbitrage.

Le premier ministre propose de soumettre à un arbitrage la question des communications entre l'Île et la terre ferme, celle du chemin de fer, et certaines autres réclamations. Je n'y vois aucune objection pour ce qui concerne les dommages résultant du non accomplissement des conditions auxquelles cette province est entrée dans la confédération, mais je ne veux pas qu'on soumette à un arbitrage la question de la construction des chemins de fer dans l'Île. Le gouvernement conservateur a déjà admis la réclamation de l'Île du Prince-Edouard au sujet de la construction du chemin de fer et le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) a engagé le gouvernement libéral et le parti à la construction de ce chemin de fer.

Puisque les deux partis se sont prononcés dans le même sens, je prétends que justice ne nous sera pas rendue si la question est soumise à un arbitrage, vu que cela entraînera des retards.

Quant à ce crédit de \$7,500, j'espère que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne sera pas assez mou pour permettre que des millions soient dépensés pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, que d'autres millions soient votés pour

le chemin de la Passe-du-Nid-de-Corbeau, sans qu'on daigne même s'occuper de la petite province de l'Île du Prince-Edouard.

Je crains que les autres membres du cabinet ne soient trop forts pour lui, et c'est ce qui expliquerait ce crédit de \$7,500 pendant que des millions sont votés pour construire des chemins de fer dans les autres parties du pays.

L'autre jour, le ministre du Commerce m'a demandé si l'Île du Prince-Edouard consentirait à reprendre son chemin de fer. Je lui demanderai à mon tour si l'Ontario voudrait reprendre les canaux. Ils ont coûté \$66,000,000, soit un intérêt de \$2,500,000 par année; et quels revenus en retire-t-on? En 1868 on n'avait dépensé pour les canaux que \$20,000,000 et les revenus étaient de \$400,000; et aujourd'hui, après une dépense totale de \$66,000,000, les canaux ne rapportent que \$330,000 par année. Pendant que le coût a triplé, les revenus ont diminué. Le ministre du Commerce consentirait-il à payer cet intérêt et à retirer les droits de péages?

On n'a pas dépensé moins de \$55,000,000 sur l'Intercolonial, ce qui, à 4 pour 100, fait un intérêt annuel de \$2,250,000. Cet intérêt doit être payé tous les ans, et cependant les ministres consacrent encore d'autres millions à cette entreprise. Ne devraient-ils pas être justes, avant de se montrer généreux? Et cependant les exigences politiques les obligent, malgré eux, à faire ses dépenses, pendant qu'ils ne tentent rien pour remplir leurs obligations envers l'Île du Prince-Edouard.

Je regrette de voir qu'un crédit considérable ne soit pas demandé dans le budget supplémentaire pour accomplir les promesses faites par le ministre de la Marine et des Pêcheries en 1896. On a déclaré alors que si un gouvernement libéral arrivait au pouvoir, justice serait rendue à cette province. Au lieu d'avancer nous reculons. Le ministre de la Marine et des Pêcheries permet au gouvernement de faire des dépenses dans d'autres directions, il se laisse entraîner d'un autre côté et on lui accorde \$7,500 pendant qu'on donne des millions à l'Intercolonial et au chemin de fer de la Passe-du-Nid-de-Corbeau.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Avant d'avoir entendu le discours de l'honorable député je ne croyais pas avoir été aussi méchant. Il y a de par le monde des gens qui ont le don de toujours introduire une question qui leur est chère, au mauvais moment. L'honorable député a une bonne cause au sujet de l'Île du Prince-Edouard, si seulement elle était présentée en temps opportun, dans des circonstances appropriées et appuyée sur des arguments solides. Quel a été, cependant, le résultat de ses efforts? Il a fait rire les membres de cette Chambre.

M. MARTIN : J'ai fait valoir les réclamations de l'est contre celles de l'ouest.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Lorsque l'honorable député introduit ainsi une question sérieuse d'un moment où la Chambre n'est évidemment pas prête à s'en occuper, il compromet la cause de cette petite province. Je fais de mon mieux dans cette affaire. La proposition est d'accorder \$7,500 ou \$8,000 au ministre des Chemins de fer et Canaux pour la construction d'un pont sur la rivière Hillsborough, où

M. MARTIN.

plutôt pour faire des explorations pour un pont et un chemin de fer. C'était une opération nécessaire avant d'entreprendre les travaux.

L'honorable député désire-t-il que ce crédit ne soit pas voté? Veut-il faire commencer les travaux avant que les explorations aient été faites? C'est pourtant la manière logique de procéder. Je suis décidé à ne plus laisser cette question servir d'engin électoral. Les explorations vont être faites et je me ferai un devoir d'insister auprès de mes collègues pour leur faire comprendre la nécessité de faire exécuter les travaux.

L'autre crédit est destiné à redresser les courbes du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, afin que la circulation soit moins dangereuse qu'à présent. L'honorable député (M. Martin) sait que ce chemin a été construit à tant du mille et que les entrepreneurs avaient tout intérêt à l'allongement que possible. Ils contournaient la moindre petite élévation de manière à augmenter le nombre de milles.

Nous demandons à la Chambre de voter une certaine somme non pour mettre le chemin entièrement droit, car cela est impossible, mais pour faire disparaître les deux endroits dangereux sur lesquels les voyageurs craignent de passer.

Les crédits demandés sont destinés à faire les explorations pour le pont et le chemin de fer, et à redresser ces courbes autant que possible. A propos de cette demande de crédit, l'honorable député introduit les réclamations de l'Île du Prince-Edouard et fait de cette question un objet de risée pour la Chambre. Cette question des réclamations de l'Île du Prince-Edouard est une question tout à fait différente, et elle devra être étudiée sur ses propres mérites. L'honorable député (M. Martin) lui a fait beaucoup de tort en allant d'un député à l'autre, et en faisant de cette question un objet de dérision. Lorsque la Chambre sera saisie de cette question, elle en sera saisie régulièrement, de manière à ce qu'elle obtienne la sérieuse considération de la députation, et l'honorable député (M. Martin) n'a pas qualité pour en faire ainsi une affaire accessoire, à propos d'un crédit destiné à des explorations pour un pont.

La législature locale a demandé que la question fut soumise à un arbitrage, et le premier ministre de cette province a fait des représentations en ce sens au gouvernement fédéral tout récemment.

C'est une question que mes collègues étudieront quand ils auront le temps de s'en occuper, mais vouloir la critiquer d'avance et chercher à la tourner en ridicule est certainement de la part de l'honorable député (M. Martin) une conduite des plus extraordinaires.

M. MARTIN : Je sais qu'il est très difficile de plaire à mon honorable ami (M. Davies), et je sais que je n'y ai jamais réussi et que je n'y réussirai jamais, aussi longtemps que je serai membre de cette Chambre. L'honorable ministre (M. Davies) sait très bien quel est le temps convenable pour soumettre ces questions à la Chambre, et aussi la manière de s'adresser à la Chambre. Il me fait peine de ne pas pouvoir m'élever à la hauteur de l'éloquence de l'honorable ministre. Je suis un homme simple, et je parle avec simplicité. Je ne peux pas employer le langage fleuri qui est le don de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, mais malgré tout ce que l'honorable ministre (M. Davies) a dit, je crois que mes observations au

sujet de l'île du Prince-Edouard sont fort pertinentes dans le présent cas. Si les honorables députés veulent bien examiner les archives, ils constateront que chaque fois qu'un député de l'île du Prince-Edouard fait une assertion dans cette Chambre, l'honorable ministre (M. Davies) se lève immédiatement et exprime son regret de voir que les observations ne sont pas faites en temps opportun ni dans un langage éloquent.

Le ton en est trop élevé ou trop bas. Nous accordons la palme à l'honorable ministre en ce qui concerne le choix des expressions, mais tenant compte du fait qu'il a pris une très grande partie du temps de la Chambre durant le dernier parlement, il pourrait ne pas se montrer si exigeant quand un député de sa province parle des réclamations de l'île du Prince-Edouard.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a lui-même négligé les réclamations de la province. Je répète, et je le dis très clairement, qu'il a laissé de côté ces réclamations depuis les deux dernières sessions du parlement. J'ai eu raison d'appeler l'attention de la Chambre sur le fait que lorsque des relevés inexacts, injustes à l'égard de la province ont été déposés sur le bureau de la Chambre, il était du devoir de l'honorable ministre (M. Davies) de se lever et de déclarer que ces relevés n'étaient pas exacts. Quand ces relevés faisaient voir que trois millions de dollars avaient été dépensés dans l'île du Prince-Edouard, l'honorable ministre (M. Davies) au lieu d'être le mercenaire politique qu'il est, aurait dû se lever et blâmer et contredire une assertion de cette nature. C'est lui-même qui a demandé ces relevés en 1895, mais il paraît que quand ils ont été présentés, remplis d'erreurs, il n'a pas signalé leur inexactitude. Quand je suis arrivé dans cette Chambre, j'ai constaté que ces états inexacts avaient fait leur œuvre, et je crois que l'honorable ministre (M. Davies) m'a dit lui-même que les membres du gouvernement étaient sous l'impression que la province n'avait jamais rien payé pour son chemin de fer.

Qu'est-ce que l'honorable ministre (M. Davies) dit au sujet de l'arbitrage, et quelle est son attitude sur cette question ? Il nous dit qu'il a une somme de \$7,500 dans le budget pour le tracé du chemin et un pont, et qu'il pousse le gouvernement à soumettre à l'arbitrage toute la question des réclamations de l'île du Prince-Edouard. La divergence en ce qui concerne la réclamation de la province au sujet du prolongement du chemin de fer, entre l'honorable ministre et moi, c'est qu'il désire un arbitrage, tandis que je n'en veux pas, pour chemins de fer, car l'arbitrage implique des délais.

L'honorable ministre n'a pas le droit de dire que j'ai tourné cette question en ridicule. Il a pu s'en moquer, mais je n'en suis pas responsable. Néron riait pendant que Rome brûlait, et je crois que l'honorable ministre (M. Davies) rirait si la province était traitée avec injustice. Je crois qu'il rirait si sept millions de dollars étaient votés, et pas un dollar pour l'île du Prince-Edouard, sauf une petite somme pour un tracé projeté. Si ce tracé était promis de bonne foi, ce ne serait pas à dédaigner, mais l'honorable ministre dit qu'après avoir voté \$7,500 pour un tracé, il demandera au gouvernement de soumettre la question à l'arbitrage.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pas du tout, je n'ai jamais dit cela.

M. MARTIN : L'honorable ministre nie cela ? Eh bien ! j'ai ici une lettre adressée au ministre (M. Davies) par le premier ministre de la province, et le ministre nie-t-il qu'il soit question de soumettre à l'arbitrage les réclamations relatives au prolongement du chemin de fer ? Ne sait-il pas que c'est la teneur de la lettre dont voici une copie ? Il ne peut pas le nier, car j'ai ici une copie de la lettre pour le prouver.

L'honorable ministre (M. Davies) a toujours des plaintes à formuler quand un député de l'île du Prince-Edouard fait valoir les réclamations de la province. Il nous dit que les observations de tel député sont inopportunes, que tel autre n'emploie pas des expressions choisies, que l'honorable député de King a parlé trop bas, et je suppose qu'il croit que je parle trop haut, ou que je n'emploie pas les inflexions ascendantes, ou que mes gestes ne sont pas aussi gracieux que les siens. Quoi qu'il en soit, l'honorable ministre est toujours prêt à soulever quelques objections de cette nature. Chaque fois qu'une objection est soulevée, il est difficile de lui plaire, mais j'ai bien peur qu'il ne plaise pas à la province par la conduite qu'il tient. Au lieu de venir devant nous avec un crédit de \$7,500 pour un tracé, il ferait mieux de remplir la promesse qu'il a faite en 1896 à l'île du Prince-Edouard, et construire ce chemin de fer jusqu'à Belfast. Pourquoi le tracé n'est-il pas terminé, et pourquoi n'y a-t-il pas un crédit dans le budget pour remplir cette promesse ? L'honorable ministre dit que c'est une question secondaire. Je crains que l'honorable ministre ne se moque de la question. Il peut être certain que sa province a les yeux sur lui. Je me sens humilié en voyant que le budget supplémentaire ne contient pas la somme que je m'attendais à y voir. Avec d'autres sommes considérables votées pour d'autres fins, il aurait dû inclure la petite somme qui est due à la province, pour exécuter la politique de l'ex-gouvernement et celle que l'honorable ministre a promis que le présent gouvernement adopterait en arrivant au pouvoir.

M. PERRY : Je dois féliciter l'honorable député de Queen-est (M. Martin) de l'habileté avec laquelle il a fait valoir les droits de la petite province d'où nous venons tous les deux. Je félicite aussi les électeurs qui l'ont élu d'avoir un aussi habile champion de leurs droits. Le premier discours qu'il a prononcé était assez bon, mais il a tout gâté par le second. Je trouve à redire au budget présenté par le gouvernement, parce qu'il ne construira pas immédiatement ce chemin de fer d'embranchement sur l'île. L'honorable ex-ministre des Finances (M. Foster) a averti le gouvernement de ne pas commencer l'entreprise avant d'avoir fait faire le tracé par un ingénieur compétent. J'appuie volontiers l'assertion de l'honorable député de Queen, portant que l'île du Prince-Edouard n'a pas obtenu justice depuis qu'elle fait partie de la confédération—que le pacte par lequel nous sommes entrés dans la confédération n'a pas été exécuté. Il accuse le présent gouvernement de toutes ces fautes ; mais quelles accusations a-t-il portées contre l'ex-gouvernement qui a eu le contrôle de toutes ces questions pendant dix-huit ans ?

Quelles mesures l'ex-gouvernement a-t-il prises pour exécuter les conditions de la confédération avec la province ? En 1885, mon honorable ami était député à la législature provinciale, quand cette célèbre adresse fut adoptée demandant au

gouvernement fédéral de payer à la province \$5,000,000 pour exécuter les conditions du pacte confédératif. Voilà un partisan distingué du gouvernement Ferguson-Sullivan, qui a adopté cette adresse et qui était alors d'accord avec le gouvernement du Canada. Ont-ils jamais fait autre chose que d'envoyer une députation à Ottawa, et en même temps en Angleterre ? Je ne suis pas quel plaider ils ont fait, mais ils s'en revinrent les mains vides.

L'honorable député dit qu'il y a une lacune. Nous le savons, et le gouvernement ne le nie pas ; mais l'ex-gouvernement s'était chargé de combler cette lacune. En 1891, il parcourut la province recommandant la construction du tunnel, après l'échec du projet du chemin souterrain ; mais ce ne fut qu'à la veille des élections de 1891 qu'il commença à préconiser le tunnel. Il fit même venir le haut-commissaire, sir Charles Tupper, et arriva à Amherst, en route pour l'Île, il télégraphia au sénateur Ferguson, qui était alors candidat dans le comté de Queen : " Je n'ose pas me risquer à traverser sur le bateau brise-glace, mais je suis convaincu que le tunnel peut être construit pour \$6,000,000, et aussitôt de retour en Angleterre, je verrai à ce que cette grande entreprise soit commencée immédiatement." C'était le 28 février, et les élections devaient avoir lieu le 5 mars. Qu'a-t-il fait depuis ? Il a dépensé mal à propos \$12,000 en sondages. Il a fait venir un des meilleurs ingénieurs de l'Angleterre, il l'a bafoué, maltraité, presque volé. Dans le cours de deux mois, il avait réussi à faire neuf sondages dans le détroit, tandis que l'ex-gouvernement n'en avait fait que deux, je crois, dans le cours de cinq ou six ans. C'est de cette façon que l'ex-gouvernement a exécuté les conditions du pacte confédératif.

Mon honorable ami de Queen-est a parlé longuement de l'intention que l'ex-gouvernement a eue de construire ces lignes d'embranchement. Il a présenté des résolutions pourvoyant à leur construction à la veille même des élections générales. Il a simplement donné avis que tel jour ces résolutions seraient examinées par la Chambre ; mais ce jour n'est jamais venu. Le jour est venu, mais ces messieurs dormaient-ils, ne voulaient pas les examiner ? Ce n'était fait que dans le but d'obtenir des suffrages.

Je ne veux pas exonérer le présent gouvernement de la lourde responsabilité qui pèse sur lui, de rendre justice à la province. Il est reconnu que les habitants de l'Île du Prince-Edouard n'ont pas obtenu justice sous le régime de la confédération. Il est reconnu que nous payons plus d'argent au trésor que nous n'en recevons en échange. Mon honorable ami de Queen-est a raison de dire que nous n'avons pas le droit d'être tenus responsables de \$3,500,000 pour la construction des chemins de fer dans la province, parce que nous en avons payé la construction avec nos propres deniers.

Lorsque nous sommes entrés dans la Confédération, nous avions plusieurs millions de moins de dettes que les autres provinces, et le gouvernement fédéral consentit à se charger du chemin de l'Île et de nous débiter de \$3,500,000, laissant \$1,500,000 sur lesquels l'intérêt de 5 pour 100 nous fut payé. Lorsque mon honorable ami était dans la législature provinciale, appuyant le gouvernement local, il vota sans dire un mot pour permettre à ce gouvernement de retirer du gouvernement fédéral \$200,000, ce qui réduisit de \$10,000 l'intérêt annuel payé à la province.

M. PERRY.

Est-il étonnant que les finances provinciales ne soient pas aujourd'hui dans un état florissant ?

Il prétend que mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, après avoir fait voter \$7,500 pour le tracé de cet embranchement, a abandonné toute l'affaire, en demandant de soumettre la question à l'arbitrage. L'honorable ministre n'a rien fait de la sorte. Il ne demande pas une commission ni un arbitrage pour constater la nécessité de construire ces embranchements, mais simplement pour déterminer combien le Canada doit à la province pour l'inexécution des conditions du pacte confédératif.

Permettez-moi de dire à l'honorable député que le présent gouvernement a plus fait pour reconnaître les droits de la province, depuis le peu de temps qu'il est au pouvoir, que l'ex-gouvernement dans l'espace de dix-huit ans. J'espère que le gouvernement rendra justice à l'Île du Prince-Edouard. J'espère qu'il construira le pont que nous demandons et un embranchement de chemin de fer qui passera à la porte de mon honorable ami de Queen-est, mais je crois que, même dans ce cas, il ne lui serait pas reconnaissant, tellement il est opposé au présent gouvernement. J'espère, aussi, que l'honorable ministre des Travaux publics donnera immédiatement à l'entreprise la construction d'un quai à Westpoint. L'honorable député aurait mieux fait de commencer ses observations en blâmant ses propres amis qui sont restés au pouvoir durant dix-huit ans, et qui n'ont rien fait pour satisfaire les justes réclamations de la province, au lieu de jeter tout le blâme sur le présent gouvernement, qui est au pouvoir depuis à peine douze mois.

Mon honorable ami dit que l'arbitrage n'est pas nécessaire. Pourquoi ? Il y a ici des députés d'autres provinces qui ne croient pas, comme le croient les habitants de l'Île, que nous ayons droit à notre part des \$200,000,000 des deniers publics qui ont été dépensés en travaux publics dans les autres parties du Canada ; et quand il y a une pareille divergence d'opinion, n'est-il pas juste et raisonnable que cette divergence, surtout dans un cas compliqué comme le nôtre, soit soumise à l'arbitrage de préférence à la décision d'un ou deux particuliers ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux sur le cas de Sullivan, autrefois inspecteur de pétrole et de wagons à Stelarton. Un tort immense a été, sans intention, je présume, causé à cet homme. Je constate, informations prises, qu'il jouit d'une réputation intacte dans le district où il réside, et l'honorable ministre lui-même, dans ses communications avec moi, ne l'a pas accusé de tenir une mauvaise conduite, mais simplement de n'avoir pas été assez empressé d'empêcher ou de dévoiler les irrégularités commises par un autre employé dans le même service que lui. Si l'honorable ministre avait trouvé Sullivan coupable de négligence dans l'accomplissement de ses devoirs, après une enquête, je n'aurais pas un seul mot à dire, mais je me plains du fait que cet homme, qui a toujours joui d'une bonne réputation et a occupé une position de confiance, ait été destitué sans enquête dans le vrai sens du mot.

L'officier du département de l'honorable ministre qui s'est enquis des faits, n'a pas interrogé qui que ce soit en présence de cet homme, et il n'y a pas eu

ce qu'on peut appeler une enquête publique. Tout ce qui a été allégué contre Sullivan a été qu'un autre homme, le vrai coupable, avait déclaré qu'il avait l'intention de prendre connaissance d'une lettre confiée à la garde de la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, et que Sullivan n'en avait pas parlé à l'inspecteur, ni pris le moyen de l'en empêcher.

L'inspecteur Sullivan et ses amis m'ont dit que le délinquant, le vrai coupable, avait fait cette observation en présence de plusieurs autres que Sullivan, et que ceux-ci avaient cru que c'était un badinage et que jamais Sullivan n'avait cru qu'il était capable de faire une chose de cette nature. Je ne connais pas suffisamment tous les faits pour dire jusqu'où allaient les relations entre le coupable et l'inspecteur Sullivan. Je ne sais pas jusqu'à quel point ses fonctions étaient rapprochées de celles de l'individu qui, m'a-t-on dit, a été destitué, et je ne veux pas être plus long....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : L'honorable député étant sur le point de reprendre son siège, je le prie de croire que je me ferai un plaisir de lui laisser examiner les preuves qui ont été recueillies sur ce sujet et de parler avec lui de cette affaire, dans le but de faire tout ce qui peut être juste à l'égard de la personne dont il s'agit. Je crois que la question était réellement décidée par les fonctionnaires avant mon arrivée au ministère et que je n'ai pas eu à m'en occuper, sauf qu'elle est venue devant moi comme affaire à reviser. J'ai cru que dans les circonstances et avec les faits tels qu'ils m'ont été exposés, je n'avais qu'à approuver ce que mes officiers avaient fait. Malgré cela, je peux fort bien dire à l'honorable député que je veux lui faire voir la correspondance qui a été échangée et les témoignages rendus au cours de l'enquête, et en général, parler de l'affaire avec lui.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Bien entendu, cela me satisfait. Je n'ai pas voulu blâmer le ministre personnellement. Je ne connais rien de ces choses. Mais j'ai cru et je crois encore que je peux demander pour un homme aussi respectable que M. Sullivan, une enquête libre et publique. Que l'honorable ministre nomme ses propres officiers, s'il le veut, mais que l'accusé soit mis en présence de ses accusateurs.

Il y a une autre question que je désire signaler à l'attention de l'honorable ministre. Nul doute qu'il l'a perdue de vue, autrement, il ne se serait pas rendu coupable d'un manque de courtoisie innérite à mon égard. A la dernière session, j'ai à diverses reprises amené sur le tapis le sujet d'une injustice grave causée par l'intermédiaire du candidat défait à deux hommes qui étaient employés sur l'Intercolonial. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a agi, d'après ce que j'ai pu constater—bien que des papiers mentionnés ne soient pas dans la correspondance produite—sur la déclaration de M. E.-M. McDonald. J'ai examiné cette déclaration, et je n'ai jamais rien vu de plus injustifiable et de plus barbare que cette déclaration de M. McDonald, si, ainsi qu'on l'a donné à entendre au cours de la discussion qui a eu lieu à la dernière session, elle comportait soit que ces hommes eussent pris une part active aux élections ou fait plus que voter, ou négligé leurs devoirs ou dit quelque chose

de blessant à l'égard de mes adversaires politiques, soient candidats ou électeurs. Au cours de la dernière session, l'honorable ministre a donné à entendre quand le sujet est venu devant la Chambre qu'il ferait faire une enquête et constater si une injustice avait été commise envers ces hommes. J'ai reçu de leur part une demande que j'ai transmise au ministre, le priant d'avoir la bonté de dire quand l'enquête aurait lieu, et si ces hommes pourraient avoir un représentant à cette enquête, attendu que j'avais moi-même l'intention d'y assister. Bien que cette lettre ait été envoyée en septembre ou octobre dernier, je n'en ai jamais reçu d'accusé de réception....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut me le permettre, je dirai que je ne me souviens pas d'avoir reçu cette lettre. Il peut se faire que dans la quantité de lettres que je reçois, celle-ci ait passé inaperçue....

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'ai dit en commençant que je n'accusais pas l'honorable ministre d'avoir négligé cette affaire avec intention, car ce serait une impolitesse que je n'aurais pas attendu de sa part. Mais la lettre est restée sans réponse, et l'on ne s'en est pas occupé. Je me lève maintenant non seulement pour appeler l'attention du ministre sur ce cas—car c'est un cas dans lequel on peut établir la conduite inique tenue en acceptant les déclarations de candidats battus contre des hommes au service du gouvernement, grands et petits—mais je me lève aussi pour dire que la Chambre a ordonné la production des papiers relatifs à ce cas, et que j'ai eu une discussion avec le ministre tant dans cette Chambre qu'en dehors, et que je lui ai fait observer que des lettres qui avaient été mentionnées ne se trouvaient pas parmi les papiers.

Rien n'ayant été fait pour compléter cette réponse, j'ai de nouveau demandé pendant cette session, bien que ce ne fut pas strictement nécessaire, un ordre de la Chambre pour avoir les papiers qui n'avaient pas été produits. J'appelle de nouveau l'attention du ministre sur le fait, parce que, s'il accorde l'enquête—ainsi que sans doute il l'accordera, l'ayant promise—il est très important que nous ayons les documents au complet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'assertion que fait l'honorable député au sujet de la réponse supplémentaire est tout à fait exacte. Je dirai que m'informant au ministère, ainsi que je le fais presque chaque jour, si les papiers qui ont été demandés sont prêts, on m'a dit que cette réponse supplémentaire était complétée. J'ai dit que je l'examinerais au premier moment de loisir que j'aurais. Je le répète à l'honorable député—je vais examiner la déclaration et je la produirai aussitôt que possible. Il n'y a eu aucune intention de retarder l'affaire.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je le crois.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Je vois que l'item que nous discutons est ainsi conçu :

Chemins de fer et canaux, imputables sur le capital—chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard—Frais d'exploitation pour le pont projeté sur l'Hillsborough et tracé de chemin de fer vers Murray-Harbour..... \$ 7,500

Agrandissement et nouveaux travaux et voie d'évitement à Mount-Stewart	1,500
Pour raccourcir la ligne-mère en redressant certaines courbes sur cette ligne.....	10,000

Je crois que l'occasion est propice pour revenir à la question des embranchements de chemins de fer de l'île du Prince-Edouard. Bien que mon excellent ami, le ministre de la Marine (M. Davies), ait cru devoir reprocher à mon honorable ami de Queen-est (M. Martin) d'avoir soulevé la question dans un temps inopportun....

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Mon honorable ami (M. Macdonald) a mal compris....

M. MACDONALD (I.P.-E.) : L'honorable ministre de la Marine a dit que l'honorable député de Queen-est avait mal choisi son temps pour soulever la question.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non. Je parlais des réclamations de l'île du Prince-Edouard, ce qui est une question différente et n'avait aucun rapport avec le présent sujet.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : C'est très bien, mais je prétends que nous ne pouvons pas trouver d'occasion plus favorable que la présente durant cette session pour soulever et discuter la question des chemins de fer de la province de l'île du Prince-Edouard. Je dois dire que je n'approuve pas l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries quand il reproche à l'honorable député de Queen-est d'avoir soulevé cette question dans un temps inopportun. Il a voulu, aussi, ridiculiser l'honorable député, en disant qu'il avait fait de cette question la risée de la Chambre. Les seuls députés que j'ai vu rire sont l'honorable ministre et ses amis.

Il me semble que la question est trop sérieuse pour que les deux partis en fassent un objet de risée. Ce n'est pas mon intention de faire un long discours : cette question a déjà été soumise au parlement. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a accusé le parti libéral-conservateur d'avoir joué avec cette question depuis les vingt dernières années. Cependant, ils n'oublient pas de placer un certain montant dans les estimations budgétaires pour la construction de certains embranchements de chemin de fer ; et je crois qu'en agissant ainsi, ils poursuivaient un but déterminé. Lorsque le gouvernement libéral-conservateur fut renversé du pouvoir, il avait pris l'engagement solennel de construire certains embranchements de chemins de fer dans l'île du Prince-Edouard. Non seulement cela, mais les honorables députés qui représentaient alors la région ouest de l'île du Prince-Edouard, mes deux honorables amis de Prince (M. Yeo et M. Perry) étaient tous deux en faveur de la construction d'embranchements de chemin de fer, dans certains endroits de cette province, dont il était question à cette époque, et en faveur desquels un crédit avait été placé dans les estimations par l'ancien gouvernement.

Il n'y avait donc pas que les membres du parti conservateur d'alors qui étaient en faveur de la construction de plusieurs embranchements de chemin de fer dans l'île du Prince-Edouard, mais les députés libéraux qui étaient alors dans l'opposition, et même le ministre actuel de la Marine et

M. MACDONALD (I.P.-E.)

des Pêcheries, prit aussi l'engagement de faire certaines dépenses sur l'embranchement de Belfast. Il a aussi promis d'appuyer la construction d'un pont sur la rivière Hillsboro, qui devait coûter suivant lui un demi-million de piastres. Je ne veux pas critiquer mal à propos la conduite du ministre de la Marine et des Pêcheries, ou le placer dans une mauvaise position, mais je suis obligé de déclarer qu'il a essayé, durant la dernière campagne électorale, de démontrer que le gouvernement conservateur avait promis de dépenser de fortes sommes d'argent dans l'île du Prince-Edouard pour la construction de six ou huit embranchements de chemin de fer. Mais je vais prouver dans quelques instants que l'honorable ministre lui-même a promis encore plus formellement que nous de dépenser des sommes d'argent considérables dans cette région.

D'après une estimation déposée sur le bureau de la Chambre à cette époque, il semblerait que la construction de ces différents embranchements proposée par le gouvernement, y compris le matériel roulant nécessaire pour ces différentes lignes, voitures à voyageurs, etc., s'élevait en tout à \$1,088,000. Le ministre de la Marine et des Pêcheries était aussi engagé, nous devons en croire les déclarations qu'il a faites dans cette Chambre en différentes occasions, de même que durant la campagne électorale, à favoriser la construction de l'embranchement de Murray-Harbour, qui, d'après l'estimation déposée sur le bureau de la Chambre, coûterait \$660,000. Ajoutez à cela la construction du pont projeté qu'il évalue à \$500,000, et le tout formera un total de \$1,160,000, ou \$72,000 de plus que le coût de la construction de tous les embranchements dont il était fait mention dans les estimations présentées par l'ancien gouvernement.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a donc promis de faire des dépenses encore plus élevées que celles qui étaient proposées par l'ancienne administration.

Je crois que le premier ministre de l'île du Prince-Edouard a présenté il n'y a pas longtemps au ministre de la Marine et des Pêcheries et au gouvernement actuel un mémoire à l'effet de faire régler par arbitrage les questions qui sont maintenant débattues entre l'île du Prince-Edouard et le gouvernement fédéral. Bien que, pour ma part, je n'aie aucune objection à laisser régler par des arbitres, dont un au moins viendra de l'île du Prince-Edouard, l'autre sera un Canadien, et un troisième sera choisi par les deux précédents, toutes les questions contestées qui existent entre l'île du Prince-Edouard et le gouvernement fédéral, et que ce soit là un moyen équitable d'en venir à une solution—je m'oppose de toutes mes forces à ce que cette question de la construction des embranchements de chemin de fer dans l'île du Prince-Edouard soit laissée à la décision d'un semblable tribunal d'arbitres.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui dirai que je n'ai jamais fait ou pensé à faire semblable proposition. Le tout est une pure invention de l'honorable député.

M. MACDONALD (King, I. P.-E.) : On me dit que tel n'est pas le cas. Dans tous les cas, je veux que l'on sache immédiatement que je suis opposé à toute chose de ce genre. Le parti conservateur s'est toujours montré favorable à la cons-

truction de ces embranchements de chemin de fer. Si le gouvernement actuel croit qu'ils ne sont pas nécessaires, il n'a qu'à le dire. S'il croit que le parti conservateur n'a pas été assez loin ou a dépassé les bornes, qu'il fasse mieux en déclarant qu'il est opposé à la construction de ces lignes et prenne la responsabilité de ses paroles. Mais quant à ce qui concerne le parti libéral-conservateur dans l'Île du Prince-Edouard, il s'est engagé à construire certains embranchements, qu'il croit être non seulement dans les intérêts de l'Île du Prince-Edouard, mais aussi dans les intérêts du chemin de fer actuel de cette province. Nous savons qu'actuellement ce chemin de fer n'est pas une entreprise rémunératrice. Chaque année se termine par un déficit entre les revenus et les dépenses. Mais j'espère que la construction de ces embranchements proposée sera une entreprise rémunératrice, et le chemin de fer deviendra une propriété de valeur pour la population de ce pays.

De plus, je veux corroborer la déclaration faite par l'honorable député de Queen-est (M. Martin), et dire que la population de ce pays est portée à croire que le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard a été construit par le peuple du Canada. Cela n'est pas la vérité. Pour le prouver, je puis dire que si ce chemin de fer n'avait pas été construit lorsque nous sommes entrés dans la confédération, nous aurions retiré des intérêts sur le coût total de ce chemin du gouvernement fédéral.

Nous pourrions donc dire que la population de l'Île du Prince-Edouard a payé pour chaque mille de chemin de fer construit lorsque nous sommes entrés dans la Confédération, et le gouvernement fédéral ne peut donc pas dire qu'il a contribué en quoi que soit à la construction du chemin. Les petits embranchements que nous demandons aujourd'hui sont bien peu de chose comparés aux dépenses extraordinaires qui sont faites relativement aux chemins de fer, canaux et autres travaux publics dans toute l'étendue du pays.

Nous sommes obligés de supporter notre part de ces dépenses, et nous n'y avons pas d'objection; mais nous croyons qu'en justice, nous devrions obtenir une compensation à ces dépenses qui n'étaient pas prévues lorsque nous nous sommes entrés dans la Confédération. Le coût de la construction de tous ces embranchements de chemins de fer (dont nous avons besoin dans l'Île du Prince-Edouard, s'élève en chiffres ronds à un million de dollars, et la part payée par la province de l'Île du Prince-Edouard dans les dépenses extraordinaires qui n'étaient pas prévues lors de la confédération et sur lesquelles les conditions de l'union reposaient, cette part, dis-je, s'élève à deux millions et demi de dollars, de sorte que si l'on construisait ces chemins de fer maintenant, le reste du pays devrait encore une somme d'argent considérable à la province de l'Île du Prince-Edouard. Quant à ce qui concerne l'inexécution des conditions de l'union, je n'ai aucune objection à ce que cette question soit soumise à des arbitres. Je crois au contraire que c'est là le meilleur moyen de la régler. Je regrette d'avoir été obligé de retarder le comité aussi longtemps dans les circonstances, mais j'ai cru qu'il était nécessaire pour moi de dire quelques mots sur cette question, qui m'est d'une si grande importance.

M. YEO: En ma qualité de député de l'Île du Prince-Edouard, je dois déclarer que je suis bien content de voir que l'on a placé ce crédit dans le

budget. J'ai été surpris d'entendre l'honorable député de Queen-est (M. Martin) et l'honorable député de King (M. Macdonald) accuser le gouvernement de ne pas avoir accordé assez.

Lorsque nous nous rappelons que le gouvernement conservateur a été au pouvoir durant dix-huit ans, et ce qu'il a fait pour l'Île du Prince-Edouard, il me semble que la modestie aurait dû lui faire garder le silence. J'ai toujours été d'avis, et je n'ai jamais hésité à déclarer que la seule chance que l'Île du Prince-Edouard ait jamais eue d'obtenir justice, c'était sous l'administration d'un gouvernement libéral. C'était mon opinion dans le passé, et je suis encore du même avis aujourd'hui.

Comme représentant de cette province, je ne voudrais pas demander des choses qui n'ont pas leur raison d'être, mais je suis persuadé que toutes les représentations raisonnables que nous pourrions faire au gouvernement actuel seront prises en sérieuse considération, et que justice nous sera rendue. Suivant moi, le gouvernement n'a pas tardé à s'occuper de cette question. Nous savons tous qu'il faut commencer par faire le tracé. Mon honorable ami de King se souvient peut-être que des tracés ont été faits dans son comté il y a quelques années, et que tous les travaux se sont réduits à cela. J'espère qu'il n'en sera pas de même aujourd'hui; je suis convaincu du contraire, et si tout le reste est parfait, cette question sera adoptée. Je suis surpris du langage dont se sont servis mes honorables amis pour revendiquer les prétentions du gouvernement de l'Île du Prince-Edouard contre le gouvernement fédéral. La circonstance est mal choisie pour soulever cette question. Pour ma part, je suis convaincu de la justice et de l'équité de ces réclamations, et je ne craindrais pas de les soumettre à un tribunal d'arbitrage, parce que je crois que lorsqu'elles seront exposées convenablement, le résultat du jugement nous sera favorable. Je suis heureux de voir dans le budget les crédits destinés à payer les frais d'un levé hydrographique dans la rivière Hillsboro pour y construire un pont et pour faire les études nécessaires au redressement des courbes sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

M. MACDONALD (King): En réponse à l'honorable député (M. Yeo), je lui dirai qu'à une session précédente du parlement, il a déclaré ne pas aimer que des questions de ce genre soient soulevées quelque temps avant les élections.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Ne serait-il pas du désir de l'honorable député de régler cette question d'une heure à deux cette après-midi?

M. FOSTER: Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas suggéré ce moyen de conciliation, lorsque l'honorable député de Prince (M. Yeo) parlait?

M. MACDONALD (King): Ceci est une question sur laquelle j'attire l'attention du gouvernement, parce qu'il va, sans aucun doute, s'efforcer de ne pas s'en occuper d'ici aux prochaines élections, et alors essayer de tromper de nouveau au sujet de ces différents embranchements. Je suis heureux de dire qu'un tracé a été fait dans la direction d'Elmira, là où un chemin pourrait être facilement construit et serait de la plus grande utilité pour cette partie de mon comté.

M. FOSTER: Qu'est-ce que se propose de faire l'honorable ministre avec un crédit de \$10,000?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit est destiné à s'assurer de la possibilité qu'il y a de redresser les courbes les plus prononcées du chemin de fer de l'île, pour obtenir le rapport d'un ingénieur sur la question et essayer de faire faire l'ouvrage. Tout ceci peut être fait pour le montant mentionné.

M. FOSTER : Ceci concerne les deux courbes les plus dangereuses. Où se trouvent situées ces courbes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Entre Summerside et Charlottetown.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre a l'intention de redresser toutes les courbes du chemin de fer, cela va coûter un montant d'argent considérable.

M. MACDONALD (King) : Il y a une courbe très prononcée sur l'embranchement qui conduit de Mount-Stuart à Souris à travers mon comté. J'espère qu'on va la redresser.

Canal de Soulanges—Construction.. \$1,250,000

M. FOSTER : Comment va-t-on dépenser cette somme considérable en 1897-98 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis dire autre chose que cette somme va être dépensée de la même façon que l'on dépenserait une somme moindre ; mais il est bien évident que nous avons l'espoir qu'il se fera plus d'ouvrage avec ce montant qu'avec une somme moindre. Nous désirons surtout que l'ouvrage se fasse le plus rapidement possible. Pour atteindre ce but, on va augmenter le nombre des ouvriers et faire en peu de temps ce que l'on se proposait de faire à la longue.

M. FOSTER : Quel est le montant approximatif requis pour terminer le canal de Soulanges ; où en sont rendus les travaux, et quelles sont les entreprises que l'on exécute actuellement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au commencement, on avait estimé que le canal de Soulanges coûterait environ \$5,000,000. A venir jusqu'au 25 février 1897, on avait dépensé en chiffres ronds \$2,400,000. Nous calculons que \$400,000 de plus seront requises pour les travaux jusqu'au 30 juin. Ce qui va porter le montant des dépenses jusqu'à cette date à environ \$2,800,000. Un autre montant de \$2,200,000 sera donc requis d'après les calculs pour terminer les travaux.

M. FOSTER : Quelle est la partie du canal donnée à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Toutes les sections du canal sont données à l'entreprise.

M. FOSTER : Toutes les entreprises ont-elles été adjudgées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et l'on travaille sur toutes les sections depuis 1 jusqu'à 13.

M. FOSTER.

M. FOSTER : Dois-je comprendre que toutes les entreprises relatives au canal de Soulanges sont accordées et que les travaux se poursuivent sur toute la ligne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire qu'il existe certains retards au sujet des entreprises accordées à M. Stewart, mais nous espérons en venir à une entente et faire disparaître tout retard ultérieur.

Cornwall—Agrandissement..... \$185,000

M. FOSTER : Ce montant va-t-il suffire pour compléter l'agrandissement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ceci n'est que pour la moitié. C'est la première somme dépensée sur cette partie des travaux. L'entreprise a été adjudgée.

Galops—Agrandissement..... \$1,635,000.

M. FOSTER : Cette somme va-t-elle suffire pour terminer les travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous l'espérons.

M. FOSTER : Ces travaux sont-ils exécutés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Chenal du Nord—Redressement et approfondissement..... \$375,000

M. FOSTER : Ce crédit est-il destiné à de nouveaux travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Dans quelle proportion le montant se trouve-t-il comparé avec le coût total ? Cette somme représente-t-elle la moitié du coût des travaux ? Quelle va être la nature des travaux qui y seront faits ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'approfondissement du canal va nécessiter des excavations dans le roc.

M. FOSTER : Quelle profondeur d'eau auriez-vous une fois les travaux terminés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous aurons quatorze et peut-être quinze pieds d'eau. La navigation y sera rendue aussi facile qu'à n'importe quel autre endroit du système des canaux.

Biefs du fleuve..... \$50,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a plusieurs endroits entre les canaux de Cornwall et Cardinal où il est presque certain que des travaux devront être faits. Dans le chenal du Nord, nous devons enlever un grand nombre de cailloux. Nous avons l'intention de trouver un moyen efficace de nous assurer de l'uniformité de condition du chenal afin qu'il ne puisse n'y

avoir aucun doute sur la profondeur suffisante de l'eau sur toute la longueur de ce chenal.

M. FOSTER : Cet ouvrage sera-t-il fait à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que ce travail se fera à l'entreprise ; bien que ce soit un travail difficile à décrire et à donner à l'entreprise. Il est possible qu'il y ait beaucoup ou peu d'ouvrage à faire. Nous conviendrons probablement d'une échelle de prix quelconque avec les entrepreneurs, conformément au montant d'ouvrage qui sera jugé nécessaire.

M. FOSTER : Et au sujet du chenal du Nord ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CAUX : Ces travaux seront faits à l'entreprise, car nous savons ce qu'il y a à faire.

Canal de la vallée de la Trent—construction...\$650,600

M. ROGERS : J'avais compris que, pour le moment, c'était l'intention du gouvernement de suspendre les travaux sur ce canal, et de ne pas le parachever.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire à mon honorable ami (M. Rogers) que je ne crois pas qu'aucune déclaration ait été faite par le gouvernement à l'effet que les travaux devraient être suspendus pour le présent. Mais nous ne demandons pas au parlement de voter de crédit pour de nouveaux travaux. Tout ce que nous demandons est requis pour terminer les entreprises déjà adjugées.

Pour payer les frais d'affaires en litige qui pourront être payés pour services relatifs aux litiges conduits dans le ministère de la Justice, nonobstant tout ce qui est contenu dans la loi du service civil..... \$15,000

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable solliciteur général voudrait-il dire comment cette somme va être dépensée ?

Le SOLLICITEUR-GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Ce crédit est le résultat d'un changement que j'ai fait, de façon à permettre au département de payer ses employés à même ce crédit. Mon principal but est de payer le sous-chef du département de la Justice pour certains services qu'il rend actuellement, et qui n'étaient pas exigés de lui auparavant. Lorsque je suis arrivé au département, j'ai constaté que chaque année, depuis cinq ans, les dépenses pour honoraires d'avocat s'élevaient à \$35,000. Ce système a été en vigueur jusqu'à l'année dernière. Sous l'application du nouveau système qui fut adopté, et qui ne peut exister sans le secours effectif du sous-ministre de la Justice, nous espérons économiser près de \$35,000, ou une grande partie de cette somme. De fait, depuis douze mois, le sous-ministre a fait tout l'ouvrage du solliciteur dans le département. Tout l'ouvrage qui se faisait au dehors se fait maintenant dans le département par nos propres employés. Dans les circonstances, nous avons cru qu'il était à propos de récompenser les services rendus actuellement par le sous-ministre, et qui sont très importants.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je désire féliciter l'honorable solliciteur général d'avoir tenté cette réforme. J'en comprends toute l'importance, et cette question avait été discutée lorsque j'étais à la tête du département de la Justice ; mais rien n'avait encore été fait en ce sens lorsque j'en suis sorti. Ces dépenses de procès ne sont pas très populaires, et sont considérées comme pesant lourdement sur les épaules du peuple, et je n'ai pas le moindre doute qu'en centralisant une grande partie de l'ouvrage en la manière proposée, même si le nombre des employés n'est pas suffisant dans le bureau central, non seulement une grande partie de ces frais va être épargnée au pays, mais le travail va être placé entre meilleures mains, et accompli d'une manière satisfaisante. Ceci ressemble au système qui existe en Angleterre, où, je crois que le trésorier du Conseil privé a la charge d'un travail de ce genre, par l'entremise d'une classe spéciale d'employés qui agissent au nom de la Couronne.

M. BRITTON : Je désire déclarer ici, parce que je n'en aurai peut-être pas l'occasion plus tard, que je suis opposé dans le cas actuel, comme je l'ai fait dans d'autres circonstances, au paiement de salaires supplémentaires considérables à des employés du département qui sont déjà grassement payés pour l'ouvrage qu'ils font. J'ignore le montant supplémentaire que l'on veut accorder au sous-ministre du département de la Justice. Je n'ai pas d'objection à ce qu'il fasse ce travail, je serai le premier à reconnaître son habileté, et à déclarer qu'en tant que je puis le constater, il s'est bien acquitté de son travail. Mais si, à part le salaire considérable qu'il reçoit déjà, on a l'intention de lui accorder une autre forte somme en entier ou autrement, je dois m'y opposer vigoureusement. Je crois que le système est mauvais. Il n'a pas fonctionné avec succès dans d'autres départements que celui de la justice. C'est une tentation qui ne doit pas être mise à la portée du sous-ministre ou de tout autre employé du département. C'est un système dont on ne doit se servir que dans des circonstances particulières.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je dois dire, pour empêcher tout malentendu, que ce n'est pas l'intention du gouvernement de payer un salaire supplémentaire au sous-chef du département de la Justice.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Cela n'a pas été proposé. L'honorable député de Kingston (M. Britton) en sa qualité d'avocat, admettra avec moi, j'en suis persuadé, que tout homme en ayant les capacités voulues pour remplir la position de sous-chef du département de la Justice, a certainement droit à un salaire plus élevé que celui qu'il reçoit actuellement, et qui est de près de \$2,000 moins élevé que celui qui est payé à des employés semblables dans d'autres départements.

Tous ces employés sont obligés de s'adresser à lui, et de lui demander à chaque instant son avis sur les questions les plus importantes qui leur sont soumises ; et j'ai toujours considéré comme une anomalie que ces hommes qui au dehors ne seraient pas ses égaux ou ses supérieurs en talent, sont mieux traités que lui dans le service. Que vous augmentiez le traitement ou que vous le récompensiez sous une autre forme, cela ne fait rien à l'affaire.

Le point important pour le pays c'est qu'en augmentant l'ouvrage des employés du département, non seulement vous accomplissez une économie, mais vous faites faire l'ouvrage plus promptement et avec plus d'exactitude.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Nous n'avons pas l'intention d'augmenter le traitement du sous-chef du ministère ; mais je dirai qu'aujourd'hui, il y a, devant la cour d'Échiquier et la cour Suprême, vingt-deux causes dont s'occupe exclusivement le ministère de la Justice ; et le sous-chef du ministère ne peut pas s'en occuper, sans qu'on lui donne un traitement supplémentaire.

Le comité lève sa séance et fait rapport des résolutions.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 1 heure et 10 minutes de l'après-midi.

Séance de l'après-midi.

M. FORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 133) modifiant la loi relative aux bains. (M. McMullen.)

DIRECTEUR DE LA POSTE DE KINGSTON.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

1. Au sujet du changement de directeur de la poste de Kingston, le ministre des Postes a-t-il obtenu un rapport démontrant que l'ex-directeur de la poste était incompetent pour la charge ? 2. Avant de nommer M. Gunn, le ministre des Postes s'est-il assuré de son âge ? 3. Sous quels rapports (s'il en est) le ministre des Postes a-t-il considéré que la retraite de M. Shannon et la nomination de M. Gunn seraient avantageuses pour le service ? 4. Le ministre des Postes peut-il dire si M. Gunn est supérieur à M. Shannon sous le rapport de la force ou vigueur intellectuelle ou physique, ou mieux doué pour remplir la charge ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Je croyais avoir complètement répondu à cette question par la réponse que j'ai faite hier à l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), et aucune raison ne me porte à changer d'avis, mais vu que l'honorable député désire de ma part une expression d'opinion plus définie, je puis ajouter, relativement à la troisième partie de l'interpellation, qu'il se présentait deux questions—l'une, la compétence de l'ex-directeur de la poste, et l'autre, la compétence du fonctionnaire actuel. Relativement à la compétence de l'ex-directeur, les témoignages dont j'ai parlé dans ma réponse d'hier prouvent qu'il n'était pas compétent, et, qu'en conséquence, un changement était nécessaire. La question d'une nouvelle nomination se présentait donc, et je suis parfaitement convaincu que M. Gunn déploiera les aptitudes nécessaires pour l'administration convenable du bureau.

DESTITUTION DE MME LECAIN.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER :

1. Est-il vrai que lorsque feu M. LeCain a été nommé gardien de l'hôpital de marine à l'île Bunker, N.-E., les Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

bâtiments étaient en mauvais état, et que M. LeCain a construit à ses frais une aile à la vieille maison et une aile pour servir d'hôpital, ainsi qu'un atelier de travail ; qu'il a amélioré le terrain en en défrichant environ dix acres qu'il a mises en bon état de culture ? 2. Est-il vrai que lorsque le défunt gardien s'est d'abord rendu dans l'île, on n'y récoltait que six tonnes de foin environ, tandis qu'à présent, on peut y récolter cinquante tonnes de foin, sans compter les autres produits, et les pâturages ? 3. Est-il vrai que le défunt gardien a construit une cave de grange à l'épreuve de la gelée ? 4. A la mort de M. LeCain, Mme LeCain a-t-elle été nommée à sa place ? Dans le cas contraire, quelles instructions, s'il en est, lui ont été données ? 5. La communication suivante lui a-t-elle été adressée par le département de la Marine et des Pêcheries ?

"MARINE ET PÊCHERIES,

"OTTAWA, 2 janvier 1897.

"MADAME,—J'ai à vous informer que vos services comme gardienne de l'hôpital de marine à l'île Bunker ne sont plus requis par le département, et je vous prie de la quitter le plus tôt possible et de remettre l'hôpital et autres propriétés du gouvernement à M. Edward Cosman qui en a été nommé gardien à votre place.

"Je suis, madame,

"Votre obéissant serviteur,

"F. GOURDEAU,

"Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

"A Madame LeCain,

"L'île Bunker, Yarmouth, N.-E."

6. Après cette notification, le député d'Yarmouth a-t-il ordonné à Mme LeCain de ne pas enlever les clôtures, etc., de l'île ? 7. Un officier du département de la Marine et des Pêcheries a-t-il fait une visite à l'île et a-t-il fait l'inventaire des articles appartenant à Mme LeCain et promis de payer de la part du gouvernement ? Si un tel inventaire a été fait, quels articles y sont énumérés, et quand a-t-il été reçu par le département ? 8. Quelque communication a-t-elle été adressée à Mme LeCain depuis la date de la lettre ci-dessus du 2 janvier 1897 ? 9. Le département de la Marine et des Pêcheries sait-il que Mme LeCain est âgée de 70 ans et sans moyens d'existence ? 10. Le gouvernement se propose-t-il de donner à Mme LeCain une allocation de retraite ou autre ? Dans le cas contraire, quel montant total, s'il en est, le gouvernement se propose-t-il de payer pour les articles mentionnés dans les questions qui précèdent ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : En réponse à l'honorable député, je dirai : 1. Le ministère ne possède aucun rapport relativement à la condition du bâtiment à l'époque où feu M. LeCain a été nommé. M. LeCain a construit à ses propres frais une aile au bâtiment ; il a aussi construit un atelier et plusieurs dépendances. Nous ne connaissons pas officiellement les améliorations qu'il a faites au terrain, mais vu qu'il avait l'usage du terrain comme partie de son salaire de gardien, il était de son intérêt de le cultiver et de l'améliorer. 2. Le ministère ne connaît rien de cela. 3. Le ministère n'en connaît rien. 4. Mme LeCain n'a pas été nommée gardienne, et l'on n'a pas jugé nécessaire d'envoyer des instructions spéciales. 5. Oui. 6. Le ministère ignore si le député d'Yarmouth a donné des instructions de cette nature. 7. Oui, un inventaire a été fait des effets de Mme LeCain et l'estimation en a été faite, savoir : \$23.55, d'après la liste suivante, et nous avons l'intention d'accorder cette somme à Mme LeCain. L'inventaire a été reçu le 4 février dernier :

INVENTAIRE N° 2.

4½ paires de couvertures de laine.	\$2 la paire	\$ 9 00
4 oreillers (plume), 75 cents chacun	.....	3 00
2 matelas, \$1 chacun	.....	2 00
5 chemises (usées), 10 cents chacune	.....	0 50
3 courtes-pointes, \$1 chaque	.....	3 10
3 tables à 25 cents	.....	0 75
2 chaises à 20 cents	.....	0 40
1 chaise percée	.....	1 00
1 poêle, zinc et tuyau	.....	3 50
8 tasses d'oreillers à 5 cents	.....	0 40

\$23 55

8. Aucune communication n'a été envoyée d'Ottawa à Mme LeCain, mais un fonctionnaire du ministère à Halifax a eu une entrevue avec elle depuis la date de la lettre, savoir : le 2 janvier 1897. 9. Non. 10. Le gouvernement n'a pas l'intention d'adopter un crédit pour accorder une allocation de retraite ou autre à Mme LeCain, car elle n'a aucun droit à cette allocation. Le gouvernement se propose d'allouer à Mme LeCain la somme de \$100, mais il lui est permis d'enlever l'atelier et d'autres bâtiments si elle ne peut pas effectuer d'arrangement quant à leur achat avec le nouveau gardien.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : J'appellerai l'attention de l'honorable ministre sur ses réponses aux parties 4 et 5 de l'interpellation. Je suppose que sa réponse à la quatrième question est conforme aux faits.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui ; elle n'a pas été nommée.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : La partie de la lettre disant que ses services comme gardienne de l'hôpital de marine n'avaient pas été requis, était erronée.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Elle était gardienne, mais elle n'avait pas été nommée. Il n'y a pas eu de nomination régulière ; elle est restée là après la mort de son mari.

CREUSEMENT DU SAINT-LAURENT.

M. ELLIS :

Combien le gouvernement canadien a-t-il dépensé pour creuser le chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, et pour autrement faciliter et améliorer la navigation de ce fleuve dans l'intérêt du commerce en y plaçant des bouées, en construisant des quais et des phares, ou en faisant d'autres améliorations semblables ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : La somme totale dépensée pour le creusement du chenal du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec, et pour la construction par le ministère des Travaux publics de quais et autres travaux pour l'amélioration de la navigation du fleuve entre ces deux villes, est de \$3,800,000, \$2,725,500 de ce montant représentant la somme dépensée par les commissaires du havre de Montréal et dont le gouvernement s'est chargé lors du transfert à l'Etat des travaux du chenal entre Montréal et Québec, en 1888.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE FITCH-BAY.

M. MOORE :

Quelle accusation a-t-elle été portée contre John-S.-C. Gage, ci-devant directeur de la poste à Fitch-Bay, comté de Stanstead ? Dans l'affirmative, quelle était la nature de l'accusation ? Le dit Gage a-t-il été averti de la cause de sa destitution ? Une enquête a-t-elle été faite avant la destitution ? M. T.-B. Rider, le candidat au parlement fédéral qui a été dernièrement défait, a-t-il été nommé à la place de M. Gage comme directeur de la poste à Fitch-Bay ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Les réponses aux questions de l'honorable député sont ainsi qu'il suit : 1. Oui. 2. Avoir pris à la politique une part active contraire-

ment aux règlements. 3. Il a reçu l'avis ordinaire quelque temps avant le transfert du bureau. 4. Non. 5. Oui.

SUBVENTION AU CHEMIN DE FER CENTRAL DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. MILLS :

Reste-t-il quelque balance impayée de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse ? Dans l'affirmative, quel en est le montant ? Quand sera-t-elle payée ? La décision de feu le très honorable sir John Thompson, alors ministre de la Justice, relativement au paiement de cette balance, sera-t-elle suivie ? Cette décision ou opinion se trouve-t-elle dans les dossiers du département des Chemins de fer et Canaux ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Il reste une balance de subsides accordée à la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse ; cette balance, encore impayée, s'élève à \$4,500. Le chemin de fer étant complété, la balance ne sera pas payée. Je ne saurais, sans nouvel examen, dire si la décision de feu le très honorable sir John Thompson, alors ministre de la Justice, relativement au paiement de cette balance, sera suivie, mais, jusqu'ici, on ne s'en est pas écarté. La décision est conservée au ministère des Chemins de fer et Canaux.

JETÉE DE MARGARETVILLE, N.-E.

M. MILLS :

Qui a soumis pour faire les travaux de réparation à la jetée de Margareville, N.-E. ? Quel est le montant de chaque soumission ? Quelle soumission a été acceptée ? Quel est le chiffre de l'estimation faite par l'ingénieur pour les réparations à faire à cette jetée ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Les personnes suivantes ont envoyé des soumissions pour faire les travaux de réparations à la jetée de Margareville, N.-E., et le chiffre de leurs soumissions figure après leurs noms :

Nom.	Adresse.	Montant.
		\$ cts.
James-E. Simmons..	Frédéricton, N.-B.	10,854 00
David-C. Burpee...		
Hugh McDonald....	Sydney, N.-E.....	12,881 82
C.-W.-W. Moffatt..		
George Monaghan..	Metropole-Buildg.,	
Donald Sutherland..	Halifax, N.-E....	13,250 00
Howard-M. Harris...	Margaretv'le, N.-E.	
James Parks.....	Port-George, N.-E.	16,940 00
John Burns.....	404 rue Gilmour,	
	Ottawa	15,770 00
Guy Campbell.....	26 rue James, Ot-	
	tawa	16,330 00
J. A. Balenn.....		
Norman Ray.....	Margaretv'le, N.-E.	16,650 00
Isaac-T. Coulstan..		
Colin C. McLean...		

La plus basse soumission a été acceptée, savoir, celle de M. M. Simmons et Burpee, \$10,854. L'estimation de l'ingénieur était de \$18,000.

SUBMERSION DE TERRAINS, COMTÉ DE PONTIAC.

M. MARCOTTE (pour M. POUPORE) :

1. Le gouvernement sait-il qu'il y a plusieurs réclamations non encore réglées pour submersion de terrains causée par la construction des barrages de la Roche-Fendue et du Calumet, dans le comté de Pontiac? 2. Est-ce l'intention du gouvernement de pourvoir, dans le budget supplémentaire, au paiement des différentes réclamations qui ont été approuvées par les experts nommés par le gouvernement à cette fin? 3. Le gouvernement se propose-t-il d'envoyer ses experts pour examiner et régler les autres réclamations de même nature qui n'ont pas encore été prises en considération? 4. Le gouvernement sait-il qu'une partie de la grande route sur l'île du Calumet, au village du Calumet, a été détruite par l'eau par suite de la construction des barrages en question? Et est-ce l'intention du gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour réparer ces dommages?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : 1. Le gouvernement sait qu'il y a plusieurs réclamations non encore réglées pour submersion de terrains que l'on prétend avoir été causée par la construction des barrages de la Roche-Fendue et du Calumet, dans le comté de Pontiac. 2. Le gouvernement n'a pas décidé de mettre un crédit dans le budget supplémentaire pour payer ces réclamations. 3. Le gouvernement n'a pas décidé d'envoyer des experts pour examiner ces réclamations. 4. Non; le gouvernement ne sait pas qu'une partie de la grande route sur l'île du Calumet, au village de Calumet, a été détruite par l'eau par suite de la construction de ces barrages.

ERNEST GRUNDY.

M. DAVIS (Saskatchewan) :

Le gouvernement se propose-t-il de venir en aide à la veuve et aux enfants de feu Ernest Grundy, directeur de la poste du Lac-au-Canard, Saskatchewan, qui a été tué en aidant à arrêter le sauvage "Almighty Voice"?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Le gouvernement est maintenant à examiner la question dont parle l'interpellation. Aucune décision n'a été prise.

CHEMIN DE FER DU PAS DU NID-DE-CORBEAU.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose que, lundi prochain, la Chambre se forme en comité pour examiner la résolution suivante :—

Qu'il est expédient d'accorder et de voter pour une ligne de chemin de fer allant de Leblidge, dans le territoire d'Alberta, en passant par le Pas-du-Nid-de-Corbeau jusqu'à Nelson, dans la province de la Colombie-Anglaise, et en considération des concessions ci-après mentionnées, une somme de onze mille dollars pour chaque mille du dit chemin de fer, n'excédant pas en totalité la somme de trois millions six cent trente mille dollars, payable par versements à l'achèvement des différentes sections du dit chemin d'une longueur respective d'au moins dix milles, et le reste à l'achèvement de l'entreprise entière, sauf la condition qu'un contrat et une convention entre Sa Majesté la Reine en agissant au nom de la Confédération du Canada et représenté par le ministre des Chemins de fer et Canaux, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, ci-après appelée "la compagnie," d'autre part, seront au préalable signés de la manière que le gouverneur en conseil pourra prescrire, contenant entre autres stipulations de la part de la compagnie, les suivantes, savoir :—

(a.) Que la compagnie construira ou fera construire le dit chemin par telle route et selon tels plans et devis et

dans tel espace de temps qui pourront être stipulés dans la dite convention, et lorsqu'il sera terminé, elle l'exploitera pour toujours.

(b.) Que la dite ligne du chemin de fer sera construite à travers la ville de Macleod et une gare y sera établie, à moins que la compagnie ne fasse connaître au gouverneur en conseil qu'il existe de bonnes raisons pour construire le chemin de fer en dehors des limites de la dite ville, dans lequel cas, la dite ligne de chemin de fer sera tracée et la gare établie à une distance d'au plus cinq cents verges des dites limites de la ville.

(c.) Qu'assitôt que le dit chemin sera ouvert au trafic jusqu'au lac Kootanie, les tarifs et péages locaux sur ce chemin de fer et sur tout autre chemin de fer employé en rapport avec lui ou ci-après possédé ou affermé ou exploité pour le compte de la Compagnie du sud de la Colombie-Anglaise, aussi bien que les tarifs et péages entre aucun point sur cette ligne ou ces lignes de chemin de fer et aucun point sur la ligne-mère de la compagnie dans tout le Canada, ou sur tout chemin de fer possédé ou affermé ou exploité pour le compte de la compagnie, y compris ses lignes de bateaux à vapeur dans la Colombie-Anglaise, seront au préalable approuvés par le gouverneur en conseil ou par une commission de chemin de fer, si et lorsque cette commission est ou sera établie par la loi et ils seront en tout temps ci-après et de temps à autre subordonnés à la revision et au contrôle de la manière susdite.

(d.) Qu'une réduction sera faite dans les tarifs et péages généraux de la compagnie, tels qu'exigés aujourd'hui ou tels que contenus dans son présent tarif de transport quels que soient maintenant les tarifs les plus bas, pour charges de wagons ou autrement, sur les classes de marchandises ci-après mentionnées, allant vers l'ouest, depuis et y compris Fort-William et tous les points à l'est de Fort-William sur le chemin de fer de la compagnie jusqu'à tous les points de l'ouest de Fort-William sur la ligne-mère de la compagnie, ou sur toute ligne de chemin de fer dans tout le Canada possédée ou affermée ou exploitée pour le compte de la compagnie, soit que les expéditions se fissent entièrement par chemin de fer, ou par eau et chemin de fer, cette réduction devant s'élever aux pour cent respectifs suivants, savoir :

Sur tous les fruits verts et frais, 23 $\frac{1}{2}$ pour 100.
Pétrole, 20 pour 100.
Cordage et fil d'engrèbe, 10 pour 100.
Instruments aratoires de toutes sortes, montés ou démontés, 10 pour 100.
Fer, y compris le fer en barres, en bandes, tôle du Canada, galvanisé, en feuille, tuyaux, ajustages de tuyaux, clous, carvelles et fers à cheval, 10 pour 100.
Toutes sortes de fils métalliques, 10 pour 100.
Vitres, 10 pour 100.
Papiers pour les fins de construction et pour toiture, 10 pour 100.
Peintures de toutes sortes et huiles, 10 pour 100.
Bénil sur pieds, 10 pour 100.
Articles en bois, 10 pour 100.
Meubles de ménage, 10 pour 100.

Et aucun tarif plus élevé que ces tarifs ou péages réduits ne sera ci-après exigé par la compagnie sur aucune de ces marchandises qui seront transportées par la compagnie entre les points susdits; ces réductions devant prendre effet le ou avant le premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-huit.

(e.) Qu'il y aura une réduction dans les tarifs et péages actuels de la compagnie sur le grain et la farine depuis tous les points de sa ligne-mère, de ses embranchements ou raccourcements, à l'ouest de Fort-William et les points à l'est, de Port-Arthur, de trois cents par cent livres, à prendre effet de la manière suivante: un centin et demi par cent livres le ou avant le premier jour de septembre, mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et un centin et demi additionnel par cent livres, le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf. Et aucun tarif plus élevé que ces tarifs ou péages réduits ne sera exigé sur ces marchandises après les dates mentionnées à partir des points susdits.

(f.) Que le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra accorder des droits de parcours sur la dite ligne de chemin de fer et tout les embranchements et raccourcements, ou sur aucune de leur parties, et sur toutes les lignes de chemin de fer maintenant ou ci-après possédées ou affermées ou exploitées pour le compte de la compagnie dans la Colombie-Anglaise au sud de la ligne-mère du chemin de fer de la compagnie, et l'usage nécessaire de ses voies, gares, à toute autre compagnie faisant cette demande à telles conditions que ce comité pourra établir et fixer, et selon les dispositions de l'Acte des chemins de fer ou de tels autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement du Canada pourra de temps à autre adopter. Rien dans les présentes ne sera

M. TARTE.

censé impliquer que ces droits de parcours pourraient ne pas être ainsi accordés sous la disposition spéciale contenue dans les présentes.

(6.) Que le dit chemin de fer, lorsqu'il sera construit, ainsi que cette partie du chemin de la Compagnie comprise entre Dunmore et Lethbridge, et toutes les lignes de chemin de fer, embranchements, raccourcements et prolongements dans la Colombie-Anglaise au sud de la ligne-mère de la Compagnie dans la Colombie-Anglaise, seront soumis aux dispositions de l'Acte des chemins de fer et de tels autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement du Canada pourra de temps à autre adopter.

(7.) Que si la compagnie ou toute autre compagnie, avec laquelle elle aura fait quelque convention sur le sujet, vient, en raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient des terres comme subvention, de la part du gouvernement de la Colombie-Anglaise, alors ces terres, en exceptant celles qui, d'après l'opinion du directeur de la commission géologique du Canada (exprimée par écrit) sont des terres houillères, seront vendues au public par la compagnie ou par telle autre compagnie, conformément aux règlements et à des prix n'excédant pas ceux prescrits de temps à autre par le gouverneur en conseil, en tenant compte des règlements provinciaux alors existants et pouvant s'y appliquer; l'expression "terres" comprenant tous les minéraux et le bois qui s'y trouvent, et dont on disposera tel que susdit soit avec ou sans la terre selon que le gouverneur en conseil le prescrira.

(8.) Que si la compagnie ou toute autre compagnie, avec laquelle elle aura fait quelque convention sur le sujet, vient, en raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient comme subvention, de la part du gouvernement de la Colombie-Anglaise, des terres qui, d'après l'opinion du directeur de la commission géologique du Canada (exprimée par écrit), sont des terres houillères, alors la compagnie fera transférer à la Couronne, pour l'avantage du Canada, une partie de ces terres jusqu'à concurrence de cinquante mille acres, ces terres devant avoir une valeur égale par acre, comme terres à houille, au reste de ces terres; les dits cinquante mille acres devant être choisis par le gouvernement, de telle juste et équitable manière que pourra déterminer le gouverneur en conseil, et elles seront dès lors possédées ou vendues ou autrement affectées par le gouvernement comme il le jugera convenable, à telles conditions, s'il en impose, que pourra prescrire le gouverneur en conseil, dans le but d'assurer un approvisionnement de houille suffisant et convenable, au public, à des prix raisonnables, n'excédant pas deux dollars par tonne de deux mille livres délivrées sans frais sur les wagons, aux mines.

La motion est adoptée.

DROITS D'EXPORTATION.

LE MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Comme il est possible qu'il ne soit pas facile de discuter aujourd'hui les résolutions relatives au tarif, je désire faire une observation que la Chambre considérera de quelque importance, je crois; et cette observation facilitera peut-être l'examen du tarif. Je désire dire que c'est l'intention du gouvernement, avant de terminer l'étude de ces résolutions, de demander le rétablissement de la résolution contenue dans l'ancien tarif, laquelle autorise l'Exécutif, dans certaines conditions, d'imposer, par proclamation, des droits d'exportation sur le bois en grume, de comprendre dans ce cas les droits d'exportation sur le bois à pâte. Le gouvernement a aussi l'intention d'inclure dans la résolution l'autorisation d'imposer des droits d'exportation sur certains minerais.

Je puis expliquer, spécialement pour ce qui a trait aux billes de bois et au bois à pâte, que nous n'avons pas l'intention de mettre ces résolutions en application immédiate. Le chef de la Chambre a annoncé, l'autre jour, à propos de cette question, que, quelle que doive être la décision du gouvernement, elle ne serait pas de nature à entraver les affaires actuellement en cours. Mais il peut être

possible qu'avant la prochaine réunion du parlement, nous ayons l'occasion d'exercer ce pouvoir; c'est donc notre intention de demander, sous forme de résolution, que cette autorité soit conférée au gouverneur général en conseil.

Sir CHARLES TUPPER: Je suis sûr que la Chambre a eu beaucoup de plaisir à entendre ce que vient de dire l'honorable ministre des Finances. Il est certain, tout en ne voulant pas se livrer à une politique de représailles, que le temps est venu où il est absolument nécessaire que le gouvernement et le parlement canadiens s'occupent dans ces questions uniquement des intérêts canadiens. Nous sommes en face de la législation des Etats-Unis conçue aujourd'hui dans un esprit très avancé, car je vois que le Sénat a accepté l'imposition d'un accroissement considérable de droits sur les bois. Je pense que le gouvernement a le devoir non seulement de demander l'autorisation, mais encore d'en faire usage, s'il trouve que nos grands voisins appliquent ces mesures si arbitraires à l'égard du Canada. L'honorable ministre a pris soin de faire remarquer que dans la mise en opération d'un acte de ce genre, les contrats et les travaux en cours seraient respectés. Mais, en admettant que la législation proposée par les Etats-Unis vienne en vigueur, je ne crois pas que le gouvernement puisse rien faire de plus utile pour le peuple et le pays que de suivre la politique exposée dans les paroles de l'honorable ministre, et non seulement de demander l'autorisation de l'appliquer, mais de l'appliquer. Je n'ai étudié la question qu'en ce qui concerne les billes et le bois à pâte. Je n'avais pas jusqu'à présent entendu parler des minerais parce que je ne savais pas que le gouvernement s'occupât spécialement de cette question. Mais en ce qui regarde les billes et le bois à pâte, je crois que le gouvernement faillirait à son devoir vis-à-vis du Canada en ne prenant pas cette mesure pour protéger les intérêts du Canada.

M. FOSTER: Je désirerais savoir si j'ai bien compris l'honorable ministre lorsqu'il a exprimé l'intention de suivre le précédent créé par l'ancien gouvernement. S'il en est ainsi, cela veut dire que nous devrions délibérer et passer ici un acte établissant le maximum de la limite et donnant autorité au gouvernement d'appliquer sur arrêté du conseil cet acte dans ses limites déterminées.

LE MINISTRE DES FINANCES: Nous allons probablement rétablir l'ancienne clause.

M. CHARLTON: Je me lève pour demander au gouvernement s'il est à propos ou permis de discuter la question comme elle vient de l'être par le chef de l'opposition, ou bien si la discussion devrait être remise jusqu'à ce que les résolutions soient présentées.

LE MINISTRE DU COMMERCE: Je puis dire à l'honorable député que je ne crois pas que ce soit à propos et qu'on devrait attendre jusqu'à la présentation des résolutions qui ne peut tarder. Il remarquera, cependant, que tout ce que nous demandons c'est le pouvoir d'agir. Voilà tout.

M. CHARLTON: Eh bien! je crois que c'est un pouvoir dangereux à confier à un gouvernement. Je demanderais au gouvernement de désigner un jour pour l'examen de cette résolution, que je me

croirai tenu de combattre, j'expliquerai alors mon hostilité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je promets à l'honorable député qu'il aura ample information. Je ne puis pas maintenant fixer un jour, mais j'y veillerai, et l'honorable député en sera publiquement informé.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

Canal du Sault Sainte-Marie—Construction et matériel..... \$75,000

M. FOSTER : La construction est complètement terminée maintenant, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La construction est virtuellement finie. Naturellement, il y a pour le canal bien des choses à aplanir. Le montant demandé est pour l'enlèvement de cette jetée. Nous pensons qu'il est indispensable qu'elle soit enlevée.

M. FOSTER : Les deux abords sont-ils finis aussi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, le travail à faire est sur le canal proprement dit. Nous prenons \$15,000 pour nettoyer et niveler le font. Le travail de revêtement est fini.

Canal de Lachine—Agrandissement.. \$216,000

M. QUINN : Je comprends que l'un de ces crédits reste encore sur cette liste. Je désirerais demander au ministre des Chemins de fer et Canaux un rapport contenant les noms des hommes renvoyés sur le canal Lachine, avec les raisons de leur renvoi, la nature des plaintes portées, par qui elles ont été portées, les noms des personnes nommées ensuite, afin que la question puisse se discuter lorsque le crédit sera examiné. Je désire simplement prévenir le ministre que je demanderai cette information.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Existe-t-il un ordre de la Chambre à cet effet ?

M. QUINN : Non, mais je désirais demander cette information pour qu'elle soit prête lorsque ce crédit, ou le crédit qui sera réservé à cet effet sera discuté.

M. FOSTER : Je demande que ce crédit soit réservé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Réservez-le.

Canal de Grenville—Agrandissement..... \$90,000

Sir CHARLES TUPPER : A l'égard du crédit de ce canal, je désire appeler encore l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur l'injustice grave commise à l'égard d'un grand nombre de bons et loyaux serviteurs du gouvernement sur ces travaux de canal. J'ai eu l'occasion de passer, il

M. CHARLTON.

n'y a pas longtemps, une journée à Cardinal, et j'ai appris que l'ingénieur en chef du canal avait reçu instruction de prévenir tous les conservateurs que leurs services n'étaient plus requis. L'honorable ministre a prétendu que ces travailleurs des canaux du Canada, parce qu'ils ne sont employés que pendant l'été n'étaient pas des employés permanents, et que le gouvernement pouvait, chaque saison, employer un autre personnel et renvoyer tous ceux qu'employait antérieurement le gouvernement. Il est impossible d'imaginer une manière de faire plus injuste. Vous appelez ces employés des employés temporaires : je nie que vous ayez raison. Je dis que lorsque des serviteurs honnêtes, travailleurs, respectables sont entrés au service du gouvernement, lorsqu'ils ont été amenés en vertu de ces positions à consacrer leurs gains, comme dans la plupart des cas, à construire des demeures le long du canal pour être à même de remplir plus promptement et d'une façon plus satisfaisante leurs fonctions, lorsque, pendant dix, quinze ou dix-neuf ans ils ont été employés à ce canal, adopter une règle nouvelle qui jette ces hommes-là sur le pavé après avoir dépensé plus de la moitié de leurs salaires à s'assurer, ainsi qu'à leur famille, un abri, c'est commettre un acte cruel à l'extrême, qui répugne à toute idée de justice et d'équité. Naturellement, le gouvernement est conséquent avec lui-même, et sans présenter aucune accusation ni faire aucun autre reproche à ses employés, que d'avoir été voter, il les renvoie. En agissant ainsi, il suit une politique qui répugne à tout homme juste. Je ne prétends pas à cette date avancée de la session discuter longuement la question, mais je tiens à dire en terminant que j'ai été récemment informé que les derniers employés conservateurs travaillant auprès de Cardinal sont prévenus qu'on se dispense de leurs services. J'ai cru qu'il était de mon devoir à l'égard de ce comité et de travailleurs dévoués, d'appeler l'attention du ministre sur la conduite qu'il suit ainsi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'agit pas loyalement en prenant comme rigoureusement exactes les assertions que lui ont faites les personnes en question, et de baser là-dessus des accusations contre moi. Ni directement ni indirectement, ni implicitement ni explicitement, je n'ai donné instruction aux officiers du département de renvoyer des hommes parce qu'ils étaient conservateurs, et l'honorable député parle ainsi sans motif justifiable. Tout au contraire, j'ai défendu aux officiers d'en agir ainsi. Je leur ai dit que puisqu'il m'était impossible de suivre chaque cas en particulier, je ne voulais pas traiter la question au point de vue politique, et que les officiers devaient avoir la preuve irréfutable que les employés renvoyés s'étaient rendus absolument intraitables à ce sujet, et d'après le nombre des personnes qui ont continué à travailler sur les canaux, j'ai la preuve que ces instructions ont été suivies. Les instructions que j'ai données étaient ainsi conçues, que je n'approuverai pas le renvoi de personnes du service public simplement pour mettre à leur place des amis politiques. Je considère que c'est un système pernicieux, et j'admets sur ce point l'opinion de l'honorable chef de l'opposition, je n'approuve pas ce système ; autant que j'ai pu, il n'a pas été suivi. Il peut arriver que des injustices aient été commises dans certains cas particuliers. Je ne refuserai pas, si l'on veut m'en

citer, de m'en enquérir moi-même ou de faire établir les faits. Dans ce département, il n'y avait peut-être pas un seul employé du gouvernement qui n'ait été nommé parce qu'il était partisan résolu, et à cause même de son activité en faveur du parti; ces hommes restaient en place parce qu'ils étaient en sympathie déclarée avec le parti actuel de l'opposition; ils ont été nommés comme hommes de parti.

Partout au Canada où il y a des canaux, la conviction existe chez le peuple que les hommes employés sur le canal ont été placés là pour avoir participé activement aux luttes électorales. Cela a rendu pour moi l'administration beaucoup plus difficile qu'elle n'aurait dû l'être. Si les hommes avaient été laissés à leur ouvrage et n'étaient pas activement intervenus dans les élections, ce sentiment ne se serait pas développé. Je ne mets pas en doute la sincérité de l'honorable député dans ses assertions, mais je crois qu'elles ne sont aucunement fondées. Rien que je sache n'autorise une pareille interprétation, et rien de ce que j'ai fait n'autorise à dire que j'ai adopté cette manière de voir.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne serais que trop heureux d'accepter la déclaration de l'honorable ministre, si je n'avais pas des preuves évidentes qui y sont diamétralement opposées. L'honorable ministre ne peut pas avoir oublié que devant cette Chambre il a formellement dit qu'il ne pouvait pas s'occuper lui-même de toutes les questions relatives aux employés, et qu'il laissait ces questions au député du comté s'il était partisan du gouvernement, ou au candidat battu. C'était là une invitation largement offerte à tous ses amis de faire renvoyer les employés sans s'occuper d'enquêtes. L'honorable ministre a, de fait, déclaré qu'il ne pouvait pas s'occuper des raisons pour lesquelles ces hommes devaient être renvoyés. Une fois cette information donnée, l'honorable ministre ne doit pas oublier que l'un de ses amis a déclaré et s'est vanté d'avoir reçu carte blanche pour renvoyer dans son voisinage vingt employés du gouvernement et les remplacer par des amis, mais qu'il n'avait pas fait usage de la permission, et que les hommes avaient gardé leurs places. Je regrette que l'honorable ministre ait adopté cette ligne de conduite au lieu de celle qu'il se disait disposé à suivre.

L'honorable ministre dira qu'il vaudrait mieux pour ces gens-là n'avoir rien à faire avec la politique. Mais il ne doit pas oublier que la loi accorde à ces employés la faculté de faire usage de leur droit de suffrage et qu'ils sont naturellement disposés à voter pour le candidat du gouvernement qui les a nommés. Je ne crois pas que le fait d'un employé qui va paisiblement voter, sans ostentation ni provocation, et qui exerce un privilège légitime, puisse être invoqué contre lui. J'ai déjà dit, dans des occasions antérieures, qu'un employé qui se mêle d'élections d'une façon active et agressive ne peut se croire garanti par aucune immunité. Mais les employés qui accomplissent fidèlement leur devoir et exercent leur droit de citoyen tranquillement et paisiblement, sans offenser personne, devraient être protégés.

M. McCLEARY : Je désire dire un mot ou deux à propos de la question actuellement soumise à la Chambre. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a dit qu'à sa connaissance, aucun

homme n'avait été destitué sur les canaux parce qu'il était conservateur. Je veux rappeler à l'honorable ministre une réponse qu'il a faite à une question que je lui posais le 12 mai, au sujet du renvoi de 45 hommes du canal Welland dans la ville de Thorold, que j'habite et qui fait partie de mon comté. Je n'hésite pas à dire que cette réponse est indigne de l'honorable député et dérogatoire à la position qu'il occupe comme chef d'un des départements les plus importants de ce gouvernement. Il nous a dit d'abord qu'aucune des personnes dont les noms étaient donnés dans la question n'avait été renvoyé du canal. Je présume qu'il se basait, pour répondre ainsi, sur ce que ces hommes n'ayant pas été nommés par arrêté du conseil et ne figurant pas sur la liste de pension, ne pouvaient pas être considérés comme employés permanents. Je puis l'informer que ces hommes avaient été employés sur le canal de quinze à dix-huit ans, et qu'ils étaient censés rester en place tant qu'ils fournissaient un bon service. Ce n'étaient pas tous des tories, car le parti conservateur employait également des libéraux. Par exemple, je ferai remarquer que cette année, le gouvernement a bien soin de conserver les libéraux et de renvoyer les conservateurs. Le ministre nous a dit que personne ne serait renvoyé parce qu'il est conservateur et, pourtant, laissez-moi vous citer la réponse de l'honorable ministre. Il dit :—

Avant de choisir le personnel pour l'année courante, j'ai enjoint au surintendant du canal, M. Thompson, (ainsi que je l'ai ordonné à tous les autres surintendants) d'avoir à prendre la liste des employés l'année dernière et de donner la préférence à ceux qui n'avaient pas pris une part active et agressive aux dernières élections générales.

Il s'ensuit, je présume, que les hommes qui auront enregistré leur vote au scrutin seront considérés comme ayant participé à l'élection et, s'il n'y a pas d'autre excuse, cela suffira pour les priver de leurs moyens d'existence.

Eh bien ! M. l'Orateur, avec tout le respect que mérite la parole de l'honorable ministre (M. Blair), je désire lui dire que je sais quelque chose de la façon dont ces gens-là ont été chassés du canal. Je n'ai pas un mot à dire contre M. Thompson, l'ingénieur surintendant du canal. Je crois que c'est un homme qui fera ce qui est juste, d'homme à homme, mais je sais qu'il n'avait pas un mot à dire au sujet des employés renvoyés sur le canal et des sommations faites pour les remplacer. Je sais que sa conduite était dictée et dirigée par un comité de tireurs de ficelles du parti libéral à Lincoln et à Welland, qui lui indiquaient ceux qui devaient être renvoyés et ceux qui devaient être nommés à leur place. Je défie le ministre des Chemins de fer et Canaux et le député de Lincoln (M. Gibson) s'il était ici de nier que les libéraux aient tenu entre eux maintes et maintes petites réunions et que pendant des semaines et des mois, ils se sont querellés entre eux pour savoir qui devait être renvoyé et qui devait entrer sur le canal. C'est tromper la Chambre de dire que M. Thompson, l'ingénieur surintendant, avait reçu instruction de conserver les meilleurs hommes et de s'en rapporter à son jugement à cet égard. Non seulement le ministre des Chemins de fer et Canaux a donné la réponse que j'ai lue, mais il a continué en disant :

Il peut se faire qu'il soit d'usage sur un ou plusieurs canaux de vendre des places de gardiens d'écluses et de ponts, et ces gens qui ont acheté ces places de ceux qui

avaient de l'influence auprès de l'ex-gouvernement ou des membres du parlement ont pu se croire employés permanents, mais attendu que nulle partie du prix d'achat n'a été versé au trésor public, cette transaction ne peut pas être considérée comme conférant un droit quelconque à ces employés.

Je considère cette assertion comme indigne de l'honorable ministre. Non seulement il privait ces gens du mode d'existence dont ils jouissaient depuis plusieurs années, mais il ajoutait l'insulte aux mauvais traitements en les accusant d'avoir payé les places qu'ils occupaient sur le canal ; en leur nom, je proteste contre cette accusation, et je proteste au nom des honorables députés qui ont représenté pendant des années le comté de Welland à ce parlement. Je proteste au nom des conservateurs du comté de Welland, et je renvoie au ministre des Chemins de fer et Canaux l'accusation qu'ils seraient assez dégradés pour prendre l'argent des employés des canaux. Il se peut que l'honorable ministre en parlant ainsi eût devant les yeux l'échantillon de ce qu'était le Nouveau-Brunswick pendant un temps, quand des accusations de ce genre étaient lancées en plein parlement. M. l'Orateur, je n'ai jamais entendu dire, et jusqu'aujourd'hui je n'avais même jamais entendu insinuer qu'un seul homme du comté de Welland eût en vue un avantage monétaire en faisant obtenir à quelqu'un une place dans le service public. Je répète que la réponse du ministre des Chemins de fer et Canaux était inopportune et inutile. C'est au-dessous de la haute position qu'il occupe comme ministre des Chemins de fer et Canaux. L'honorable ministre a dit de plus que 45 hommes seulement sur 170 employés au canal avaient été renvoyés. Je lui dirai que les quarante-cinq hommes dont j'ai mis les noms sur l'ordre du jour sont seulement ceux qui se trouvaient dans mon voisinage immédiat, tandis que près de cinquante ou soixante hommes près de ma résidence du comté de Lincoln ont été également renvoyés. Je dis que cette conduite n'est pas charitable. On n'a pas encore vu dans l'histoire politique de ce pays pareille chose et j'espère que l'honorable ministre (M. Blair) va mettre un frein et cesser de se laisser influencer par les tireurs de ficelles et les meneurs de cette localité pour maltraiter les travailleurs cette région.

M. SPROULE : Je désirerais demander à l'honorable ministre (M. Blair) combien des anciens employés du canal du Sault Sainte-Marie ont été renvoyés cette saison.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pourrais pas fournir à l'honorable député l'information qu'il demande, car je ne l'ai pas devant moi, mais je puis me la procurer.

M. SPROULE : J'ai reçu une lettre d'un de mes amis en date du 29 mai ; la navigation était alors ouverte, et je suppose que les hommes seraient employés maintenant s'ils étaient maintenus en service. On m'informe que tous ont été renvoyés sauf le surintendant du canal. Je me suis fait remettre une liste des noms, et si elle est exacte, il me semble déraisonnable que ces hommes qui étaient employés là avec l'intention qu'ils seraient maintenus en place s'ils se conduisaient bien, aient été renvoyés. Voici les noms qui me sont fournis :—J. W. Montague, ouvrier en chef et électricien ; J. H. Johnston ; deux commis, G. E. Griffin et J. W. Hughes ; deux contremaîtres, A. Carney et T. A. M. McCLEARY.

Brown ; Sydney Penherwood, Joseph Marshall, Raymond Miron, William Knight, Walter Williamson, James Dunn, John Biggings, Peter Brown, William Ralph, Thomas Hynes, Joseph Miller, George Shields, William Bell, Herbert Hearst, et deux gardiens de nuit dont l'un est veuf et a une famille à faire vivre, tandis que l'autre n'a qu'une jambe. Cet homme se pensant employé permanentement s'est élevé une petite maison et fait de son mieux pour faire vivre sa famille. Les autres faisaient les mêmes préparatifs croyant être nommés permanentement. On me dit que tous ou presque tous se sont abstenus de toute intervention politique active, qu'ils ne s'occupaient que de remplir fidèlement leurs devoirs, et pourtant ils ont été renvoyés sans avis. S'il est vrai que ces hommes là ne seront pas employés de nouveau, et je pense qu'ils le sauraient à la date du 29 mai, je crois que c'est un grand malheur pour eux, que c'est établir un bien mauvais principe, un principe qui empêchera les employés de remplir leurs fonctions aussi fidèlement qu'ils l'auraient fait sans cela.

Je connais personnellement nombre de ces individus, et je les tiens en estime à titre de loyaux sujets britanniques et de bons et honorables citoyens, fidèles dans l'accomplissement des devoirs de leurs charges.

En congédiant ces employés du service public sans même leur donner une heure d'avis, sans même formuler ni établir d'accusations contre eux, on pose un principe très préjudiciable au service public au Canada.

M. McMULLEN : Puisque la question des canaux est sur le tapis, je veux indiquer au ministre comment il lui est possible d'effectuer de sérieuses économies. L'honorable député de Welland (M. McCleary) a apprécié en termes fort sévères la conduite du ministre. Or, en jetant un coup d'œil sur le chapitre des dépenses relatives au canal de Welland, je constate que ces huit ou dix années passées, mon honorable collègue a eu sa large part de faveurs, en fournissant le bois de construction sans même soumissionner ou avoir été invité à le faire, l'entreprise lui ayant été accordée d'année en année. Voici les sommes que l'honorable député a reçues du gouvernement fédéral sous ce chef :

1885.....	\$ 8,652 93
1886.....	11,310 39
1887.....	8,827 03
1888.....	7,554 05
1889.....	11,034 55
1890.....	11,084 15
1891.....	13,777 48
1892.....	10,292 98
1893.....	7,428 51
1894.....	10,095 64
1895.....	4,034 00
Total.....	\$104,141 71

Voilà les sommes que l'honorable député et son associé ont touchées pour fourniture de bois de construction au canal de Welland, et cela, sans soumissions. Je me fais fort de prouver chaque item, rapport de l'auditeur général en mains. Je signale le fait au ministre des Chemins de fer et Canaux, et dorénavant—que la chose soit comprise—nous voulons que ces entreprises soient soumises à la concurrence publique et que la soumission la moins élevée soit invariablement acceptée, pourvu qu'elle offre les

garanties nécessaires à l'exécution de l'entreprise. On ne verra plus, je l'espère bien, se répéter à l'avenir les errements du passé, lorsque le gentleman en question avec son associé avaient le privilège de recevoir \$104,000 de la caisse publique, pour fourniture de bois au canal Welland, sans soumissions, et cela, tout simplement parce qu'ils étaient les favoris du défunt gouvernement. Que le gouvernement le sache bien : s'il agit de cette façon, il réussira difficilement à me garder dans les rangs.

M. McCLEARY : Je serai fort court dans ma réponse aux observations de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), s'il affirme à titre de député, que depuis 1885, la maison commerciale dont j'ai fait partie a reçu \$104,000 du gouvernement fédéral, sans soumissionner. . . .

M. McMULLEN : Vous n'avez soumissionné qu'une seule fois.

M. McCLEARY : L'honorable député a affirmé que ma maison avait reçu \$104,000 du gouvernement fédéral pour fourniture de bois au canal de Welland, sans soumissionner. Je défie l'honorable député de prouver son énoncé. Il lui est impossible de le faire, son affirmation est dénuée de tout fondement.

M. McMULLEN : Je le nie. Je suis en mesure de prouver devant un comité de la Chambre ce que je viens d'affirmer.

M. McCLEARY : Laissez-moi m'expliquer : j'ai bien le droit, il me semble, de fournir à la Chambre des explications. Ce n'est pas d'hier que je m'occupe de canaux—je suis né sur le canal de Welland, et je sais parfaitement comment les choses se passaient sous le régime libéral—le ministère des Chemins et Canaux demandait des soumissions, par voie d'avis publics publiés dans tous les journaux de la localité, au moins, et de 1874 à 1879, le bois de charpente et les matériaux furent fournis au canal de Welland par une seule maison de commerce, celle de N. et O.-J. Phelps, de Merriton, libéraux.

M. TAYLOR : Était-ce sans soumission ?

M. McCLEARY : Par voie de soumission, si je ne me trompe. Il était entendu que le gouvernement pouvait discontinuer l'entreprise en donnant six mois d'avis, et si les soumissionnaires désiraient discontinuer, ils étaient tenus également de notifier la chose au gouvernement six mois d'avance. Cette maison de commerce continua, pendant ces cinq années, à livrer les fournitures au canal, sans soumission, dans le même sens que ma maison commerciale l'a fait, ou au moins sans donner d'avis, et précisément aux mêmes prix que ceux de notre soumission. À l'avènement du gouvernement conservateur au pouvoir, ou plutôt en 1880, si je ne me trompe, il demanda des soumissions, la maison de commerce libérale ayant continué jusque-là à livrer les fournitures. Eh bien ! M. l'Orateur, à titre d'hommes d'affaires, nous avons soumissionné avec nos concurrents. Un certain député à cette époque, soupçonnant quelque irrégularité dans le fait que la société McCleary et McLean avait obtenu le contrat, demanda la production des documents relatifs à cette affaire. Les soumissions furent produites, au nombre d'une douzaine au-delà, et il fut constaté que la nôtre était la moins élevée.

Nous continuâmes l'entreprise. Dans sa teneur au moins, notre soumission était semblable à celle de nos devanciers : il fallait six mois d'avis, soit de la part du gouvernement, soit de notre part, pour annuler l'entreprise. En 1885 ou 1886, le gouvernement nous donna avis de résiliation et demanda de nouvelles soumissions. Nous fîmes une nouvelle soumission en concurrence avec tous les hommes d'affaires rivaux, demeurant sur le parcours du canal de Welland et bien au-delà, et l'entreprise nous fut de nouveau adjugée. Invariablement, notre soumission a été la moins élevée, et je défie le gouvernement de produire des soumissions qui prouvent le contraire. Plus tard, nous donnâmes nous-mêmes avis que nous désirions la résiliation du contrat, et le ministère demanda de nouvelles soumissions. De nouveau, nous entrâmes en concurrence avec nos rivaux, et encore une fois, l'entreprise nous fut adjugée, notre soumission étant la moins élevée. En 1891, si je me rappelle bien, le ministère des Chemins de fer et Canaux modifia son système relativement à la fourniture des matériaux et du bois aux canaux et autres travaux publics, et, au lieu de les donner à l'entreprise, il adopta pour système de demander annuellement des soumissions. L'ingénieur en chef des canaux nous notifia la résiliation de notre entreprise, et nous fîmes invités à soumissionner les fournitures, ce que nous fîmes, et l'entreprise nous fut adjugée. La seule fois que l'entreprise nous fut donnée sans soumission fut lorsque l'ingénieur en chef des canaux ou le sous-ingénieur nous demanda, par lettre, si nous consentirions à fournir le bois et les matériaux au gouvernement aux mêmes prix que l'année précédente, et nous répondîmes dans l'affirmative. Ceci se passait en 1893 ou en 1894. Voilà donc en quelques mots un aperçu de mes relations et de celles de ma maison de commerce avec le ministère, relativement à la fourniture des matériaux au canal de Welland. J'ajouterai ceci : il nous est arrivé de fournir certaines années beaucoup de matériaux, et d'autres années, beaucoup moins ; mais jamais nous n'avons retiré un seul dollar du trésor public sans donner en retour la valeur en fournitures. Je le déclare ici : jamais nous n'avons obtenu l'entreprise des fournitures pour le canal de Welland, sans les avoir soumissionnées. Il se peut que certains articles demandés par le gouvernement n'aient pas été spécifiés au contrat, mais alors le ministère nous demandait par lettre à quel taux nous fournirions ces articles, demande qu'il adressait également aux autres fournisseurs. Le fait s'est répété plusieurs fois.

Le surintendant du canal nous écrivait qu'il fallait certaines fournitures non spécifiées au contrat, nous demandant en même temps le prix. A cette exception près, l'affirmation de l'honorable député est dénuée de tout fondement.

M. McMULLEN : Je n'ai qu'un mot à dire en réponse à l'honorable député. Les documents relatifs à l'affaire en question sont déposés aux archives de la Chambre, et si Dieu me prête vie—que l'honorable député le comprenne bien—l'affaire sera soumise à une enquête. Il m'a accusé d'avoir fait un faux énoncé. Je suis en mesure d'en établir la vérité. Depuis 1885, à une exception près, il n'a été demandé qu'une seule soumission, et encore l'a-t-on mise au rancart. L'honorable député a obtenu des prix excessifs pour ses fournitures, et qu'il le sache bien, il y aura enquête.

M. McCLEARY : L'honorable député doit se rappeler qu'il s'adresse à la Chambre et que ses paroles sont consignées au compte rendu parlementaire. Je le mets au défi de demander une enquête, à la prochaine session.

M. CLANCY : L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) vient de nous faire assister à un spectacle extraordinaire. L'honorable député de Welland venait, à juste titre, de prendre à partie le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet de certaines démissions, et voilà que le député de Wellington, le défenseur attitré du gouvernement, au lieu de laisser le ministre justifier sa conduite, accourt lui-même à la défense du ministre. Et comment a-t-il répondu à l'accusation lancée contre le ministre au sujet des injustes démissions qu'il a faites? Il y répond en faisant une charge à fond de train contre l'honorable député de Welland, et en lançant contre lui à la face du pays, des calomnies que mon honorable collègue le défie de soumettre à une enquête parlementaire. L'honorable député de Wellington-nord, toutefois, a atteint le but qu'il cherchait en lançant son accusation; mais, à mon avis, personne en Chambre ne lui disputera le rang qu'il s'est acquis à titre de calomniateur par excellence et de champion banal du cabinet. Il a déclaré qu'il n'avait pas été demandé de soumissions. Est-il venu à sa connaissance que les prix des fournitures aient été excessifs, ou que le pays ait éprouvé quelque perte? A-t-il oublié que ses amis de l'Ontario proclament que c'est un grand péché de demander des soumissions, et qu'il est bien plus avantageux d'acheter sur le marché libre?

L'attitude prise par l'honorable député est bien digne de lui, et personne ne sera porté à lui disputer un rôle qui lui sied à merveille.

M. WALLACE : Il importe que la Chambre saisisse bien la portée des paroles de l'honorable député de Wellington. Voici qu'il vient déclarer en pleine Chambre, sans la moindre restriction, que l'honorable député de Welland pendant dix ans avait entrepris de fournir des matériaux au canal de Welland sans jamais soumissionner l'entreprise. Puis, lorsque le député de Welland lui eut mis sous les yeux la fausseté de son assertion, voilà que le député de Wellington substitue une autre assertion qu'il se charge de prouver à la Chambre. Il admet donc évidemment la fausseté de sa première assertion, puisqu'au défi qu'on lui lance, il répond en substituant une nouvelle affirmation à la première.

Il est temps de porter ces accusations à la connaissance de la Chambre et de les soumettre à une enquête. L'honorable député de Wellington dit qu'il connaissait ces faits depuis longtemps et qu'il se propose de les soumettre plus tard à une commission d'enquête. Cela ne suffit point; l'honorable député a lancé en Chambre des accusations qui seraient fort préjudiciables à l'honorable député de Welland, si elles n'étaient point contestées. Nous avons tous une réputation à sauvegarder, et la Chambre ne devrait pas tolérer qu'on se permette contre la réputation de ses membres, des attaques aussi injustifiables que celles lancées par l'honorable député de Wellington-nord, sans prendre les moyens de se protéger et d'affirmer sa propre dignité.

Relativement aux destitutions, le ministre des Chemins de fer et Canaux nous affirme avec toute M. McMULLEN.

l'énergie possible qu'il n'y a absolument rien de vrai dans l'assertion que le gouvernement a destitué des employés, tout simplement parce qu'ils étaient conservateurs. Ses instructions aux ingénieurs des canaux, affirme-t-il, portent qu'ils doivent s'assurer de la valeur des employés, et de la nécessité de leurs services, et qu'ils n'ont point pris activement part aux élections. Certes, voilà une assertion qui est contredite d'une façon absolue par la déclaration de l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Frost). En effet, il a déclaré qu'il avait carte blanche sur la section du canal Rideau enclavée dans son comté, pour renvoyer vingt-deux hommes et qu'il avait reçu cette autorisation du ministre des Chemins de fer et Canaux. Voilà ce qu'il a déclaré à la Chambre. Il a ajouté qu'il n'avait pas exercé le pouvoir qu'on lui avait délégué pour renvoyer ces hommes, probablement parce que c'étaient de braves gens, s'acquittant ponctuellement de leurs devoirs. Cet acte de justice fait réellement honneur à l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Frost). Or, comment concilier cela avec l'affirmation du ministre des Chemins de fer et Canaux qui nous a répété, aujourd'hui, avoir donné des instructions impartiales aux ingénieurs des canaux?

L'affirmation de l'honorable député de Leeds et Grenville, je n'en doute point, est véridique. Alors que devient l'assertion du ministre qui nous dit n'avoir point donné de semblables instructions? Si une semblable autorisation a été donnée au député de Leeds et Grenville, nous savons d'après ce qui s'est passé sur la ligne du canal de Welland et ailleurs que d'autres députés fédéraux ou d'autres comités ont également reçu l'autorisation de renvoyer du service ces employés et de les remplacer par d'autres. Quant aux employés qui ont pris une part agressive à la lutte électorale, on ne saurait reprocher au gouvernement de les avoir destitués. Mais, règle générale, les employés des canaux se sont tout simplement contentés d'exercer leur droit de suffrage. On ne saurait leur en faire un crime. La loi leur attribue ce droit et les oblige à l'exercer; or, on renvoie du service de l'Etat un employé parce qu'il a exercé ce droit, surtout quand cette destitution entraîne une injustice et la perte de la propriété, comme il est arrivé à ceux qui s'étaient bâti des maisons d'habitation, comptant sur la stabilité de leur engagement; voilà, à mon avis, un grief fort sérieux. Cela s'applique avec plus de force encore à ceux qui n'avaient que de minimes salaires. Ces employés des canaux ne travaillent pas l'hiver, et leur salaire, je suppose, ne court point pendant cette session. On me dira peut-être que le gouvernement a exercé une pression sur ces employés, pour leur faire prendre une part active aux élections. En pareilles circonstances, ils rentrent dans la catégorie des partisans agressifs et doivent subir la conséquence de leur conduite. Mais, en certaines circonstances au moins, les choses ne se sont point ainsi passées. Il est venu à ma connaissance que certains employés ont été destitués, tout simplement parce qu'ils avaient exercé leur droit de vote. J'ai même à la pensée le fait d'un pauvre employé qui n'avait pas même voté, ne trouvant aucun des candidats de son goût; or, le ministre est injustifiable de renvoyer ces hommes. Mais, nous dit le ministre, j'ai donné instruction que ceux qui n'ont point pris une part agressive à l'élection, se contentant simplement d'exercer leur droit de suffrage....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, non.

M. WALLACE : Oui ; voilà en substance ce que vous avez dit. J'ai pris note de vos paroles. Vous avez dit que ces gens-là sympathisaient avec le parti conservateur, et qu'il existait un sentiment d'hostilité prononcée à leur endroit, "en raison de leur intervention dans la lutte politique." Or, aller déposer son bulletin dans l'urne électorale est une façon très active de se mêler de politique. Ainsi donc, enregistrer son vote est un acte qui expose le coupable à la perte de son emploi.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : L'exercice de ce droit a toujours été toléré.

M. WALLACE : Mais il n'est plus toléré aujourd'hui, s'il faut en croire le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Le ministre pourra se convaincre, en consultant le compte rendu des *Débats*, que je cite fidèlement ses paroles : que toute immixtion dans la lutte électorale—ce qui peut s'entendre du simple fait de voter—est une raison suffisante de destitution. Citons quelques exemples. Voici un individu qui a dit qu'il ne trouvait aucun candidat de son goût....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut bien me permettre de l'interrompre, il se convaincra en relisant le compte rendu du débat, qu'il n'a pas cité exactement les paroles que j'ai prononcées. Que l'on prenne mes paroles dans leur ensemble, sans les séparer du contexte, et l'on verra que je n'ai jamais songé à dire au comité que le simple fait d'aller déposer son bulletin dans l'urne électorale était un cas suffisant pour justifier la destitution. On constatera que j'ai parlé "d'intervention active" de "conduite agressive" pendant l'élection. Je prie l'honorable député d'accepter cette interprétation de ma pensée, même si je n'ai pas réussi à l'exprimer fidèlement.

M. WALLACE : J'accepte l'interprétation que le ministre nous donne de ses paroles de cette après-midi. Mais j'ai sous les yeux une déclaration qu'il a sans doute lue à la Chambre et dont il est comptable. En réponse à une question, il dit avoir donné instructions d'accorder la préférence à ceux qui ne s'étaient pas créés d'hostilité "par leur conduite agressive ou leur intervention dans la dernière élection générale." Voici donc la répétition des paroles mêmes que j'ai attribuées au ministre. La simple intervention est une raison....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A quelle page se trouvent ces paroles ?

M. WALLACE : Le ministre les trouvera au bas de la page 2199 et au sommet de la page 2200. Voici donc une déclaration écrite par le ministre, je présume, et lue à la Chambre, affirmant que l'ingérence dans la dernière lutte électorale est une raison suffisante de destitution.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me rendrait mieux justice en lisant textuellement ma déclaration. Elle se rapporte clairement à "l'ingérence agressive et à l'intervention active." Si un individu...

Sir CHARLES TUPPER : Si l'honorable ministre a bien exprimé sa pensée, j'en suis heureux, mais, à mon avis, l'interprétation de la phrase ne permet pas d'entendre le mot "active" au delà du mot "ou".

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est bien ma pensée ; car dire que le seul fait de voter à une élection est une raison suffisante pour justifier la destitution d'un employé est certainement une erreur.

M. WALLACE : Acceptons donc la déclaration du ministre qu'il avait dans la pensée de dire "intervention active." Intervention agressive, et intervention active sont deux expressions synonymes. Il y a un grand nombre de gens qui n'ont pas pris une part active à l'élection, n'ont pas agi en partisans, mais ont, toutefois, été destitués. Je demande au ministre s'il va reprendre au service du ministère ceux qui ont été injustement destitués et n'ont pas pris part aux élections. C'est le corollaire du principe qu'il a posé. Du moment qu'on lui aura soumis ces affaires, ce qui sera fait à bref délai, il est tenu de rendre à ces gens les positions qu'il leur a ôtées, parce qu'il avait été informé qu'ils s'étaient activement immiscés dans la lutte politique. Je pose la question au ministre : est-il décidé à rendre leurs positions à ceux qui ne se sont pas montrés partisans actifs ou agressifs au cours de l'élection ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je répondrai à l'honorable député, quand il aura fini.

M. WALLACE : Je tiens à avoir votre réponse maintenant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas en mesure de dire ce que je ferai à cet égard. Je veux bien que l'honorable député me mette au courant des affaires dont il parle. Et je m'efforcerais de constater si l'accusation d'intervention agressive dans les luttes électorales est bien fondée.

M. WALLACE : Le ministre dit qu'il est disposé à prendre la parole d'un député, obviant ainsi à la nécessité d'instituer une enquête. Or, si le ministre est disposé à accepter la parole d'un député libéral, assurément celle d'un député de la gauche doit avoir autant de valeur à ses yeux que la première. Quand il s'agit d'affaires dont nous avons personnellement connaissance, il doit accepter la parole des députés sans distinction ; et la parole des députés de la minorité en parlement doit avoir quelque poids, puisqu'il accepte celle d'un simple député.

M. Fiset : M. le président, depuis le commencement de la session, et presque à chaque séance, nous entendons parler de destitutions ; mais cette après-midi, cette discussion a pris un caractère un peu plus acrimonieux. Ces messieurs de l'opposition ont sans doute oublié les nombreuses destitutions en 1879. Il est bien vrai que la plupart d'entre eux n'étaient pas ici, en parlement, à cette époque ; mais moi, je m'en rappelle. Je me rappelle de la destitution de Régis Cardinal, employé sur le canal Beauharnois comme surintendant. Ce pauvre homme en est mort à la peine. Et cependant on se lamente parce que quelques employés ont été

démis de leurs fonctions par le gouvernement actuel : Pour ne parler que du comté de Rimouski et des destitutions qui y ont été faites après la défaite de sir Hector Langevin dans ce comté aux élections de 1878, qu'a-t-on vu ? Non seulement les libéraux ont été démis, mais encore la plupart de ceux qui étaient soupçonnés de l'être. Nous n'avons pas de canaux dans le comté de Rimouski, mais nous avons le chemin de fer Intercolonial. Voici les noms de quelques employés qui ont été démis, je n'ai pas les noms de tous. En 1879, on a commencé par les maîtres de stations. Il n'y a pas eu d'enquête. S'il y a eu enquête, ce n'a été que pour la forme dans la grande majorité des cas. On leur a simplement signifié leur congé. Aujourd'hui c'est bien différent ; si nous demandons la destitution de quelques employés parce qu'ils se sont mêlés de politique, nous avons beaucoup de difficultés à obtenir de l'honorable ministre des Chemins de fer ce que nous demandons. Ce serait pourtant rendre justice à nos amis qui ont souffert de ces injustices, autrefois, que de les remettre en place.

Voici quelques noms des agents de station qui ont été destitués dans le comté de Rimouski : D. Bouchard, agent de station à Saint-Simon ; Francis Rioux, agent à Saint-Fabien ; J.-A. Talbot, agent à Rimouski ; John Trottier, à Sainte-Luce ; A. Godbout, à Sainte-Luce ; N. Voyer, à Saint-Simon. Voilà sept employés congédiés parce qu'ils étaient soupçonnés d'être libéraux, cependant depuis que les libéraux ont pris le pouvoir il n'y a pas encore un seul agent de station, dans le comté de Rimouski, qui ait été destitué ; bien que nous ayons des plaintes sérieuses contre un bon nombre d'entre eux.

J'espère que l'honorable ministre des Chemins de fer finira par m'accorder les enquêtes que je lui demande. Bien que jusqu'à ce jour il me les ait refusées.

Je mentionne ensuite le cas de Joseph Bourdeau, actuellement surintendant des usines à Sainte-Flavie. Ce monsieur avait été mis à la porte, sans aucune raison, si ce n'est qu'il avait assisté à une assemblée dans sa paroisse à Sainte-Flavie un dimanche après la messe, mais je dois dire qu'il a été réinstallé dans son ancienne position par l'honorable M. Borden, agissant au nom de l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Blair) en son absence.

P. Cômeau, *road-master*, de Sainte-Flavie à la Rivière-du-Loup, a été démis aussi sans motif et sans enquête. Ce monsieur a été remis à son ancienne position, non pas parce que quelqu'un a été destitué pour lui faire place, mais parce que l'ancien titulaire était mort ; s'il n'était pas mort je crois bien que l'honorable ministre des Chemins de fer n'aurait pas consenti à le destituer pour faire place à Cômeau.

Voici encore les noms de quelques employés qui ont été démis de la même façon, sans enquête ou avec enquête *pro forma*: Mathieu Bouchard, de Saint-Simon ; Fabien Ouellette, de Saint-Fabien ; Cyprien Rioux, de Bic ; Michel Lévesque, de Rimouski ; Chrysostôme Côté, de Rimouski ; Marcellin Beauchesne, de Saint-Fabien ; Elzéar Dubé, section n° 2, de Saint-Fabien, Pascal Beaulieu, de Sainte-Flavie. Il y en a une foule d'autres dont je ne n'ai pas les noms.

Que dire des destitutions faites aux usines de Sainte-Flavie, toujours dans le comté de Rimouski ?

M. FISET.

Ces gens furent mis à la porte et remplacés par de nouveaux employés, et cela sans enquête, parce qu'ils se trouvaient avoir assisté à une assemblée dans leur paroisse à la sortie de la messe. Je donne seulement quelques-uns des noms de ces employés destitués : Jos. Bourdault, surintendant des usines de Sainte-Flavie ; Alexandre Madore, Jos. Trépanier, Chas. Madore, Paul Gagnon, James Page, Narcisse Michaud, Georges Beaulieu, père, Georges Beaulieu, fils, Johnny Gillois, Paul Dubé, John Grant, Octave Valcourt Ferdinand Emond, etc., etc.

Remarquez bien, M. le président, que je ne donne pas tous les noms de ceux qui ont été destitués depuis 1879. Qu'il me suffise de dire qu'en 23 de juin 1896, il eut été bien difficile de trouver aux usines de Sainte-Flavie, un seul employé libéral. Donc ces employés étaient conservateurs et ne se contentaient pas, aux dernières élections, d'assister paisiblement aux assemblées dans leur paroisse à Sainte-Flavie ; mais avec leur chef en tête, leur boss, comme ils l'appelaient, ils trouvaient moyen de faire organiser par lui des trains spéciaux le dimanche, qui leur permettaient de venir m'interrompre dans les assemblées tenues dans d'autres paroisses à des distances de 30 à 40 milles de Sainte-Flavie, comme ils l'ont fait au Bic, à Saint-Fabien et ailleurs.

Dois-je m'étonner après cela que mes partisans soient furieux de voir encore ces gens occuper leur place, lorsqu'en 1879 ils ont été impitoyablement jetés sur le pavé sur un simple mot d'ordre venant d'un dénonciateur ami du gouvernement d'alors.

Le gouvernement du jour a congédié un certain nombre d'ouvriers dont il n'avait pas besoin, mais il n'y a pas de comparaison à établir entre ce qu'il a fait et le nombre des destitutions ordonnées par le parti conservateur en 1879. Ces pauvres gens-là qui furent jetés sur le pavé étaient alors dans une situation toute aussi digne de sympathie que le peuvent être les ouvriers qui travail aient sur le canal Welland, et pour lesquels l'opposition manifeste tant de sympathie aujourd'hui.

Quelle part ces gens-là avaient-ils prise à la lutte électorale de 1878 ? Ils n'avaient pris presque aucune part. Quelques-uns avaient tout simplement assisté à des assemblées tenues le dimanche dans leur paroisse après la messe à laquelle ils assistaient, voilà tout. Mais ça n'a pas été la même chose aux dernières élections. Habituellement on pouvait depuis un grand nombre d'années, et ne supposant pas que le parti libéral réussirait à renverser le gouvernement conservateur, ces employés s'en sont donnés à cœur joie. Ils ont tous, à peu d'exceptions près, non seulement voté à cette élection, mais ils ont pris une part très active à la campagne électorale. Je considère que dans les comtés de Rimouski et Témiscouata, le vote des employés de l'Intercolonial représentait trois cents voix. Ces gens ont voté carrément contre nous aux élections générales de 1891, et de 1896 ; peu, d'entre eux que je sache, ont voté pour un candidat du parti libéral.

Voyons pour les directeurs de poste dans le comté de Rimouski. Lorsque le gouvernement Mackenzie arriva au pouvoir en 1874, il ne fit aucune destitution dans le comté que je représente. En 1879, tous les directeurs de poste qui étaient libéraux, ou que l'on soupçonnait l'être, ont été destitués. Je dois rendre ici justice à mon honorable ami, le directeur général des Postes (M. Mulock), en disant qu'il m'a accordé quelques destitutions, mais il en resterait bien

d'autres encore à faire. Le principal bureau, celui de la ville de Rimouski, qui donne un revenu variant de \$800 à \$1,000 par année et dont le directeur de la poste était M. Alphonse Couillard, fut destitué. Il en fut ainsi pour M. Rouleau, directeur de la poste à la Pointe-aux-Pères, Philippe Saucier, de Sandy Bay, L.-N. Blais, de Matane, le second bureau, au point de vue de l'importance du revenu, M. Vidal Roy de Saint-Fabien, M. Jos. Dubé, préposé aux malles, tous furent destitués. Je pourrais en mentionner encore bien d'autres, mais je me contente de donner seulement les noms des directeurs de poste des bureaux les plus importants du comté de Rimouski.

Nous avons deux phares pour le service maritime, l'un au Bic, l'autre à Matane. En 1879, les gardiens de ces deux phares, M. Thomas LeBel et François Dionne, furent remerciés de leurs services par le gouvernement.

Il n'eut été que juste de rendre aux anciens titulaires leur place d'autrefois; mais le gardien du phare du Bic est trop vieux pour occuper son ancien poste, et celui de Matane est mort. Le gardien de ce dernier phare contre qui une enquête fut instituée, ayant jugé plus prudent de donner sa démission, a été remplacé par M. Jos. Bonville sur ma recommandation. Quant au gardien du Bic, il est encore en place.

En 1878, le vapeur du gouvernement pour l'embarquement et le débarquement de la malle anglaise, était directement sous son contrôle. Le capitaine Lavoie qui en avait la charge, bien qu'il eut donné entière satisfaction, fut remercié de ses services, ainsi que tout son équipage. L'année suivante, Lavoie et l'un de ses fils ont péri dans une tempête, ayant été obligés pour gagner leur vie de reprendre le service de leur goélette.

Tous ces gens-là n'avaient pas pris une part active aux élections, et étaient infiniment moins coupables, si toutefois on avait quelque chose à leur reprocher, que ceux dont je demande la destitution aujourd'hui sans pouvoir l'obtenir des ministres.

Et remarquez-le bien, M. le président, je vous donne seulement quelques noms, ceux qui m'ont le plus frappé et qui ont davantage occupé l'opinion publique, parmi les noms des gens destitués en 1879. Toutes ces destitutions furent ordonnées à la suite de la défaite à Rimouski de sir Hector Langevin, dans l'automne de 1878, et le commencement de 1879 et les enquêtes, s'il y en a eu, n'ont été que pour la forme; d'avance le sort de ces infortunés était décidé.

Avant de discuter comme on le fait en ce moment les quelques actes de réparation ordonnés par les ministres, ne serait-il pas à propos, pour les honorables membres de l'opposition, de considérer ce que le gouvernement conservateur a fait en 1879?

Le gouvernement actuel a réparé quelques-uns de ces cas d'injustice, en réinstallant les anciens employés dans les places qu'ils occupaient alors. En agissant ainsi il n'a accompli qu'un pur et simple acte de justice. J'en remercie l'honorable directeur général de Postes (M. Mulock) particulièrement; car c'est lui qui a le plus rendu justice à mes constituants. J'espère que le gouvernement ne s'arrêtera pas dans cette voie, et qu'il continuera à faire son devoir envers les anciens employés libéraux du comté de Rimouski, qui ont été aussi injustement traités par le gouvernement conservateur. [Texte.]

M. SPROULE : Le ministre peut-il me dire de quelle nature sont les accusations portées contre ceux qui ont été destitués du service du canal, et par qui ces accusations ont été formulées?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas en ce moment le renseignement désiré. Je ne sache point qu'il se soit effectué quelque changement dans le personnel du canal du Saut Sainte-Marie.

M. SPROULE : Je suis informé qu'il y a eu au moins 22 employés destitués; dans la mesure de mes renseignements, je ne sache pas qu'un seul d'entre eux ait été rengagé. Mes renseignements datent du 29 mai, et je présume que ces gens seraient actuellement employés aux travaux s'ils avaient été rengagés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je donnerai plus tard ce renseignement à l'honorable député.

M. SPROULE : Il s'agit des accusations portées contre eux, et de la correspondance échangée à ce sujet : le ministre a-t-il objection à faire déposer ces documents sur le bureau?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas le moindre renseignement en ma possession à cet égard; mais s'il en existe que je puisse me procurer, je mettrai certainement ces documents à la disposition de l'honorable député. Je vais m'assurer d'une façon précise de l'état de la liste des employés sur ce canal.

M. SPROULE : Il importe d'avoir cette liste avant que tout le chapitre des items du canal soit épuisé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'y verrai.

M. FOSTER : Puisqu'il nous faut réserver un item pour le débat sur l'ensemble du chapitre des canaux, le ministre voudrait-il bien fournir à la Chambre, soit au moment de ce débat soit avant, les renseignements relatifs au nombre d'employés qui ont été congédiés, ou dont on a laissé expirer l'engagement pour les remplacer par d'autres, au cours de la saison actuelle, sur les différents canaux? Voudrait-il aussi nous indiquer la raison de ces démissions? Nous avons droit à ces renseignements, pour les besoins du débat engagé, et d'ailleurs, la préparation de ce document n'imposera pas un grand travail à ses officiers.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avant que le débat actuellement engagé soit clos, je tiens à déclarer à la Chambre que j'apprends pour la première fois de la bouche d'un député l'assertion faite par l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Frost) au sujet de l'autorisation que je lui aurais donnée de renvoyer 18 à 20 hommes du service du canal Rideau. J'étais absent de la Chambre lorsque cette assertion s'est produite, mais je consulterai le compte rendu officiel des Débats pour m'assurer de la nature précise de cette assertion. Il est évident que l'honorable député n'a pas formulé son assertion précisément dans ces termes, car, je n'hésite pas à le dire, il ne serait pas justifiable de faire une affirmation aussi catégorique que celle-là à ce sujet. L'honorable

député aurait peut-être voulu dire ceci : que s'il est dîment convaincu que certains employés au service du canal dans son comté rentrent dans la catégorie de ceux qui ont perdu le droit de demeurer au service, il serait probablement justifiable de conclure qu'il possède l'autorisation en question. Il est possible qu'au cours de la conversation avec l'honorable député, il me soit arrivé de dire quelque chose qui le porterait à tirer cette conclusion. Mais quant à donner à un député quelconque, ministériel ou oppositionniste, carte blanche pour congédier les gens du service soit des canaux soit des chemins de fer, c'est là une autorisation que je n'ai jamais donnée que je sache, et n'ai pas l'intention de donner.

M. WALLACE : Que le ministre se reporte à la page 1939 du compte rendu des *Débats*, et il trouvera les paroles prononcées par l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Frost) :

Dans mon propre comté où il se trouve à peine un employé public libéral, pas un seul employé n'a été démis. Je sais que sur le canal Rideau, il y a eu au delà de 22 employés suspendus l'automne dernier, lorsque le ministre lui-même me remit une liste où je pouvais inscrire tous ceux qu'il m'aurait plu....

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. FROST : Assurément je l'aurais pu, j'avais ce privilège : que fis-je ? Je dis au ministre de rengager tous ces hommes : pas un seul employé dans tout mon comté n'a été destitué.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pu encore vérifier la citation du compte rendu des *Débats* que l'honorable député vient de lire, mais j'aurai plus tard l'occasion de le faire. Quand aux observations de l'honorable député de Welland (M. McCleary) au sujet des destitutions d'employés au service du canal, abstraction faite de tout renseignement qu'il peut posséder, je tiens à lui répéter que mes instructions au surintendant général, M. Thompson, étaient précisément dans le sens que j'ai déjà dit. J'avais par-devers moi, dans mon bureau au ministère, une liste des personnes employées au canal Rideau pendant l'année, et M. Thompson reçut à cet égard mes instructions verbales. Je me suis expliqué fort clairement à ce sujet, en présence de tous les surintendants des canaux, du surintendant général et du sous-ministre, qui, tous, ont entendu des instructions que j'ai données. En conformité des instructions que je lui avais données, le surintendant m'expédia une liste des employés du canal Welland, liste accompagnée d'avis et de recommandations touchant les changements jugés utiles ; or, cette liste fut approuvée, renvoyée au surintendant, et les employés furent engagés en conséquence.

Or, quand l'honorable député de Welland dit qu'outre les personnes dont il a cité les noms l'autre jour il peut encore fournir ceux de cinquante à soixante personnes destinées, je dois lui répondre ceci : bien que j'ignore complètement les faits en question, n'ayant pas vérifié les listes depuis qu'elles m'ont été remises il y a quelque temps, je suis d'avis que s'il cite les noms de cinquante à soixante personnes, outre celles mentionnées dans la liste qu'il nous a soumise dernièrement, il s'en trouvera un grand nombre parmi ces derniers qui sont actuellement employés sur le canal de Welland. Il n'est certainement pas exact de dire, comme il l'a affirmé, qu'une centaine de personnes ont été renvoyées du service du canal. Il y a bien, comme

M. BLAIR.

il l'a affirmé avec exactitude, 180 à 190 employés sur ce canal, et je suis convaincu que le nombre des destitutions est très certainement fort exagéré. Qu'il me cite les noms de 50 à 60 personnes destituées, et je lui indiquerai dans cette liste les noms des personnes qui sont actuellement employées au service du canal.

M. WALLACE : L'honorable ministre affirme qu'il a donné à M. Thompson, l'ingénieur du canal de Welland, instruction de faire rapport sur le nombre de personnes qu'il est nécessaire et convenable d'employer. A-t-il donné les mêmes instructions au surintendant du canal du Sault Sainte-Marie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le surintendant du canal du Sault Sainte-Marie n'était pas présent à la réunion des surintendants des canaux à mon bureau. Il n'est pas venu ici, et il n'a reçu aucune instruction de ma part.

M. McCLEARY : Les instructions données par l'honorable ministre, je n'en doute pas, sont bien telles qu'il nous l'a dit ; et il a également donné instruction à M. Thompson de ne renvoyer que ceux qui se sont montrés partisans actifs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Partisans agressifs dans les élections.

M. McCLEARY : Tout en acceptant la déclaration du ministre, je dois lui faire observer un fait incontestable : c'est que M. Thompson a obtenu ses renseignements et ses instructions de sources étrangères au ministère. Certaines personnes, au nombre desquelles se rencontrent des noms que j'ai déjà cités, ont demandé à M. Thompson si elles allaient être renvoyées au service du canal, disant qu'à l'approche du printemps, elles désiraient prendre leurs dispositions pour le travail de l'été, et M. Thompson a été incapable de les renseigner à cet égard.

Je le sais, le ministre veut être juste, et il n'a l'intention de démettre que les partisans agressifs. Or, je vais un peu plus loin, et lui pose la question : Si je lui prouve que parmi cette masse d'employés destitués, s'en trouve 90 pour 100 qui ont tout simplement voté, et que plusieurs n'ont pas même voté, leur rendra-t-il leurs places ?

M. SUTHERLAND : C'est un spectacle fort singulier à mes yeux et à ceux de la majorité des députés qu'au moment où nous avons tant de questions importantes à étudier, on passe le temps de la Chambre, on consacre des heures, des jours, des mois à discuter la conduite d'un ministre ou du cabinet relativement aux destitutions. Je l'ai déjà déclaré au début de la session, pour mon compte, je serai peiné de voir démettre un seul membre du service public sans raison valable, même s'il a exercé dans une mesure importante ses droits politiques, à titre de politicien. Qu'on me comprenne bien, cependant, je n'affirme point qu'il importe ou soit utile au service public qu'un employé de l'Etat se livre à la politique. Une telle conduite, à mes yeux, serait contraire aux intérêts mêmes de l'employé public, à ceux de l'administration et du public. En même temps, je comprends que voilà des heures, des jours entiers consacrés à de pitoyables discussions sur ce sujet, discussions hors de saison, inopportunes s'il en fit. Quant aux

employés surnuméraires, catégorie à laquelle appartiennent ceux en discussion, quand les ministres et le gouvernement assument la responsabilité de faire le triage des méritants et des incapables, ils agissent ainsi à la recommandation des officiers du ministère, et voilà la réponse presque invariablement donnée par les ministres. Quant au gentleman dont nous a parlé l'honorable député de Welland (M. McCleary), le ministre devrait faire enquête sur sa conduite. Nous payons un traitement fort élevé au surintendant du canal, afin qu'il remplisse les services de sa charge, et non pas pour intriguer avec l'honorable député et le renseigner ponctuellement sur ce qui se passe. L'honorable député semble avoir de plus amples renseignements que le ministre lui-même n'en a reçus, du surintendant du canal. L'honorable député semble au fait des moindres détails, et il est temps de faire enquête sur la conduite du surintendant.

Je le répète, puisque le pays paye un traitement élevé au surintendant, il devrait avoir autre chose à faire que de passer son temps à bourrer de renseignements l'honorable député, qui s'en vient ensuite soulever ici toute espèce de questions au sujet des employés surnuméraires. Pendant la longue période de temps que les conservateurs ont passée au pouvoir, un de mes collègues pourrait-il me citer le nom d'un seul libéral qui ait obtenu un emploi public? Après l'avènement des conservateurs au pouvoir, a-t-il été nommé un seul libéral à l'un des milliers d'emplois à leur disposition?

M. McDUGALL: Je pourrais citer des centaines d'ardents libéraux qui ont obtenu des charges du gouvernement.

Quelques VOIX: Leurs noms?

M. SUTHERLAND: Après l'arrivée des conservateurs au pouvoir, en 1878, le ministre des Chemins de fer et Canaux fit des destitutions en masse.

Sir CHARLES TUPPER: J'oppose ici même le démenti le plus catégorique à cette affirmation qui est entièrement dénuée de fondement, et contraire à la vérité des faits. Je le répète—et je ne crains pas la plus minutieuse enquête à ce sujet, puisque les officiers du ministère des Chemins de fer et Canaux viendraient y attester la vérité des faits—quand je réorganisai le ministère, je donnai instruction à mes officiers de faire d'importantes réductions dans le personnel, et cela sans favoritisme; je leur enjoignis de garder au service du ministère les employés les plus méritants, peu importe qu'ils fussent libéraux ou conservateurs; et je fus en butte aux attaques de mes propres amis qui me reprochèrent d'avoir congédié nombre de partisans, tout en gardant au service du ministère d'ardents libéraux. Je suis en mesure de prouver que du sommet à la base du département, nous avons choisi les employés les plus sérieux, les plus méritants, et maintenu dans leurs charges un grand nombre d'ardents libéraux nommés par le gouvernement Mackenzie. Je le répète donc, l'affirmation en question est non seulement dénuée de tout fondement, mais elle est, en outre, contraire à la vérité des faits.

M. Fiset: M. le président, ce que j'ai dit à propos du comté de Rimouski, je le maintiens, et j'accepte le défi de l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper). C'est-à-dire que j'affirme

qu'à la suite des élections de 1878, après la défaite de sir Hector Langevin, tous les employés libéraux, ou soupçonnés de l'être, ont été renvoyés sans enquête; ou s'il y a eu enquête ce n'a été que pour la forme. Je m'en vais vous donner un fait plus patent encore. L'autre jour je me trouvais avec un des principaux officiers du département des Chemins de fer; tout en causant je lui dis: Mais, pourquoi ne faites-vous pas maintenant ce que vous avez fait en 1878? Pourquoi faut-il absolument des enquêtes pour faire démettre tel ou tel employé? Savez-vous ce qu'il m'a répondu? Monsieur, dit-il, en 1878, les instructions étaient bien différentes de celles que nous recevons aujourd'hui. Il me faut aujourd'hui me soumettre aux instructions que je reçois du ministre lui-même. Voilà ses remarques; j'affirme qu'elles sont vraies, et s'il était besoin d'un témoin je puis nommer M. Pineault, le député de Matane, qui était avec moi et qui les a entendues.

Ainsi donc, en 1878 les instructions étaient: démissions sans enquête; ou pour la forme et l'honorable chef de l'opposition serait bien en peine de prouver ce qu'il vient de dire il y a un instant.

Je dois ajouter ce que j'ai dit au sujet des destitutions, à l'exception de M. Régis Cardinal, ne se rapporte qu'au comté de Rimouski. [Texte.]

M. SUTHERLAND: J'accepte la déclaration faite par le chef de l'opposition quant aux instructions qu'il a personnellement données. Mais je veux bien faire une observation: c'est qu'en dépit de ses instructions et malgré son désir, il est de fait qu'il se fit nombre de destitutions. Quant à la province de l'Ontario, il y eut bien quelques libéraux nommés à des places inférieures, mais les charges importantes furent données aux conservateurs, et les honorables députés de la gauche ne sauraient nier qu'ils ont fait tout leur possible pour destituer les libéraux nommés par le gouvernement Mackenzie.

Je suis en mesure de prouver mon énoncé. J'aborde maintenant la discussion de la question, sous son aspect le plus noble et le plus digne. Quant aux employés surnuméraires, j'affirme que c'est le devoir du gouvernement de donner ces places à ses amis, et à la recommandation de ses partisans.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne suis pas au fait de cette affaire des poids et mesures, qui date déjà de loin; toutefois, je crois que les choses se sont passées comme je vais le dire.

Un grand nombre d'employés ont été nommés et le bureau des poids et mesures a été réorganisé, et l'on a retranché beaucoup dans les dépenses, ce qui a occasionné le renvoi de nombreux employés....

Le MINISTRE DU COMMERCE: Cette mesure que l'honorable monsieur a lui-même présentée d'abord, a été mise à exécution par le gouvernement Mackenzie. Voici ce qui est arrivé: Un acte du parlement a été adopté abolissant tout et tous les employés que nous avons nommés à deux ou trois exceptions près sur plusieurs centaines qui ont été destitués. L'année suivante, le département a été réorganisé et dans les circonstances, il a fallu nommer des employés tout à fait nouveaux.

Sir CHARLES TUPPER: Ils ne pouvaient pas être destitués, si ces emplois étaient abolis par un acte du parlement.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami (sir Charles Tupper) peut penser ce qu'il vaudra. Cela ressemble au truc par lequel des personnes qui ne pouvaient pas contracter en leur propre nom pendant qu'ils étaient membres du gouvernement, ont obtenu des contrats au nom de compagnies à responsabilité limitée. Ces employés au bureau des poids et mesures ont tous été remerciés pour leur service, et l'on a nommé d'autres personnes à leur place.

M. SUTHERLAND : Il est bien facile pour ces messieurs de donner des raisons pour ou contre cet exposé, mais je me fie au jugement de la Chambre et du pays, lorsque je déclare que les faits sont tels que je les ai posés. Pendant les nombreuses années que les conservateurs ont passées au pouvoir, personne n'a jamais entendu dire qu'un libéral ait été nommé à un emploi quelconque, ou ait reçu une faveur d'eux. C'est très étroit d'idées et ridicule pour ces messieurs qui ont maintenant perdu le pouvoir, de grommeler parce que les recommandations qu'ils font pour obtenir des nominations ne sont pas accueillies. Voilà ce que ça vaut. Ils veulent, pour une raison ou pour une autre, mentionner quels sont les hommes qui devront, cet été, être employés sur les canaux, et ils semblent oublier que les circonstances ne sont pas les mêmes. Personnellement, j'approuve la position que le gouvernement a prise. Je prétends qu'il a reçu du peuple le pouvoir d'administrer, qu'il est responsable et qu'il doit donner justice quand il s'agit d'un employé permanent. Peu importe sa politique passée, il ne doit pas être inquiété tant qu'il fait fidèlement son devoir, et s'il y a une plainte de formulée contre lui et qu'il demande à se défendre, il doit avoir l'occasion et le droit de se défendre. Mais, M. l'Orateur, si, dans l'opinion du ministre, un employé n'est pas capable, n'est pas fidèle et ne remplit pas son devoir, alors, à mon avis, c'est perdre du temps et de l'argent pour un ministre de nommer des commissaires. Il devrait prendre immédiatement sur lui la responsabilité de le démettre et de voir à ce que le parlement et le pays approuve ce qu'il a fait. J'ai raison de respecter mon honorable ami (sir Charles Tupper) parce que c'est un politique rempli de connaissances et de sagacité, et s'il avait à administrer un département important : s'il rencontrait un employé, que sa position soit élevée ou non, qui ne ferait pas son devoir, ce serait le dernier homme à ne pas pouvoir le renvoyer lorsque cet employé ne lui donnerait pas satisfaction.

Sir CHARLES TUPPER : Ce n'est pas la question que nous discutons.

M. SUTHERLAND : C'est absolument la question que nous discutons. Si un ministre est convaincu qu'un employé ne fait pas son devoir dans son département, il doit le congédier et demander au parlement et au pays de soutenir la conduite qu'il a tenue. Pour ce qui regarde ces positions temporaires et ces petits contrats, nous voyons tous les jours et toutes les semaines le gouvernement actuel se montrer on ne peut plus généreux envers ses adversaires. Sans contredit, c'est se montrer bon administrateur que de donner les contrats au plus bas soumissionnaire sans regarder aux convictions politiques de celui qui fait la soumission. C'est la politique adoptée par le gouvernement
Sir CHARLES TUPPER.

actuel, et c'est une nouvelle politique. Nous n'avons pas vu cela encore, et je crois, M. le président, que c'est dans l'intérêt public. J'en appelle à n'importe quel député conservateur qui a siégé sous les anciens gouvernements : ne ferait-il pas beaucoup de bruit si un ministre faisait une nomination dans son comté, sans consulter et sans voir quelle est la politique de celui qu'il nomme ? Ce que le gouvernement a fait par le passé a été de nommer les amis de ceux qui le supportaient. Le gouvernement actuel a fait tout autre chose quand il s'est agi d'accorder des entreprises. On accorde ces entreprises au plus bas soumissionnaire, et si ce système est appliqué honnêtement, il donnera les meilleurs résultats pour le pays. Mais pour ce qui concerne les nominations, les ministres en sont responsables et c'est à eux d'en prendre toute la responsabilité. Il est regrettable de voir l'opposition perdre le temps à murmurer, à se plaindre et à demander au gouvernement de faire ce qu'elle-même n'a jamais fait lorsqu'elle était au pouvoir.

Nos adversaires n'ont jamais nommé de libéraux aux emplois, et nous savons tous que le parti conservateur pousserait les hauts cris, si un gouvernement conservateur nommait ses fonctionnaires dans les différents comtés sans consulter les amis du parti.

Les ministres du gouvernement actuel, et particulièrement le ministre des Chemins de fer et Canaux ont été trop généreux sous ce rapport, et dans presque chaque cas, les employés de l'ancien gouvernement ont été nommés de nouveau, bien qu'il y ait eu des plaintes portées contre eux pour mauvaise conduite, pour incapacité ou quelque chose d'analogue. Si quelques membres de cette Chambre doivent se plaindre, ce doit être les partisans du gouvernement qui ont des amis qui demandent des positions, tandis que des adversaires de ce même gouvernement reçoivent des faveurs tout en ayant combattu des députés libéraux. Il est bien facile pour un honorable député de venir dire un tel et un tel ne se sont pas mêlés activement de politique, mais les électeurs qui les connaissent savent bien si, oui ou non, il ne s'est pas conduit comme un partisan, et le député qui demande sa démission n'est responsable envers ses électeurs. Dans tous les cas, je ne sais pas que ces employés temporaires aient des réclamations spéciales. Ils savent qu'ils étaient employés temporairement. Il est de fait que quand les conservateurs étaient au pouvoir, chaque année ils recevaient leur nomination.

La Chambre sait que ces nominations étaient laissées au député du comté, et que à chaque année s'il n'était pas satisfait de la nomination qu'il avait faite, il en nommait d'autres pour l'année suivante. Je dis que le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est montré généreux lorsqu'il s'est agi de faire ces destitutions, en donnant les instructions qu'il a données et en les exécutant à la lettre en renommant ces employés temporaires de l'ancien gouvernement. Cependant, parce qu'il y a eu quelques changements, on prend le temps de cette Chambre à grommeler, à trouver à redire et à faire des remarques que personne de raisonnable ne devrait approuver. Il n'y a pas lieu de dire que ce sont des destitutions. Ces gens savent fort bien que quand la saison arrive, quel que soit le parti au pouvoir, c'est une faveur de ce parti s'ils sont rengagés ou non. En ce qui me concerne personnellement, il me ferait peine de constater qu'un député fasse une injustice à un employé, mais après avoir constaté autant de générosité de la part de ceux qui s'occupent de ces

affaires là, après avoir entendu toutes les protestations faites, je crois qu'il est temps de dire à ces messieurs que nous sommes responsables de ces actes et prêts à répondre de notre conduite à cette Chambre et au pays.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député a adopté une curieuse manière de conduire le travail du comité et d'attirer l'attention que cette question mérite de la part des honorables députés. Il a ouvert un vaste champ pour la discussion d'une question aussi importante. Il traite avec un suprême mépris l'idée que cette Chambre a eu de discuter ces questions futiles, la destitution d'employés qui ont fait honnêtement et fidèlement leur devoir depuis nombre d'années.

M. SUTHERLAND : Je n'ai rien dit de tel. L'honorable député me contredit en disant que ce que j'ai énoncé n'est pas la vérité. Il sait comme je l'ai dit déjà que je ne suis pas en faveur de la destitution d'un employé permanent qui a fait son devoir, et je crois qu'il devrait accepter cette déclaration et mentionner exactement ce que j'ai dit.

Sir CHARLES TUPPER : Depuis que l'honorable député s'est levé jusqu'à ce qu'il ait repris son siège, il a trouvé ridicule le fait que la Chambre perde son temps à discuter la destitution des employés publics.

M. SUTHERLAND : Je demande pardon à l'honorable député; je ne parlais pas de destitution, mais de renommer des employés temporaires durant la saison où leurs services sont requis.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable député veut-il prétendre qu'un citoyen qui a été pendant dix-huit ans employé sur un canal, dans notre pays, qui pendant dix-huit ans à chaque saison a fait un travail constant, qui a sacrifié son dur travail et ses gages afin de se bâtir une maison pour abriter sa famille, n'a pas droit à la protection du gouvernement et ne doit pas occuper la position qu'il a occupée pendant tant d'années, parce qu'il n'est pas employé permanent?

Je ne crois pas qu'il y ait une plus grande injustice à dévoiler devant cette Chambre. Je dis plus : c'est une des questions les plus importantes que ce comité ou cette Chambre ait eu à considérer jusqu'à ce jour. Nous avons eu, M. le président, depuis que cette nouvelle administration est arrivée au pouvoir, le système du partage des dépouilles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non.

Sir CHARLES TUPPER : Oui, pour la première fois dans l'histoire du Canada nous avons vu énoncé cette doctrine : "Aux vainqueurs les dépouilles," et cette doctrine a été suivie à tel point qu'aucun parti dans ce pays n'a rêvé de l'atteindre. Depuis la position la plus importante dans le gouvernement, celle de sous-ministre, jusqu'à celle d'employé sur un canal, et employé du chemin de fer Intercolonial qui gagnent leur vie à la sueur de leur front, d'un bout du pays à l'autre, des milliers de serviteurs du pays, honnêtes et fidèles, ont été congédiés et ont été remplacés par des partisans affamés et par des amis du gouvernement.

Dans le ministère des Chemins de fer et Canaux, ce système a été appliqué à un degré auquel il n'a

jamais été porté par aucun ministre des Chemins de fer et Canaux. Des centaines de personnes qui, pour le moment, sont sous la puissance de ce ministre, sont chassés des emplois qui leur permettaient de gagner leur vie tout en rendant d'utiles services au pays, et leurs places sont données à des partisans du gouvernement, pour aucune autre raison.

Je dis que dans ces circonstances, il est temps que le pays comprenne qu'une nouvelle politique a été adoptée que rien ne justifiait. Qu'on prenne n'importe quel administration publique, et qu'y voit-on? Par tout le pays, on a adopté le système de destituer des fonctionnaires qui avaient toujours fait leur devoir, auxquels on n'a rien autre chose à reprocher que d'être conservateurs et d'avoir voté pour leur parti. Qu'on me permette, comme preuve à l'appui, de lire une lettre d'un citoyen qui a, pendant longtemps, représenté le comté d'Inverness dans cette Chambre. Elle est datée de Mabou, Inverness, 13 mai, et signée H. Cameron, un homme bien connu de la députation. Voici ce qu'il dit :

MONSIEUR,—Je vois que la question des destitutions des fonctionnaires fédéraux a été discutée devant le parlement.

Walter Lawrence, directeur de la poste de Chéticamp a combattu violemment l'ancien gouvernement pendant dix-huit ans, et cependant, il a encore son emploi.

Pendant 18 ans, il a combattu l'ancien gouvernement et celui que les électeurs envoyaient ici pour les représenter; et cependant, il a gardé sa place et la garde encore.

M. McLENNAN (Inverness) : Ils avaient peur de le destituer, et il n'y avait personne pour prendre sa place.

Sir CHARLES TUPPER : Aucun de ceux qui ont siégé ici avec l'ancien député d'Inverness ne mettra en doute la véracité de ce qu'il dit.

John-P. McFarlane, directeur de la poste à Margaree-Harbour, a combattu violemment l'ancien gouvernement, à l'élection générale de 1887 et 1891, alors que le Dr McLennan appuyait le gouvernement.

L'honorable député actuel d'Inverness était alors conservateur, et cet homme le combattait.

On a dit que McFarlane était en faveur de John McKeen, à la dernière élection. Bien que le gouvernement ait refusé d'écouter les plaintes du Dr McLennan contre McFarlane avant sa propre conversion, le gouvernement actuel l'a destitué comme directeur de la poste, quelque temps après être arrivé au pouvoir.

Le Dr McLennan, en qualité de conservateur, a accusé cet homme de s'être mêlé de politique et a demandé au gouvernement conservateur de le destituer; mais il a gardé sa place malgré les représentations du candidat conservateur, et c'est le gouvernement actuel qui l'a destitué.

M. McLENNAN : L'honorable député veut-il me donner un instant?

Sir CHARLES TUPPER : Avec plaisir, dès que j'aurai terminé la lecture de cette lettre, car l'honorable député va voir qu'il a à répondre à beaucoup d'autres choses :

Charles Macdonald, directeur de la poste de East Lake Ainslie, a combattu violemment l'ancien gouvernement pendant 18 ans, et il a encore son emploi.

Les fils et commis de madame McDonald, directrice de la poste de Whyocomah, ont violemment combattu l'ancien gouvernement et n'ont jamais été destitués.

Donald McDonald, directeur de la poste de Mabou-Harbour et ses fils, ont violemment combattu l'ancien gouvernement, et il n'a pas été destitué.

Alexander Thompson, directeur de la poste à Port-Hood, a combattu violemment l'ancien gouvernement et n'a pas été destitué; il s'est démis volontairement, en changeant de localité.

Alexander McDonald, directeur de la poste de Seaside, a combattu l'ancien gouvernement pendant qu'il était à son emploi et n'a pas été inculpé.

Duncan Cameron, directeur de la poste de Creymore, a combattu violemment l'ancien gouvernement, et n'a pas été destitué.

John McMaster, directeur de la poste de Princeville, a violemment combattu l'ancien gouvernement toute sa vie, et il a été directeur de la poste pendant un quart de siècle, et n'est pas encore destitué.

Peter Campbell, directeur de la poste de Glencoe, a combattu l'ancien gouvernement et a encore son emploi.

James McDonald, directeur de la poste de West-Bay, a violemment combattu l'ancien gouvernement pendant dix-huit ans, et est maintenant le député provincial d'Inverness; cependant il a conservé sa position.

Il y a eu deux directeurs de poste conservateurs, (Lachlan McDougall, à Whycoombah, et Donald Campbell, à Margaree-Forks) destitués à la suite d'une enquête, et aussi Angus Macdonald, de Port-Hood, et Isaac McLeod, de Strathorne, après une enquête, mais malgré mon consentement comme député conservateur d'Inverness, sous le régime des conservateurs, ainsi que les documents officiels en font foi.

En un mot, pas un fonctionnaire fédéral dans le comté d'Inverness n'a été destitué pour des causes politiques, mais seulement pour une négligence coupable de leurs devoirs prouvée devant un tribunal compétent, après qu'un avis suffisant leur eut été donné pour se défendre; et même dans ces cas, des conservateurs ont été destitués aussi bien que des libéraux.

Le gouvernement actuel a destitué John-P. McFarlane, directeur de la poste de Margaree, sans procès.

Séverin Aucoin, sous-perceur ou douanier de Chéticamp, a été destitué sans enquête, sous prétexte, dit-on, qu'il avait saisi des marchandises de contrebande et était un fonctionnaire trop zélé au goût des Doucette, du Grand-Etang, dont l'un est aujourd'hui député provincial du comté d'Inverness. Les détails de cette affaire se trouvent dans les archives du ministère des Douanes, durant ces trois dernières années. Il a été destitué sans avis. Le gouvernement actuel a destitué Joseph Deveaux, inspecteur du pêche de Chéticamp, et a nommé un bon libéral à sa place.

Un grand nombre de gardes-pêche ont été destitués, et des partisans libéraux mis à leur place par le gouvernement actuel.

On dit que tous les fonctionnaires conservateurs du comté seront destitués dès que la requête en invalidation d'élection contre le Dr McLENNAN aura été réglée.

Des lettres ont été écrites par au moins un ministre, notifiant les fonctionnaires sous ses ordres de ne donner d'emploi à aucun adversaire du gouvernement.

Il ne faudra pas longtemps pour faire disparaître cette manière méprisable de traiter le public.

Bien à vous,

H. CAMERON.

Voilà un document qui prouve hors de tout doute que durant 18 ans, dans le comté d'Inverness, pas un fonctionnaire n'a été destitué pour des actes politiques qu'il aurait commis. Bien plus, il prouve aussi que nous avons conservé leur emploi à un grand nombre malgré leur incessante et vigoureuse opposition au gouvernement. Voilà quelle a été notre politique. Elle a consisté à ne jamais destituer un fonctionnaire, à moins que ce ne fût pour incompetence, ingérence violente et partisanerie dans les élections, ou autres justes causes étrangères à la politique.

Le maintiens que c'est la vraie politique que devraient suivre les deux partis, et le gouvernement actuel portera la responsabilité d'avoir causé un tort considérable au pays, en s'écartant de ce programme pour adopter celui qui veut que les dépoûillés appartenissent aux vainqueurs. Sur lui retombera Podieux d'avoir chassé de leurs positions des fonctionnaires grands et petits, sans autre motif que de pouvoir caser ses partisans.

Personne ne nie que lorsqu'une vacance survient, le gouvernement peut très bien la remplir par un
Sir CHARLES TUPPER.

homme compétent choisi dans ses propres rangs; mais on n'a jamais vu de plus criante injustice que ces destitutions en masse des fonctionnaires, petits et grands, pour l'unique raison qu'ils ne partagent pas les opinions politiques du parti au pouvoir et que des partisans désirent leurs places.

Je me serais abstenu de donner ces explications sans la provocation de l'orateur qui m'a précédé, qui n'a certainement pas pris le meilleur moyen d'expédier la besogne. Connaissant les torts du ministre des Chemins de fer et Canaux, qui tient dans ses mains le sort de milliers d'hommes, c'eût été méconnaître les meilleurs intérêts du pays que de laisser ces remarques sans réponse, et de ne pas saisir cette occasion de dénoncer publiquement la conduite cruelle et injuste du ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. McLENNAN (Inverness): En réponse à l'honorable chef de l'opposition, et à la lettre inoffensive qu'il vient de lire, je dois dire que parmi ceux qui ont participé à la générosité du Dr Cameron, et qu'il mentionne dans sa lettre, se trouve M. Walter Lawrence. Cet homme fait de grandes affaires dans une localité du comté d'Inverness, appelée Chéticamp. C'est un centre acadien, habité principalement par des pêcheurs et de petits cultivateurs, tous gens industrieux et infiniment respectables. Ces gens ont toujours considéré M. Lawrence comme un chef, et depuis quarante-cinq ans, c'est de lui qu'ils se procurent leurs approvisionnements pour la pêche et autres; je Dr Cameron, il n'y a pas de doute, s'est bien donné garde de ne pas le faire destituer et de lui faire perdre une position de \$10 ou \$15 par année.

M. John-P. McFarlane, était directeur de la poste à Margaree, et tout en admettant que j'ai contribué à faire élire le Dr Cameron pendant que McFarlane le combattait, il est également vrai que je ne voulais pas que McFarlane abusât de la position de directeur de la poste, et une fois entre autres, M. J.-B. Paton, agent de la *Manufacturers' Insurance Co.*, de Halifax, est venu à Margaree et est allé au bureau de poste échanger un mandat postal. McFarlane l'a si mal reçu, que j'ai eu positivement honte de voir un fonctionnaire public de mon village agir de la sorte envers un étranger. J'ai immédiatement donné à M. Paton toute l'assistance que j'ai pu, pour que l'affaire fût portée à la connaissance du gouvernement afin que McFarlane fût puni pour s'être conduit ainsi envers un étranger.

McFarlane est bien connu pour être un partisan actif et des plus violents, et il n'a eu que ce qu'il méritait lorsque, pour cette affaire et d'autres du même genre, il a été destitué par le gouvernement actuel, comme il aurait dû l'être par le gouvernement précédent, s'il avait su tenir compte de l'efficacité du service.

McFarlane faisait un commerce assez étendu dans cette partie du comté, et sans compter qu'il avait été longtemps un partisan obséquieux du Dr Cameron, ce dernier avait sans doute juger prudent de ne pas le faire destituer, pour les mêmes raisons que dans le cas de M. Lawrence.

Mais je voudrais bien savoir si le Dr Cameron a été aussi généreux envers le frère de M. Lawrence, qui n'est pas aussi riche que celui de Chéticamp, et qui n'avait que son salaire pour faire vivre une nombreuse famille. M. Lawrence, de Chéticamp, est riche, comme je l'ai dit, et c'est la place de \$10

qui avait besoin de lui, et non lui qui avait besoin de la place.

On n'a pas eu les mêmes égards pour M. Lawrence, de Port-Hastings. Ce dernier recevait \$1,000 ou \$1,200 par année comme chef de gare, et vivait avec son salaire. Sans qu'une accusation eût été portée, sans la moindre enquête, il a été destitué, et lui et sa famille se sont trouvés dans le chemin. Cependant, l'honorable chef de l'opposition prétend que c'est une basse cruauté de priver ces gens qui servent fidèlement le pays, de leurs positions et des moyens de faire vivre leurs familles; et cela n'empêche pas le Dr Cameron d'écrire à cette Chambre — la seule manière qu'il ait de jamais se faire entendre ici — que lui, l'homme innocent par excellence, n'a jamais fait destituer un fonctionnaire pendant dix-huit ans.

Le salaire total de l'autre employé, qu'il a eu la générosité d'épargner, ne s'élevait pas à \$100; et sous tous les rapports, la place convenait au titulaire. M. George-C. Lawrence, chef de gare sur l'Intercolonial, a été destitué par le même Dr Cameron et par le même gouvernement auquel les honorables membres de la gauche prêtent tant de mansuétude.

M. POWELL: Qui a nommé M. Lawrence chef de gare ?

M. McLENNAN: Si je me le rappelle bien, il a été nommé peu de temps avant la chute du gouvernement Mackenzie.

M. POWELL: Est-ce que le chemin allait jusque là, dans le temps ?

M. McLENNAN: Il y avait le prolongement de l'est; et M. Lawrence était chef de gare à la station terminus du Cap-Breton. M. James McDonald, le respecté député d'Inverness à la législature provinciale, était directeur de la poste à West-Bay, tout comme M. Walter Lawrence.

Lawrence était à Chéticamp. Son traitement était de \$10, le même que celui de M. Lawrence. Il était dans la même position vis-à-vis du Dr Hugh Cameron que M. Lawrence. On sait parfaitement, dans Inverness, que si le Dr Cameron avait cru qu'il était de son intérêt ou de l'intérêt de son parti de destituer M. McDonald, il l'aurait fait, comme dans le cas de M. Lawrence, de Hastings. Mais il a cru aussi, dans cette circonstance, qu'il était mieux de ne pas réveiller le chat qui dort. M. Charles McDonald est un cultivateur du Lac-Ainslie, qui est directeur de la poste avec un traitement de \$10. J'ai été l'adversaire du Dr Cameron, dans l'élection du 23 juin dernier, et je suis convaincu que M. McDonald a voté contre moi, car il a voté depuis plusieurs années pour les candidats conservateurs. Cependant, personne n'a demandé la destitution de M. McDonald.

Pour l'information de l'honorable député, je lui dirai que M. Joseph Deveaux, garde-pêche à Chéticamp, a été destitué pour avoir commis une espèce de délit. Il a sollicité quelques-uns de ses voisins à aller faire la pêche au saumon au moyen de harpons dans la rivière Chéticamp, afin de prouver au gouvernement, en faisant saisir les engins de pêche de ses compagnons et en portant plainte contre eux, qu'il était un employé vigilant. Ses voisins, sans se douter du piège qu'on leur tendait, ont été en compagnie de M. Deveaux faire la pêche au saumon au moyen de harpons dans la rivière Ché-

ticamp. Mais le garde-pêche a dénoncé ses voisins à M. Bertram, l'inspecteur des pêcheries de l'île du Cap-Breton, et a amené devant les tribunaux ces gens inoffensifs qui ont été condamnés à l'amende. J'ai raconté l'affaire au ministre de la Marine et des Pêcheries, qui a aussitôt pris les mesures nécessaires afin de destituer M. Deveaux, non pas parce que j'avais accusé ce dernier d'ingérence dans la politique, mais sur les témoignages donnés sous serment en présence des préposés des pêcheries dans le comté d'Inverness.

Telles sont les "victimes" dont le Dr Hugh Cameron et ses amis dans cette Chambre pleurent le malheureux sort.

Le directeur de la poste à Creigmore, M. Duncan Cameron, n'a pas été destitué, parce que le Dr Cameron a cru qu'il n'était pas de son intérêt de le faire, car c'est un petit bureau qui rapporte \$10 à son titulaire; ce bureau se trouve dans la localité où le Dr Cameron fait affaires, et ce dernier a cru qu'il était mieux pour lui de ne faire aucun changement. Comme je l'ai déjà dit, la place lui convenait. M. McDonald de Port-Hope a été destitué pour des raisons politiques seulement, sur la recommandation du Dr Cameron. J'ai eu, à Port-Hope, une intéressante rencontre avec le chef de l'opposition. C'est le chef-lieu du comté d'Inverness; le bureau de poste donnait donc un joli traitement, de là la destitution. M. Aucoin, assistant receveur des douanes à Chéticamp, a été destitué, et je crois que c'est le seul fonctionnaire de tous ceux que l'honorable député a énumérés qui ait été renvoyé à ma recommandation, à cause d'ingérence active dans la politique. M. Aucoin est d'abord le conseiller municipal conservateur de Chéticamp, dans le conseil municipal d'Inverness; il a été l'agent de mon adversaire à Chéticamp, dans l'élection du mois de juin dernier, et, en outre, il a été un partisan politique très actif. J'ai fourni la liste des employés que le Dr Cameron avait été assez généreux de maintenir dans leurs fonctions; c'étaient des hommes que le Dr Cameron a cru de son intérêt politique de ne pas molester, et le parti conservateur a été assez généreux pour ne pas les priver de leur emploi. Il a fait des destitutions quand il a cru pouvoir en retirer quelque profit, comme dans le cas de M. Georges-C. Lawrence et dans d'autres cas. Je crois avoir exposé sous leur vrai jour les fantastiques découvertes qu'a faites l'honorable chef de l'opposition, en lisant la lettre mélancolique de son regretté ami.

M. TAYLOR: Je crois que le *whip* du gouvernement (M. Sutherland) a malheureusement accusé les membres de la gauche de dépenser inutilement le temps de la Chambre. S'il s'était tenu aussi régulièrement dans cette Chambre que d'autres députés, il aurait constaté que toutes les fois qu'il s'est élevé un débat orageux, c'est toujours l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) qui a mis le feu aux poudres. Il est encore responsable du temps perdu aujourd'hui. Le *whip* du gouvernement sait, ou devrait savoir, que quand lui et ses amis siégeaient à la gauche de l'Orateur, toutes les fois qu'un député ministériel attaquait l'opposition, cette dernière faisait, en réponse, trois ou quatre discours. Je crois que le gouvernement n'a, cette année, aucun reproche à faire à l'opposition; je crois que nos critiques étaient justes, et que nous n'avons pas dépensé inutilement le temps de la Chambre.

Mais lorsqu'un député ministériel se lève pour défendre le gouvernement, et à défaut d'arguments lance l'injure à la face du parti conservateur, il doit s'attendre à trouver chaussure à son pied. L'honorable député a fait des déclarations inexactes lorsqu'il a défié les membres de l'opposition de citer un seul cas où un fonctionnaire du gouvernement conservateur n'ait pas été en communication d'idée avec la politique conservatrice.

J'ai dans ma main une réponse à cette déclaration. Je ne sais pas s'il s'agit du département des Travaux publics ou du département des Chemins de fer et Canaux, mais comme les chefs de ces ministères sont à leur siège, je me permettrai de lire la lettre que l'on m'a écrite :

GANANOQUE, 17 mai 1897.

CHER MONSIEUR.—Durant les sept dernières années, j'ai été à l'emploi du gouvernement fédéral, dans le département des Travaux publics, comme pilote d'un remorqueur. J'étais dernièrement sur le remorqueur *St. Paul*. Pendant que j'ai été au service du gouvernement, on n'a porté aucune accusation contre moi, et l'on n'a jamais rien eu à me reprocher. Chaque printemps, je recevais avis de me rendre à mon travail à telle date. Ce printemps, ne recevant pas d'avis, j'ai télégraphié à James Howden, le surintendant des dragueurs, mais il ne m'a pas répondu. J'ai alors fait écrire au département par un libéral éminent qui m'a dit, plus tard, n'avoir pas reçu de réponse. En conséquence, j'en ai conclu que j'étais destitué. En février dernier, j'ai fait une demande pour être nommé de nouveau pour cette saison. Si l'on m'avait averti alors que je ne serais pas engagé de nouveau, je me serais efforcé de trouver de l'ouvrage ailleurs ; mais l'on n'en a rien fait, et aujourd'hui, je me trouve sans emploi, avec une famille à soutenir. Je ne connais aucune raison de mon renvoi, si ce n'est que j'ai voté à la dernière élection générale. J'ai toujours été libéral. Je n'ai pris aucune part à la dernière élection, et je n'ai dit à personne pour qui j'avais voté. Je suis convaincu que l'opposition à Ottawa fait bien d'exposer au parlement et au peuple ces cas de destitution, et je vous autorise à vous servir de cette lettre pour cette fin.

(Signé) DANIEL-J. KENNEDY.

Je puis vous dire que M. Kennedy est un libéral qui réside dans mon comté. Il est navigateur, et il m'a demandé si je pouvais lui procurer un emploi sur les bateaux du gouvernement. Je lui ai donné une lettre d'introduction pour M. Howden demandant à ce dernier de la transmettre au département. M. Howden a dit à M. Kennedy de se mettre à l'ouvrage, il a été ainsi employé jusqu'au jour de sa destitution, cette année. Mon honorable ami, le whip en chef du gouvernement (M. Sutherland), a déclaré de plus qu'il n'y avait que des employés temporaires qui avaient été destitués. Je désire demander au ministre des Chemins de fer et Canaux si les écluseurs qui ont été destitués dans le comté de Welland, ne sont que des employés temporaires, lorsque leur engagement est à l'année. Les journaliers employés aux écluses ne sont naturellement payés qu'à la saison quand le canal est ouvert. Mais les écluseurs sont partout payés à l'année, et il en est ainsi depuis 18 ou 20 ans ; cependant, quelques-uns d'entre eux ont été mis à la porte. Je me serais contenté de lire cette lettre, si le whip en chef du gouvernement n'avait pas reproché aux membres de l'opposition de faire perdre le temps de la Chambre. Je suis convaincu que toute personne qui feuilleter les *Débats* constatera que les députés ministériels ont pris plus de temps afin d'insulter et de salir le gouvernement conservateur, que les membres de l'opposition n'en ont pris pour le défendre.

M. SNETSINGER : On s'est beaucoup plaint des destitutions qui ont été faites sur le canal de M. TAYLOR.

Cornwall. Je puis dire que sur le grand nombre d'employés qu'il y a sur ce canal, il n'y en qu'une seule destitution, à ma connaissance. Le gouvernement a traité ces employés avec beaucoup de générosité. J'ai eu des conversations avec un grand nombre d'entre eux depuis les dernières élections ; ils sont allés presque à chaque assemblée conservatrice dans le comté, ils ont abandonné les écluses ou laissé leur ouvrage sur le canal, pour se rendre à ces assemblées. Quand je leur ai parlé de la chose, ces hommes m'ont dit qu'ils étaient obligés d'en agir ainsi, car autrement, ils auraient été probablement destitués. Je prétends qu'il n'y a qu'un seul employé qui ait été destitué. Il y a eu un autre homme qui n'a pas été destitué ; mais il a été remercié de ses services parce qu'on n'avait plus besoin de lui sur le canal. Cet homme avait toujours été conservateur, mais il a été engagé de nouveau et il est encore aujourd'hui sur le canal. Sous l'ancien gouvernement, il y a eu une foule de destitutions, et je puis prouver ici que les employés ont été destitués simplement parce qu'ils avaient voté contre le gouvernement conservateur, et pour ce motif seulement.

M. McCLEARY : Je désire donner une explication personnelle à propos d'une déclaration de l'honorable député d'Oxford (M. Sutherland). Il a dit qu'il y avait eu une entente virtuelle entre moi et le surintendant des canaux, et que ce dernier n'avait rien autre chose à faire que de me fournir des renseignements et qu'il serait bon, pour le gouvernement, de faire une enquête à ce sujet. Je désire affirmer que, ni directement ni indirectement, je n'ai eu aucune communication avec M. Thompson à ce sujet ; je ne lui ai pas parlé depuis au delà de six mois, et je n'ai eu à ce sujet aucune communication avec lui ni par lettre, ni autrement. Ces assemblées sont parfaitement connues du public, et pour prouver mon affirmation, je vais vous lire un court article qui vous indiquera la source de nos renseignements. Je lis dans le *Journal* de Sainte-Catherine, un journal libéral, l'avis de convocation suivant :

L'Assemblée des travailleurs libéraux des comtés de Lincoln et de Welland, tenue hier après-midi dans cette ville, était composée des membres éminents du parti venus de toutes les localités des deux circonscriptions électorales. On a discuté assez longuement s'il ne serait pas opportun de nommer un comité central dont la mission serait de recommander la destitution et la révoocation des employés des administrations publiques dans les comtés de Lincoln et de Welland.

Ainsi, la réunion des trois comités était connue du public, ainsi que le fait que ces comités devaient décider des destitutions et des nominations à faire. Dans la ville où je réside, le parti est divisé en trois comités. Après les réunions de ces comités, j'ai toujours appris ce qui s'y était passé, car les hommes qui n'étaient pas nommés étaient mécontents, jetaient des hauts-cris, et donnaient des renseignements sur ce qui s'était passé. Ainsi, il n'est pas juste d'accuser un fonctionnaire public de m'avoir fourni des renseignements à ce sujet. Permettez-moi de vous donner les noms de quelques personnes présentes à ces réunions. Je vois que des discours ont été faits par le président et les messieurs Perritt, de Port-Dalhousie, W.-H.-J. Evans, de Niagara, Capitaine Sheppard, de Queenston et par d'autres. Le capitaine Perritt, de Port-Dalhousie, est, je crois, receveur des douanes à cet endroit, de sorte que si l'on fait une enquête sur la

conduite des fonctionnaires, on ne devra pas oublier cet homme.

A six heures la séance est suspendue.

Séance du soir.

EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 31) concernant la Compagnie du chemin de fer de Trail-Creek et de la Colombie. (M. Gibson.)

Bill (n° 32) concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootanie. (M. Gibson.)

Bill (n° 92) concernant la Compagnie du Grand Oriental. (M. Préfontaine.)

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 28) concernant la Compagnie de placement et d'agence du Canada (à responsabilité limitée). (M. Davin.)

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE RISTIGOUCHE A VICTORIA.

M. WOOD (Hamilton) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 99) concernant la Compagnie de chemin de fer de Ristigouche à Victoria.

M. McALISTER : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire dire quelques mots relativement à ce bill. En 1885, un acte a été adopté par la législature du Nouveau-Brunswick constituant en corporation une compagnie dite "La Compagnie du chemin de fer de colonisation de Ristigouche à Victoria", pour construire un chemin de fer partant de quelque point sur l'Intercolonial, à ou près Campbellton, et allant à quelque point sur la rivière Saint-Jean, à ou près les Grandes Chutes. Ce chemin de fer doit traverser les comtés de Ristigouche et de Victoria. Dans l'automne de la même année 1885, le département des Chemins de fer a donné des instructions pour faire explorer ce chemin, car d'après les instructions envoyées à M. Duffy, l'ingénieur chargé de ce travail, nous avons constaté que ce n'était qu'une simple exploration. C'est M. Schreiber, l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, qui a donné les instructions dans le mois d'août 1885 : Voici ces instructions :

Avant reçu instruction du département de faire une exploration du tracé projeté de ce chemin de fer, j'ai envoyé M. Duffy pour faire ce travail.

Ce chemin de fer projeté doit se joindre à l'Intercolonial, à environ 8 milles à l'ouest de Campbellton.

Qu'il me soit permis de dire que ce fut là le point de départ des ingénieurs. Au lieu de partir de Campbellton, ils sont partis d'un point situé à six ou huit milles à l'ouest de Campbellton.

Ce chemin de fer projeté doit se joindre à l'Intercolonial, à environ 8 milles à l'ouest de Campbellton, pour traverser la ligne qui sépare les eaux de la rivière Ristigouche, des eaux de la rivière Saint-Jean et opérer un raccourcissement avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, aux Grandes Chutes.

Je crois que l'acte dit à ou près les Grandes Chutes. Dans le mois d'août, les ingénieurs se sont rendus à

Campbellton, et après quelques jours employés en préparatifs, ils ont commencé à explorer le tracé ; ils ne l'ont exploré que de Campbellton aux Grandes Chutes, une distance d'environ 108 ou 110 milles. Ils sont revenus à Ottawa ; l'ingénieur fit son rapport et le transmit au département, le 29 septembre. Cela prouve à la Chambre qu'il était impossible de faire un tracé quelconque du chemin, dans le peu de temps que ces ingénieurs avaient à leur disposition. Il n'y avait qu'un groupe composé de 8 ou 10 hommes ; ils ont parcouru toute la distance à travers une région déserte : toute la route, entre ces deux points, traverse une région déserte. La Chambre verra que c'était simplement une exploration, et qu'il était impossible de faire un tracé et un plan des lieux en aussi peu de temps. C'est la tout le tracé ou toute l'exploration faits sur toute la route, à l'exception de 35 milles de chemin dont on avait fait le tracé définitif en 1894 et 1896. L'ingénieur, lorsqu'il a fait son rapport, a dressé un plan sommaire de la route, et il l'a transmis au ministre des Chemins de fer et Canaux. On n'a rien fait de plus, et en vertu de la loi, la charte expirait en 1888, mais on prolongea le délai jusqu'en 1891 ; dans cette année, on a adopté un amendement à l'acte, par lequel on prolongeait le délai fixé pour trois ans encore. On ne fit rien encore à l'expiration de ces trois ans, et la charte se trouva périmée en 1894. A la session de la législature du Nouveau-Brunswick, en 1894, on vota un nouvel amendement accordant encore un délai de trois ans, à compter du jour que l'amendement avait été voté, savoir, le 21 avril 1894. Par conséquent, la charte devait expirer le 21 avril 1897, si l'on ne faisait pas un tracé et un plan de toute la route. Je vais vous lire l'acte de 1894, article 2, lequel n'est qu'une répétition des actes de 1888 et 1891, quant au délai.

M. BRITTON : Puis-je poser une question à l'honorable député ? Est-ce qu'il a limité son discours à une heure ?

M. McALISTER : Je veux expliquer toutes les circonstances et je crois, M. l'Orateur, que c'est mon droit.

Voici ce que dit l'article 2 de la loi de 1894.

Pour que la compagnie ait droit aux privilèges qui lui sont conférés par sa charte, le tracé et plan de la route projetée partant de quelque point sur le chemin de fer de l'Intercolonial, dans la paroisse d'Addington, à ou près Campbellton, dans le comté de Ristigouche et allant à quelque point sur la rivière Saint-Jean, dans l'un ou l'autre des comtés de Victoria ou de Madawaska, devront être faits avant l'expiration de trois années, et la construction de la dite ligne devra être commencée dans les six ans à compter de l'adoption du présent acte, et la construction *bona fide* sera continuée d'année en année, de façon à ce que toute la ligne soit complétée dans les dix ans à compter de l'adoption du présent acte.

Vous voyez, M. l'Orateur, que le temps est clairement limité, et je prétends que la charte est expirée le 21 avril dernier, parce que l'on n'a pas tracé toute la ligne conformément aux dispositions de l'acte et de ses amendements. La charte n'existe donc plus. Les promoteurs de la compagnie ne prétendent pas que l'on a exécuté sur ce chemin, en fait de tracé, autre chose que ce que je viens de mentionner. J'appellerai l'attention sur le fait que l'acte ne dit pas que le tracé devra être fait, mais que tous les tracés nécessaires devront être faits. Il paraît donc évident que tous les tracés nécessaires pour la construction de ce chemin devaient être faits dans les trois ans afin de conserver

la charte en vigueur. Mais aucun tracé n'a été fait depuis l'adoption de l'acte de 1894, excepté pour les 35 milles que j'ai mentionnés, et cela, depuis Campbellton, et l'on n'a pas fait un tracé en suivant la même route, car on a commencé à un point situé à huit milles à l'ouest de Campbellton, quand le tracé qui avait été fait partait de la ville de Campbellton, 8 milles plus à l'est, et, par conséquent, cette partie de la route qui a été tracée en dernier lieu ne l'avait jamais été. Dans l'automne de 1894, afin de construire ce chemin, la compagnie dont j'étais alors l'un des membres, fit faire le tracé définitif de 15 milles du chemin pour lesquels le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial avaient voté une subvention, et la compagnie fit des démarches pour compléter cette partie du chemin. Elle fit donc un tracé de 15 milles, au prix de \$2,000. Les choses en restèrent là jusque dans l'automne de 1895, quand une autre compagnie convint d'accepter la charte et de construire le chemin. La compagnie adopta des résolutions autorisant les directeurs à transporter la charte à toute compagnie qui, par sa position financière, établirait qu'elle était en état de construire le chemin. La compagnie qui entreprit de construire le chemin fit un contrat avec la compagnie du chemin de fer afin d'obtenir le transport de la charte et s'engagea à construire le chemin et elle paya aux directeurs de l'ancienne compagnie \$2,000, savoir, la somme que l'on avait dépensée pour le tracé des 15 milles dont j'ai parlé il y a un instant. Dans le printemps de 1896, en mars, je crois, la nouvelle compagnie, après avoir fait voter une loi par la législature du Nouveau-Brunswick, pour ratifier le transport du chemin et obtenir le droit d'émettre des obligations et différents pouvoirs, commença les travaux, envoya sur les lieux des ingénieurs et commença à Campbellton à faire le tracé du chemin. A la fin du premier mois, on paya des comptes s'élevant à \$2,300 ou \$2,400, mais les mois suivants, les comptes ne furent pas payés à leur échéance; cependant, les ingénieurs continuèrent leurs travaux, employant des hommes tout comme auparavant, et dans le mois de juillet, les comptes accumulés s'élevaient à \$4,000 ou \$5,000. L'ingénieur en charge des travaux voulut avoir de l'argent pour payer ses dépenses et payer les matériaux, mais la compagnie ne lui envoya pas d'argent, et alors, il écrivit et il télégraphia plusieurs fois au président, M. Boselly, afin d'avoir de l'argent pour payer les comptes en souffrance. Pendant quelque temps, on lui répondit que l'argent était à la veille d'arriver et qu'on le lui enverrait dans quelques jours. Mais les quelques jours se passèrent, une semaine se passa, un mois se passa, et l'argent était encore à venir. L'ingénieur écrivit alors à M. Demets, de New-York, le seul homme qui avait mis de l'argent dans ce chemin et qui désirait beaucoup le voir achever. M. Demets répondit qu'il était étonné de la tournure que les choses avaient prise. Je vais lire un passage de sa lettre, datée du 3 septembre 1896; il écrit :

Je suis énormément surpris que vous n'ayez reçu que \$2,500 en chiffres ronds. J'ai convenu d'avancer \$5,000 pour payer les dépenses du tracé de la première section du chemin, et les \$1,000 que je vous ai envoyés directement le 8 juin, était la différence que je devais en vertu de mon engagement.

L'ingénieur écrivit alors à M. Demets une seconde lettre, après avoir reçu de M. Boselly un état indiquant les sommes qu'il avait reçues et les sommes
M. McALISTER.

qu'il avait payées pour la construction du chemin. En réponse à cet état, M. O'Dwyer, l'ingénieur en charge des travaux, reçut, le 8 septembre 1896, de M. Demets, une lettre dont je vais vous lire le passage suivant :

NEW-YORK, le 8 septembre 1896.

CHER MONSIEUR,—Merci beaucoup de la franche déclaration que vous faites dans votre lettre du 5 courant que je reçois ce matin. Je n'avais pas le moindre soupçon de ce qui se passait d'irrégulier à Toronto, avant de recevoir votre télégramme du 16 juillet, et je regrette beaucoup que vous ne m'ayez pas communiqué de plus amples détails au reçu de la lettre que je vous ai écrite en réponse à ce même télégramme.

L'état de comptes rendu par M. Secord est bien différent du vôtre, mais j'en comprends l'idée qui était de réduire autant que possible le montant affecté à leur propre usage.

Bien que je désire vous tirer de l'impasse où la mauvaise administration du chef de la compagnie vous a mis ainsi que vos hommes, vous comprenez qu'il faudrait être fou aujourd'hui pour placer de l'argent dans cette inique compagnie, car Boselly et Secord, contrôlant la majorité des actions, continueraient assurément à absorber la moitié de tout montant que l'on pourrait leur confier.

J'ignore si le Canada a des lois contre ces pratiques, mais je viens d'écrire à Boselly que s'il ne règle pas immédiatement avec vous, pour \$5,000, je soumettrai la chose au ministre des Chemins de fer et Canaux, à Ottawa. Je serai aise d'apprendre, de vous-même par télégramme, ce qui a été fait.

L'affaire m'a été représentée d'une manière bien différente, naturellement, Boselly ayant tout intérêt à rendre la chose aussi attrayante que possible, vu qu'il avait mis \$11,000 dans sa poche; c'est-à-dire, lui et Secord, autant que je sache.

Je dois dire que j'ai refusé absolument d'avancer un seul dollar depuis que je sais la situation, et tout ce que Boselly ou Secord vous ont écrit ou télégraphié, concernant le trésorier, n'est qu'audacieux mensonge.

Voilà la réponse de M. Demets, un des directeurs qui ont fait transférer la charte et qui ont entrepris la construction du chemin. M. Demets était le seul homme de la compagnie qui eût de l'argent à avancer pour le tracé ou la construction du chemin.

Les premiers directeurs de la compagnie étaient Francis-R. Boselly, Edmond-A. Charters, George Demets, Herbert-C. Secord et William Murray. A la suite de certains mécontentements au sujet de M. Murray, comme directeur, on s'adressa aux représentants locaux pour obtenir un changement. Un changement fut fait en conséquence, et le docteur Lunam, de Campbellton, fut nommé à la place de M. Murray. Une lettre circulaire fut adressée par M. Boselly, ou en son nom. La pression dont il est question dans cette circulaire n'a pas été exercée sur les directeurs; mais les représentants locaux savaient que si M. Murray continuait d'être un des directeurs, il emploierait son influence contre eux, et ils apprirent qu'un lieu de \$2,000, \$5,000 avaient été payés. Les \$2,000 étaient allées à la compagnie, \$3,000 sont allées à deux des directeurs de la compagnie.

Ainsi c'était là un état de choses peu satisfaisant, et l'on désirait voir un changement dans la direction. Ce changement fut fait, et le docteur Lunam fut nommé directeur.

Plus tard, le 22 septembre 1896, M. Demets écrit ce qui suit à M. O'Dwyer: "D'après la lettre ambiguë de M. Boselly, je suis porté à croire que nos dépenses se sont élevées à \$8,000." Or, M. O'Dwyer adresse un état honnête établissant exactement ce qui était dû, entre \$4,000 et \$5,000. M. Demets a ensuite examiné les comptes qui non seulement différaient de l'état envoyé par M. Boselly, relativement aux dépenses, mais indiquaient qu'il était dû une somme beaucoup moindre que celle qu'il donnait.

Evidemment, les directeurs de cette compagnie qui semblent maintenant réunis et paraissent travailler de concert à l'adoption de ce bill, ne formaient pas alors une famille tout à fait heureuse.

Le 1er octobre 1896, M. Charters écrit à M. O'Dwyer au sujet de la manière dont les travaux étaient conduits et dont les fonds fournis par M. Demets étaient affectés, et voici ce qu'il dit de M. Boselly :

Mais si nous pouvons le ramener dans l'ordre, obtenir cet argent et régler notre compte, ce sera plus agréable qu'une exposition publique, et je suis convaincu que les travaux avanceront parfaitement, en temps voulu ; mais vous pouvez être sûr que sous la direction et le contrôle de M. Boselly, qui s'est montré, à mon avis, tout à fait ignorant des principes d'administration, de courtoisie et d'honnêteté. Si vous le voulez, je serais heureux d'avoir une copie de ce précieux état relatif au \$5,000 ; mais vous n'avez peut-être pas le temps.

Cette lettre contient beaucoup d'autres choses d'une nature personnelle qu'il n'est pas nécessaire de mentionner ici ; je mentionne simplement ces faits pour démontrer comment cette compagnie conduisait ces travaux, comment elle administrait l'argent avancé par un des directeurs pour la construction du chemin, et comment tous les directeurs connaissaient l'existence de ces irrégularités.

Je cite cette lettre pour établir quelle opinion M. Charters avait de M. Boselly, le président de la compagnie, et que M. Charters savait que l'argent avancé par M. Demets, pour le tracé, était mal administré.

Les choses continuèrent ainsi jusqu'à ce que le Dr Lunam, directeur local, demanda, au mois d'octobre 1896, je crois, la convocation d'une assemblée pour étudier l'opportunité de chercher à payer la dette. Il fut en conséquence, tenue à Toronto, une assemblée à laquelle assistaient tous les directeurs, mais on n'en vint à aucun résultat pratique. Le Dr Lunam recommanda que chacun des directeurs fournit un certain montant pour payer les réclamations pressantes.

M. WOOD (Hamilton) : Je crois que l'honorable député n'a d'autre but que de détruire le bill, et je suis prêt à admettre. . . .

M. PORATEUR : Je ne crois pas que l'honorable député ait le droit d'imputer des motifs de ce genre ; l'honorable député de Restigouche (M. McAlister) est parfaitement dans l'ordre.

M. McALISTER : En réponse à l'honorable député, je dois dire que l'étude de la question que je veux soumettre me prendra plus de deux heures, et je ne parle pas simplement pour occuper le temps de la Chambre, car il y a tant à dire sur la question, qu'il me faudra au moins deux heures.

M. WOOD (Hamilton) : Je comprends très bien les motifs qui vous animent.

M. McALISTER : Je disais que le Dr Lunam, le seul directeur local, un homme d'honneur, très ennuyé de la manière dont les affaires de la compagnie étaient administrées, désirait régler la chose ; il proposa que chacun des directeurs fournit un certain montant pour le paiement des réclamations pressantes.

Cela fut adopté, et chacun consentit à contribuer \$100 pour payer les ouvriers et certains comptes. Après un certain temps, M. Boselly adressa au Dr Lunam un chèque de \$100, sa quote-part. Le Dr

Lunam savait que M. Boselly avait déjà envoyé des chèques qui n'avaient pas été payés, et il prit la précaution de déposer ce dernier à la banque, pour collection. Lorsque le chèque fut présenté à la banque de Toronto où il était payable, on découvrit que M. Boselly n'avait rien à son crédit à la date mise sur le chèque, ni à la date de la présentation, et qu'il n'avait rien eu entre ces deux dates. Le chèque fut donc renvoyé, de sorte qu'il n'y eut rien de fait. Les choses marchèrent ainsi, les dettes s'accumulant et aucun argent n'étant envoyé pour les payer.

Il en résulta que le sentiment public, dans la ville de Campbellton et dans tout le comté de Ristigouche, s'éleva contre cette compagnie, et lors de la réunion de la législature du Nouveau-Brunswick, au mois de février dernier, une nouvelle charte fut demandée, l'ancienne étant expirée du 21 avril en conséquence du défaut de remplir les conditions.

Une assemblée fut convoquée à Campbellton pour aviser à l'opportunité de presser la demande d'une nouvelle charte. Le projet de loi fut approuvé à l'unanimité, et demande fut faite à cet effet, dans le mois de février, dont avis fut donné le 11 février 1896.

Cette circulaire dit qu'aucun avis n'a été donné, mais c'est inexact ; avis fut donné le 11 avril, et il était plus long que celui donné par les promoteurs du bill que je combats aujourd'hui.

Le premier avis parut le 22 avril, cette année, et la requête fut soumise au comité des Ordres permanents, le 4 mai, et rapportée par ce comité.

Le président de la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria, qui existait alors, voyant cette demande d'une nouvelle charte, se mit alors en frais de prélever des fonds pour payer les dettes de la compagnie. Il fit plusieurs propositions, mais aucune pour payer le montant dû. Il voulait toujours du temps.

Les représentants provinciaux, MM. Mott et Labilloy, comprenant ce que valait cette promesse, firent la demande d'une nouvelle charte. Alors, la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria retint les services d'un avocat et combattit la charte de toutes ses forces.

Naturellement, il y avait divergence d'opinion entre les membres du comité des chemins de fer. Quelques-uns croyaient qu'il ne convenait pas d'accorder une nouvelle charte, vu que celle du Ristigouche et Victoria existait encore. Mais lorsque les faits furent exposés devant le comité, ainsi que la manière dont la compagnie avait agi, le comité décida que, dans les circonstances, il était juste d'accorder une nouvelle charte, et elle fut accordée le 6 mars dernier. Alors, le président de la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria fit des démarches pour faire transférer cette charte à sa compagnie. Dans ce cas, cette compagnie aurait eu les deux chartes, et elle aurait pu poursuivre les travaux. Mais le sentiment public, dans le comté de Ristigouche, contre toute compagnie à laquelle serait attaché M. Boselly, était si fort, que l'on ne voulut pas approuver les négociations. Ainsi, rien ne fut fait.

Il n'y a pas longtemps, MM. Malcolm et Ross, entrepreneurs bien connus au Nouveau-Brunswick et dans tout le pays, firent un arrangement avec la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest pour construire le chemin. Ils étaient prêts à déposer un montant de \$50,000 à \$200,000, comme preuve de leur bonne foi. En conséquence

de cette offre, la compagnie entra en négociations avec les entrepreneurs : mais elle stipula que MM. Malcolm et Ross devait se charger des dettes de la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria. Les entrepreneurs consentirent à prendre les dettes raisonnables de la compagnie, c'est-à-dire les dettes faites pour le tracé définitif du chemin. On fit alors le contrat. Après cela, la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria demanda à ce parlement de confirmer une charte qui, je le prétends, était expirée déjà avant que l'application fût faite. D'après sa teneur cette charte expirait le 21 avril, et aucune demande ne fut faite avant le 22 avril.

Maintenant, dans cette circulaire dont j'ai parlé, il y avait des accusations de collusion entre l'ingénieur et des personnes de Campbellton, contre la compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria, et aussi une accusation contre les actionnaires de cette compagnie, qui, disait-on, intriguait contre les promoteurs de ce bill depuis l'époque du transfert.

Je dois dire qu'il n'y a pas un mot de vérité dans ces accusations. A l'appui de ce que je dis, je puis invoquer ce qui a eu lieu à Ottawa après que le transfert eut été fait, en 1896. M. Bosely est venu me voir à maintes reprises au sujet d'une subvention fédérale pour la ligne. Je lui ai aidé autant que possible ; j'ai de plus obtenu une promesse du gouvernement que la ligne serait subventionnée. Cela a paru satisfaire M. Bosely. Il se rendit au Nouveau-Brunswick pour obtenir une législation confirmant le transfert. MM. Mott et Labilloy, les représentants provinciaux que l'on accuse d'être ligés contre lui, lui donnèrent leur plus cordial appui, comme le sait le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Ils lui aidèrent de toutes les manières possibles. Je lui aidai aussi jusqu'au jour où la compagnie trompa le peuple et refusa de remplir ses obligations. Comme résultat naturel, tous ceux qui avaient quelque intérêt dans l'entreprise firent de l'opposition à la compagnie.

On prétend en outre que je combats ce bill pour des fins de parti. Laissez-moi vous dire, M. l'Orateur, qu'il n'y a pas un mot de vérité en cela, et je puis ajouter, à l'appui, que le président de la compagnie, M. Shives, est un libéral bien connu de la province du Nouveau-Brunswick. M. McKenzie, un des directeurs, est aussi un libéral bien connu ; il est le secrétaire de l'Association libérale du comté de Ristigouche.

Ces faits n'indiquent pas qu'il y ait de l'esprit de parti dans la chose. Mais MM. Shives et McKenzie sont des hommes honorables, des hommes d'affaires, des hommes qui ont à cœur les intérêts du pays, qui font passer ces intérêts avant ceux du parti. Les trois autres directeurs sont M. Kennedy, agent de la banque de la Nouvelle-Ecosse, à Campbellton, M. David Richards, le commerçant de bois bien connu, qui demeure à Campbellton, et le Dr Lunan. Ce sont tous des hommes en qui le public a pleine confiance. Tous ceux qui les connaissent savent que ce sont des hommes honnêtes et honorables, incapables de faire quelque chose d'indigne.

Le bureau des directeurs est composé de 5 hommes en qui le public du comté de Ristigouche a la plus grande confiance. Ces hommes n'ont pas entrepris la construction de ce chemin dans le but d'y faire des bénéfices ; ils n'espèrent pas y faire de l'argent, leur unique désir est de faire construire le chemin.

M. McALISTER.

Pour faire mieux comprendre le sentiment du comté contre cette législation, je vais vous lire une protestation venant de la municipalité de Ristigouche. Comme nous le savons tous, ce comté n'est pas exclusivement composé de conservateurs ; il y a un bon nombre de libéraux. Notre conseil municipal n'est pas composé exclusivement de conservateurs, je crois qu'il renferme presque autant de libéraux que de conservateurs. Lorsque l'on apprit cette demande, une assemblée spéciale du conseil fut convoquée dans le but d'étudier l'opportunité de combattre cette législation. Le conseil se réunit le 20 mai, et je vais citer la résolution qui fut adoptée à cette réunion.

Je ferai observer que cette résolution fut adoptée à l'unanimité, tous les conseillers étant présents, ce qui prouve l'intérêt que la population prenait à la chose. Il était fait allusion à un autre bill présenté ici, et qui n'est pas encore venu devant le comté des chemins de fer, concernant la Compagnie du chemin de fer et de pont de Ristigouche, et la résolution proteste contre les deux législations :

A l'honorable parlement du Canada :

A une réunion du conseil municipal du comté de Ristigouche, province du Nouveau-Brunswick, à Dalhousie, dans le dit comté, jeudi, le 20 mai 1897, les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité :—

Attendu qu'une demande est faite au parlement du Canada, durant sa présente session, pour l'adoption de deux bills intitulés respectivement, "Un acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria," et "un acte pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer et du pont de Ristigouche," et

Attendu que la dite Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria, ainsi que nous avons été informés et le croyons, a laissé périmer sa charte, en ne faisant pas les travaux nécessaires du dit chemin de fer, tel que stipulé par l'acte de la législature du Nouveau-Brunswick, en 1894, et qu'une compagnie appelée la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest, constituée en corporation cette année, fait des arrangements pour construire la même ligne de chemin de fer, et

Attendu que la compagnie demandant une charte dans le but de construire un pont sur la rivière Ristigouche pour relier la dite ligne avec le chemin de fer de la Baie des Chaleurs à Cross-Point représente en grande partie les intérêts de la dite Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria qui est adverse aux intérêts de la dite Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest, et nous croyons que ce raccordement avec le chemin de fer de la Baie des Chaleurs et le trafic sur cette ligne seraient grandement affectés par la concession de cette charte pour un pont, et que les intérêts de la dite Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest souffriraient de l'adoption des dits actes sus mentionnés ; et

Attendu que, vu les antécédents de la première compagnie susnommée, nous avons cru qu'il convenait de ne pas mettre d'obstacle à la construction de la ligne par la dite Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest :

Qu'il soit, en conséquence, résolu qu'une copie de cette résolution soit immédiatement envoyée au parlement du Canada, avec prière, de la part de ce conseil municipal de Ristigouche, de ne pas adopter les dits actes, ou, en tous cas, de ne pas les prendre en considération avant la session de 1898 ; et

Qu'il soit de plus résolu qu'un délégué soit nommé par ce conseil pour assister à une réunion conjointe des conseils, devant être tenue à New-Carlisle, samedi, le 22 courant, pour étudier la question.

En conséquence, qu'il plaise au parlement, nous, le préfet et le secrétaire de la municipalité de Ristigouche, au nom du conseil de comté de la dite municipalité, demandons que les actes intitulés : "Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria," et "Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer et du pont de Ristigouche" ne soient pas adoptés, ou, du moins, ne soient pas pris en considération cette année, ou avant la session de 1898, et nous ne cesserons de prier.

THOS. HAYES, préfet,
A.-A. JOHNSON, secrétaire.

M. l'ORATEUR : Le temps consacré à l'étude des bills privés étant expiré, le comité des subsides va reprendre sa séance.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

Canal de Grenville—Élargissement... \$90,000

M. MACDONALD (Huron) : Je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre longtemps. On a dit tant de choses sur la question des destitutions que je ne veux pas infliger un long discours à la Chambre à cette époque de la session. Mais la chose semble avoir été soulevée de nouveau cette après-midi par les membres de l'opposition, et le ministre des Chemins de fer et Canaux est accusé d'avoir destitué des employés publics sans cause raisonnable ni provocation.

Je crois ne pas devoir laisser passer l'occasion sans exprimer mon opinion au sujet des personnes qui semblent maintenant indignées de la conduite du gouvernement. Il est connu de toute personne intelligente que le présent gouvernement est chargé de l'administration des affaires du pays et que, par conséquent, il a parfaitement le droit de s'entourer d'hommes en qui il a confiance. Un membre de l'opposition qui serait chargé de l'administration d'affaires importantes serait-il disposé à s'entourer de serviteurs et de commis en qui il n'aurait pas confiance, et qui n'auraient pas confiance en lui ? Ne s'entourerait-il pas d'hommes en qui il aurait confiance et toujours prêts à servir leur maître ? Ce que j'ai à reprocher au gouvernement, ce n'est pas d'avoir destitué un trop grand nombre d'employés, mais de n'en pas avoir destitué 1 sur 5. Si les forts partisans du gouvernement, dans les divers départements du service, étaient destitués, il y aurait cinq fois plus de destitutions qu'il n'y en a eu.

Les honorables membres de la gauche, et surtout le chef de l'opposition, semblent indignés de la cruauté exercée, à leur point de vue, envers ceux qui étaient dans le service.

L'honorable député ne se rappelle-t-il pas ce qu'il fit lorsqu'il était un des chefs du gouvernement conservateur, en 1879 ? Ne se rappelle-t-il pas que le gouvernement conservateur arrivé au pouvoir le 18 novembre 1878, fit plus de destitutions dans sa première année d'administration que n'en a fait le gouvernement actuel depuis un an ? Les employés publics furent destitués à droite et à gauche, et une destitution n'attendait pas l'autre.

Une VOIX : Oh ! oh !

M. MACDONALD (Huron) : Si l'honorable député qui dit : " Oh ! oh ! " veut observer ce qui se passe et jeter un coup d'œil sur l'histoire du parti conservateur, il trouvera des choses intéressantes, et s'il veut se rendre compte du nombre de destitutions faites durant la première année du régime conservateur, il constatera qu'il y a eu 2, 3 et 4 fois plus de destitutions alors qu'aujourd'hui.

J'ai ici un rapport demandé et produit, au sujet du nombre de destitutions, du 13 février 1879 au 23 février 1880. Je vois, par l'analyse de ce rapport, qui contient les causes—et des causes très faibles—des destitutions, et les noms des destitués,

qu'il y a eu, entre ces deux dates, 80 employés publics permanents de destitués, pas moins de 69 mis à la retraite, plusieurs contre leur désir et passablement jeunes. 70 employés publics se retirèrent du service, ayant été menacés, préférant se retirer que d'être destitués.

Sir CHARLES TUPPER : Puis-je demander à mon honorable ami quel est ce rapport ?

M. MACDONALD (Huron) : Je vais lire le titre de ce rapport : Etat indiquant les noms des personnes destituées ou renvoyées du service public, les raisons de ces destitutions, aussi les noms de ceux qui ont démissionné ou qui ont été mis à la retraite ou transférés d'un emploi à un autre, entre le 13 février 1879, et le 23 février 1880 ; aussi l'occupation et la résidence de chacun, et les raisons de la mise à la retraite ou du changement d'emploi, et le montant de la pension de retraite ou l'allocation donnée à chacun, tel que demandé par un ordre de la Chambre des Communes, le 23 février 1880. En réponse à cette demande, ce rapport fut produit. Je vois qu'il y a eu 153 destitutions et mises à la retraite ; 29 fonctionnaires ont été transférés d'un bureau à un autre, et 7 se sont démis de leurs fonctions.

Durant cette année, il y eut 153 vacances de créées, et elles furent remplies par les amis du nouveau gouvernement. Mais il avait plus d'amis que de places, et le résultat fut qu'au lieu d'exercer les principes de l'économie, il créa de nouveaux emplois pour ses amis, et il les nomma non pas par vingtaines, mais par cinquantaines et par centaines durant la première année de son administration. Je demande au chef de l'opposition si tel n'est pas le cas.

M. FOSTER : Cela appert-il de la réponse ?

M. MACDONALD (Huron) : Je pose cette question au chef de l'opposition.

Sir CHARLES TUPPER : Non, je ne crois pas que ce soit le cas.

M. MACDONALD (Huron) : L'honorable député a la mémoire tenace quand il s'agit d'événements qui ont eu lieu il y a vingt ou trente ans, mais au sujet de ces faits auxquels il a été mêlé, occupant le premier rang après le chef du gouvernement de cette époque et ayant sans doute donné son avis sur la création de ces emplois pour récompenser leurs amis, la mémoire lui fait défaut. Lorsque le gouvernement destitua 80 employés publics, il prétendait qu'il était nécessaire pour réduire les dépenses, de diminuer les dépenses extraordinaires du régime Mackenzie, et en conséquence, nous voyons que les mots " pas nécessaire " sont souvent donnés comme étant la cause de ces destitutions. De fait, c'est la seule raison donnée à l'appui de ces destitutions.

Nous devons donc conclure que cela a eu lieu pour des fins d'économies. Mais il a été malheureux pour les libéraux d'être toujours désignés comme les hommes à être destitués tandis que les conservateurs étaient continués dans leurs emplois.

J'arrive maintenant à la dénégation faite par le chef de l'opposition. L'honorable député a déclaré qu'il n'avait pas été créé d'emplois pour caser ses amis. Je lui ferai observer que puisqu'il y a eu 153 destitutions, il devait y avoir 153 vacances

seulement, mais je constate que durant cette année il y a eu 533 nominations au service public. Je peux prouver mon assertion, et, de fait, je ne dis rien sans être prêt à le prouver. On a demandé et obtenu un relevé des nominations faites par le gouvernement alors au pouvoir. On demanda au gouvernement de produire un état indiquant les noms des personnes nommées à des emplois publics entre le 13 février 1879 et le 23 février 1880, la nature des emplois, les appointements attachés à ces charges, soit par salaire ou émoluments, ainsi que requis par un ordre de la Chambre daté du 23 février 1880. En réponse à cette demande, l'état fut produit, et je vois ici 533 nominations. Il était impossible de faire 533 nominations pour remplir 153 vacances, et conséquemment, 380 nouveaux emplois furent créés cette année-là pour les amis du gouvernement conservateur.

Ce sont ces mêmes hommes qui, aujourd'hui, parlent si énergiquement au sujet de cette question, ainsi que le chef de l'opposition y est toujours enclin, car il parle toujours au superlatif, et il désire faire croire au pays que le gouvernement est coupable d'infraction à ses devoirs en destituant ces employés publics. J'aimerais demander au chef de l'opposition quelle explication il peut donner relativement à ce nombre extraordinaire de nominations.

Est-il possible que lui, le bras droit de sir John Macdonald, alors premier ministre, ait recommandé à ce premier ministre de créer 380 emplois pour les donner à ses amis, quand il avait destitué un aussi grand nombre d'employés pour des motifs d'économie et pour diminuer les dépenses du pays? Nous voyons aujourd'hui ces mêmes hommes qui se sont rendus coupables de tout cela, nous voyons les hommes qui les appuient, chercher à faire croire au pays que nous agissons injustement à l'égard des membres du service public.

Je me suis levé expressément pour rappeler ce trait de l'histoire ancienne, afin que ces messieurs puissent se juger comme d'autres les jugent, et pour démontrer au pays que lorsqu'ils étaient au pouvoir, et dès la première année de leur règne, ils ont créé des vacances, les ont remplies, et ont créé de nouveaux emplois, ce qui a entraîné le pays dans des dépenses considérables. Ces faits sont maintenant devant la Chambre, et lorsque les honorables chefs de la gauche parleront de destitutions, j'espère qu'ils se souviendront de la conduite et de l'histoire de leur propre parti.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois devoir dire un mot au sujet de cette question de destitutions, car j'ai été particulièrement visé par quelques-uns des députés de la gauche en raison de la ligne de conduite que j'ai tenue et qu'ils blâment. L'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) a été jusqu'à m'accuser de cruauté envers des personnes que, dit-il, j'ai renvoyées du service public, et d'avoir déshonoré ce service par la manière dont j'ai rempli les devoirs de ma charge à cet égard. Je ne peux m'empêcher de penser que plusieurs députés de la gauche partagent l'opinion de l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland), quand il a dit au comité qu'il aurait été plus convenable que les députés de la gauche, qui se sont plaints de destitutions, n'eussent pas soulevé cette question et qu'ils eussent reconnu la force des circonstances qui ont été mises au jour et qui ont forcé les ministres qui

M. MACDONALD (Huron).

administrent les affaires du gouvernement, et les membres du parlement qui les appuient, de tenir la conduite qui s'imposait à eux. Je suis convaincu que pas un membre du gouvernement n'aurait pris plaisir à destituer quelques-uns des fonctionnaires publics. Il n'y a pas un député dans cette Chambre, du moins du côté de la droite, qui ait pris plaisir à faire ces recommandations. Ces messieurs ont agi d'après ce que le devoir leur dictait, et ils ont été contraints, en raison des faits connus, de recommander ces destitutions au gouvernement. Il me fait peine de voir que l'honorable chef de l'opposition ait quitté la Chambre.

M. FOSTER : Il sera de retour dans un instant.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire appeler l'attention de l'honorable député (sir Charles Tupper) sur son propre passé et comparer sa conduite avec celle qu'il désire faire adopter aux membres du gouvernement.

J'ai déjà parlé des changements effectués par l'honorable député (sir Charles Tupper) quand il était au pouvoir, non pas au sujet des employés permanents; mais à l'égard des employés surnuméraires sur le chemin de fer de l'Etat, dont la direction fut confiée à l'honorable député (sir Charles Tupper) après la chute du gouvernement Mackenzie.

Dans le même mois de février 1880, la question des destitutions sur l'Intercolonial fut amenée devant la Chambre. M. Anglin présenta une motion demandant un relevé des personnes qui avaient été destituées sur l'Intercolonial, et au cours de la discussion qui s'ensuivit, l'honorable député (sir Charles Tupper) reconnut qu'il avait, peu de temps après avoir pris la direction du ministère des Chemins de fer et Canaux, destitué au moins 400 personnes—et on peut sans crainte supposer qu'il en avait renvoyé un bien plus grand nombre. Il ne s'arrêta pas à songer que ces 400 personnes étaient de pauvres gens, ni se laissa influencer par l'idée qu'il arrachait le pain de la bouche de ces hommes, ni il se laissa émouvoir par des motifs d'humanité.

L'honorable député dit alors à la Chambre que ces destitutions n'avaient pas été faites pour des raisons politiques, mais qu'un très grand nombre de ces 400 avaient été renvoyés pour exercer l'économie dans le service public. C'est le motif que l'honorable député invoqua pour justifier sa conduite, tandis qu'il qualifie la mienne de destitutions en gros sur l'Intercolonial.

Je crois qu'à cette époque, un relevé fut produit indiquant le nom des personnes, la cause de leurs destitutions, mais je n'ai pas pu, à mon grand regret, mettre la main sur ce document, bien que je me sois donné quelque peine pour le trouver. Toutefois, je vais recourir à la source et je vais me le procurer pour pouvoir le consulter plus tard, si l'honorable député, conformément à l'habitude qu'il paraît contracter, soulève à tort et à travers cette question de destitutions. Dans cette circonstance, quand M. Anglin souleva la question, je constate que sir Charles Tupper fit les observations suivantes :—

Je suggérerai à l'honorable député de Gloucester (M. Anglin) de changer les termes de sa motion et d'y ajouter les mots : "des services desquels on s'est dispensé ou qui ont été renvoyés." Je fais une grande distinction entre ces deux termes. S'il me demande un relevé du nombre des personnes destituées, je suis heureux de lui dire que ce relevé sera très court; mais s'il me demande

un relevé du nombre des personnes des services desquelles on s'est dispensé, il sera très considérable.

Je puis dire à l'honorable monsieur que je suis prêt à déposer sur le bureau de la Chambre un relevé de toutes les personnes à l'emploi du chemin de fer Intercolonial au mois de septembre 1878, ainsi qu'un relevé couvrant la même partie du chemin qui était en la possession du gouvernement en 1878, c'est-à-dire jusqu'à la Rivière-du-Loup, relevé qui démontre que le personnel des officiers et employés a été diminué de 400 personnes. L'honorable monsieur voit de suite que le nombre des personnes qu'il veut couvrir du mot "destitués" serait considérable. Je suis heureux de dire qu'au contraire, le nombre n'en est pas grand, et je ne pense pas que l'honorable monsieur trouverait juste que nous missions dans la même catégorie les personnes qui ont été destituées pour cause de mauvaise conduite ou de négligence, avec celles dont lesquelles il n'y avait aucune plainte, mais dont on s'est dispensé, parce que le service pouvait se faire tout aussi bien sans elles et qu'on pouvait par là opérer une notable économie.

M. TAYLOR : C'est très bien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : "Très bien," dit l'honorable député, et personne ne se plaindrait si le chef de l'opposition, croyant remplir son devoir dans l'administration des affaires de son ministère, était arrivé à la conclusion qu'il était de l'intérêt public de destituer ces quatre ou cinq cents employés de l'Intercolonial, mais je crois pouvoir prouver que les archives n'appuient pas l'assertion qu'il a faite. Je crois que je peux convaincre même l'honorable député qu'il n'avait pas l'économie en vue quand il a destitué ces 400 hommes.

En février, 1880, il y avait 2,596 personnes qui étaient employées sur l'Intercolonial, ainsi que les documents officiels le font voir. C'est le nombre qui est resté sur le bordereau de paye de l'Intercolonial après que l'honorable député (sir Charles Tupper) eut décapité ces 400 personnes, ainsi qu'il dit—mais plus de 400 à mon avis—sous un prétexte d'économie. Nous savons que les différents services suivent le cours ordinaire d'année en année, les seuls changements étant ceux qui sont exigés à certaines saisons de l'année, quand il faut soit diminuer le nombre du personnel, soit l'augmenter suivant les circonstances. Je comprends et j'approuve les changements résultant de ce fait, mais nous constaterons si c'est le motif qui a guidé l'honorable député quand il a effectué ces changements.

Dans le mois correspondant de l'année 1881, nous voyons qu'il avait ajouté 800 personnes au nombre employé en février 1880. Il y avait en février, 1880, 2,596 personnes sur le bordereau de paye de l'Intercolonial, —l'honorable député ayant réduit le nombre à ce chiffre, poussé par son désir d'économiser—en février 1881, quand les affaires étaient dans la même condition et qu'il était improbable qu'il fût nécessaire d'avoir un personnel plus nombreux, il avait porté le nombre à 3,310. Je crois qu'il faudrait plus que le génie de l'honorable député lui-même pour justifier un tel état de choses ; et ce fait me convainc, comme il convaincra tout homme impartial dans cette Chambre, que, au lieu d'être porté à faire ces destitutions uniquement dans le but de réduire les frais du service, de le rendre plus conforme à l'intérêt public, l'honorable député était simplement animé du désir de décapiter ces gens dont il voulait se débarrasser pour faire place à ses amis et à ses partisans.

A ce sujet, il peut être intéressant pour les députés que je fournisse certaines informations faisant voir jusqu'à quel point le service s'est développé et jusqu'à quel point le nombre des employés a

augmenté sous le régime des honorables chefs de la gauche.

Je constate que dans le mois de juin 1895, il y avait à l'emploi de l'Intercolonial, 3,941 personnes, comparativement à 3,310 en février 1881. Mais en 1896 il s'est opéré une augmentation merveilleuse dans les affaires de ce chemin de fer, exigeant plus de journaliers et plus d'ouvriers dans les ateliers ; car je vois que dans le mois de juin 1896, il y avait sur le bordereau de paye de l'Intercolonial pas moins de 5,296 personnes. Et c'est cet état de choses que l'honorable député justifie et approuve avec une hardiesse sans égale, se levant dans cette Chambre et accusant des personnes qui ont voulu remplir fidèlement leurs devoirs d'avoir été cruelles à l'égard des employés et d'avoir déshonoré le service public.

Pendant que je suis sur ce sujet, je ferai observer que durant le mois d'avril—je n'ai pas le relevé pour le mois de mai, mais je sais qu'il n'y a pas de différence importante dans un sens ou dans l'autre—conformément aux informations que j'ai reçues, le nombre qui figurait sur le bordereau de paye était de 4,083, une différence de 1,213 entre le mois d'avril 1897, et le mois de juin 1896.

Or, j'avais cru que les honorables députés de la gauche comprendraient, tous le peu de sagesse qu'il y aurait d'adopter la ligne de conduite qu'ils ont tenu de jour en jour et de semaine en semaine dans cette Chambre. Je croyais qu'ils comprendraient qu'il était possible que ces accusations injustes et mal fondées, si souvent portées par eux contre le gouvernement et ses amis, fussent plus que ce que la patience même des membres du gouvernement pouvait endurer.

Depuis que je suis à la tête de ce ministère, je n'ai ressenti aucune disposition à accorder des demandes légitimes au delà de ce que je pouvais raisonnablement approuver et justifier. J'ai éprouvé de la répugnance à effectuer ces changements. J'aurais préféré qu'il y en eût un bien plus petit nombre, bien que je puisse démontrer au comité, avant de terminer, que le nombre de ceux qui ont été destitués est comparativement petit ; mais je veux informer les honorables chefs de la gauche qu'ils peuvent, s'ils persistent, obliger les membres du gouvernement d'aller plus loin qu'ils ont été, et cependant, dans les limites qu'ils peuvent pleinement justifier,

Permettez-moi, maintenant, d'appeler l'attention des honorables députés sur certains faits relatifs à cette question. J'ai été accusé d'avoir traité les employés de l'Intercolonial et des autres services du pays avec injustice et cruauté. L'honorable député a risqué l'assertion que j'ai destitué des centaines de personnes sur les chemins de fer et les canaux. Il en a parlé comme s'il en avait une connaissance personnelle, et comme s'il était justifiable de porter l'accusation d'après des faits qu'il avait en sa possession. Il ne nous a pas fait connaître ces faits, et il ne le peut pas. Il ne pourra pas examiner les documents qui seront produits devant la Chambre, sans voir que dans l'administration des affaires de mon ministère j'ai agi avec mansuétude à l'égard des employés, en suivant la règle établie pour guider ma conduite dans des questions de cette nature par les honorables chefs de la gauche.

L'honorable député a fait circuler dans tout le pays l'assertion que j'ai destitué six ou huit cents employés de l'Intercolonial. J'ai ici un état indiquant le nombre de ceux qui ont été destitués, et il

fera voir jusqu'à quel point j'aurais été justifiable d'en renvoyer dix fois plus. Je sais que quelques-uns de nos amis seront désappointés en voyant que je n'ai pas traité ces gens comme j'aurais été justifiable de le faire. Le relevé indique le nombre total de ceux qui ont été destinés à venir jusqu'au 11 mai dernier, et depuis cette date, il n'y a pas eu à ma connaissance d'autres changements.

J'ai télégraphié au gérant général à Moncton de m'envoyer un relevé complet indiquant le nom de chaque homme qui avait été destitué dans un comté quelconque à ma demande, ou d'après mes ordres, ou à la demande d'un membre du parlement ou d'un candidat depuis le changement de gouvernement à venir à la date de la demande que j'ai faite pour avoir ces informations.

J'ai ici ce relevé, et je vais le lire à la Chambre, et les honorables députés de la gauche s'apercevront qu'en lançant inconsidérément ces accusations contre moi, ils se sont trompés et ont commis la faute d'appuyer les accusations les plus épouvantables sur les données les plus futiles. Je vais donner les noms des différents comtés en commençant par la province de Québec. Dans le comté de Lévis, 18 employés de l'Intercolonial ont été destitués : Bellechasse, 9 ; Montmagny, 8 ; L'Islet, 3 ; Kamouraska, 9 ; Témiscouata, 5 ; et Rimouski, 29. Dans la plupart de ces cas, les destitutions ont été faites sur les recommandations des députés de ces comtés d'après ce qu'ils connaissaient personnellement, et en alléguant que ces personnes avaient pris une part agressive aux élections, tel que le mot est compris. En examinant les noms de ces différents comtés de la province de Québec, et calculant le nombre des destitutions dans chacun d'eux, je trouve un total de 81. Rimouski est le comté dans lequel il y a eu le plus grand nombre de destitutions, et j'aurais voulu que tous les membres de la Chambre entendissent la déclaration que l'honorable député de ce comté (M. Fiset) a faite d'après sa connaissance personnelle, et que je suis en mesure de confirmer d'après ce que m'a dit le gérant général de l'Intercolonial. Cet honorable député a dit au comité que lorsque les honorables chefs de la gauche arrivèrent au pouvoir, le ministre des Chemins de fer et Canaux de cette époque (sir Charles Tupper) n'attendit pas que des accusations de conduite agressive fussent portées pour destituer les employés de l'Intercolonial. Le gérant général de ce chemin de fer fut informé que si le député du comté de Rimouski—et ce n'est pas le seul comté au sujet duquel le gérant reçut des instructions de cette nature—demandait la destitution de quelqu'un sur l'Intercolonial—n'alléguant pas même conduite agressive, mais demandant simplement sa destitution—il était du devoir du scrupuleux de la division de faire la destitution, sans même consulter le gérant général à Moncton, ni le ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'honorable député de Rimouski (M. Fiset) a dit au comité que le gérant général à Moncton—que personne n'accusera certainement pas d'avoir un penchant politique ou beaucoup de sympathie pour le présent gouvernement, ni de vouloir atténuer ses déclarations dans notre intérêt—que le gérant général, lui-même, l'avait informé qu'il n'était pas nécessaire à cette époque, sous l'administration sage, douce et humaine de l'honorable député (sir Charles Tupper), que le député du comté et partisan du gouvernement portât des accusations contre un employé quelconque de l'Intercolonial, mais qu'il

M. BLAIR.

n'avait qu'à demander sa destitution, et il l'obtenait.

J'ai parfaitement compris quand il m'est arrivé plusieurs de ces demandes du comté de Rimouski, la position dans laquelle l'honorable député de ce comté se trouvait placé. Il savait que par le passé, quand il s'était présenté dans ce comté pour se faire élire, les employés du gouvernement qui avaient osé voter pour lui avaient été destitués sans miséricorde, non pas parce qu'ils avaient pris une part active et agressive à l'élection, mais simplement parce qu'ils avaient voté pour lui. Ce fait seul était pour l'homme qui avait réussi à battre le candidat libéral une cause suffisante de destitution immédiate.

Ensuite, nous arrivons à la province de la Nouvelle-Ecosse, et je vois que dans le comté de Cumberland, quatre employés de l'Intercolonial ont été destitués ; Halifax, 4 ; Pictou, 4 ; Antigonish, 8 ; et Richmond, 1, formant un total de 22 employés de l'Intercolonial destitués par le gouvernement dans la Nouvelle-Ecosse.

M. McLENNAN (Inverness) : Combien dans le comté d'Inverness ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucun.

M. McLENNAN (Inverness) : Combien dans le comté de Colchester ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucun. Il n'y a pas eu de destitutions, excepté dans les comtés que j'ai mentionnés, et elles sont au nombre de 22.

Voyons maintenant la province du Nouveau-Brunswick, au sujet de laquelle j'ai peut-être plus de responsabilité personnellement, et je serai probablement tenu responsable de toutes les destitutions dans chaque comté. Dans cette province, j'ai eu toute liberté d'action. Dans cette province, j'ai pu me livrer sans frein à mes dispositions haineuses, cruelles, féroces, à mes tendances impitoyables, à ma soif de destitutions, au plaisir de commettre toutes les injustices dont on a parlé l'autre jour—dans cette province du Nouveau-Brunswick, où je suis censé avoir mes coudées franches et pouvoir suivre mes penchants en toute liberté, j'ai destitué en tout sept employés de l'Intercolonial.

M. POWELL : Pourquoi y en a-t-il eu soixante de destitués à Moncton seulement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je nie l'exactitude de l'assertion de l'honorable député.

M. POWELL : Je la réitère de la manière la plus positive.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne permettrai pas à l'honorable député de contredire ma déclaration. Je fais cette déclaration en pleine connaissance de cause. Naturellement, l'honorable député peut prendre la responsabilité de la nier, mais je n'accepte pas sa dénégation, et j'affirme de la manière la plus positive que l'information que je donne actuellement au comité est absolument exacte et qu'elle peut être établie par une preuve qui ne peut être contredite.

Que l'honorable député me déclare que cinquante ou soixante personnes ont été destituées, je lui dirai ce qui a eu lieu. Je lui montrerai la correspondance, je ferai comparaître l'officier pour le mettre sous serment et lui faire raconter tout ce qui s'est passé. Et que dira-t-il? Il dira à tout comité de la Chambre sous l'autorité solennelle de son serment, qu'il m'a lui-même appris qu'on en était arrivé à la saison de l'année où il était à propos et nécessaire de diminuer le nombre des employés de l'Intercolonial. Et qu'ai-je répondu? J'ai dit à M. Pottinger: "S'il est ainsi, vous devriez le faire. De combien d'employés, croyez-vous, aurez-vous à vous dispenser de cette manière?" Et il m'en donna une idée. J'ajoutai: "Je vais vous dire ce que vous allez faire. Vous allez opérer ces destitutions, pour le moment, parmi ceux que les conservateurs ont le plus récemment nommés." Et maintenant, je puis déclarer, en outre, qu'un grand nombre de ces mêmes hommes qui ont été renvoyés ont été réinstallés, et font actuellement partie de l'administration.

Je suis mû dans ces affaires par le sentiment complet de la responsabilité qui s'attache à ma position, ainsi que par la connaissance que ce que je fais et ferai sera tout à fait dévoilé, car je sais que, parmi les employés de l'Intercolonial qui m'entourent, il en est un grand nombre qui ne sont pas mes amis.

M. LANDERKIN: On les a nommés à la veille de l'élection.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Oui, j'ai agi avec prudence, avec plus de prudence peut-être que je ne l'aurais fait en d'autres circonstances, convaincu que la connaissance de chacun des actes et de chacune des instructions qui marquaient l'accomplissement de mes fonctions relativement au chemin de fer serait communiquée à ceux qui sont les adversaires les plus violents de ce parti-ci, et qui font tous leurs efforts pour renverser le gouvernement actuel. Il ne devait pas s'écouler bien du temps avant qu'on fit tout connaître aux honorables membres de la gauche.

Voilà les faits, et ils sont, je crois, de nature à convaincre les honorables députés, et j'espère qu'ils produiront un certain effet dans le pays, en dissipant toute illusion à cet égard, s'il en a été créé dans l'esprit de ceux qui ont suivi ces débats et lu les assertions dont la gauche a été si prodigue. Ceux-ci verront combien vaines, combien dépourvues de fondement étaient ces assertions, et je serai approuvé par la partie indépendante, éclairée et juste de la population canadienne, en disant que si j'ai pu errer sous ce rapport des destitutions dans l'administration de mon département, c'est en faisant preuve de trop de mollesse et en ne faisant pas ce qu'on aurait pu, honnêtement, justement et loyalement s'attendre de moi à cet égard.

M. McINERNEY: L'honorable ministre voudrait-il mentionner les comtés du Nouveau-Brunswick où les destitutions ont eu lieu?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Les comtés du Nouveau-Brunswick où les destitutions ont eu lieu sur le chemin de fer Intercolonial sont: Gloucester, où il y a eu une destitution; Westmoreland, où il y en a eu cinq; et King, où il y en a une.

M. McINERNEY: Il n'y en a eu aucune dans Kent?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il n'y a eu aucune destitution sur l'Intercolonial depuis l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir jusqu'au onze mai dernier.

M. McINERNEY: Michael Swift a été destitué dans Kent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Si Michael Swift a été destitué, ce n'est pas d'après mes instructions ni à ma connaissance, ni non plus, par suite d'avis de ma part, ni directement ni indirectement. Il ne l'a été sur la représentation d'aucun candidat du parti libéral, ni d'aucune organisation politique, autant que je sache, et autant que le gérant général, qui m'a fourni ces renseignements, a bien voulu me révéler les faits.

M. SUTHERLAND: Il est assez conservateur.

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

Il a beaucoup été question dans les provinces maritimes de la conduite de ceux qui administreraient le chemin de fer Intercolonial en juin 1896, et d'une manière générale on a fait des assertions à ce sujet. J'ai été induit à croire que l'usage qu'on a fait de l'Intercolonial dans la dernière élection n'a pas été seulement des plus préjudiciables aux intérêts du parti libéral, mais il a été désastreux à tous les points de vue. J'ai trouvé que ce chemin de fer avait été simplement prostitué, qu'on l'avait converti en engin politique, et qu'on s'en était servi de la manière la plus impitoyable pour favoriser les fins du parti conservateur de façon à assurer le succès de celui-ci dans la dernière lutte. J'ai été si fortement impressionné par les rapports qui me sont parvenus de diverses sources, que j'ai cru de mon devoir de faire faire une enquête en règle, à tout hasard, relativement à la conduite de ceux que concerne l'administration du chemin à Moncton, pour commencer du moins, afin que nous soyons mis en possession de faits réels établis sous serments, et afin qu'il ne puisse y avoir l'ombre d'un doute sur la mesure dans laquelle l'administration de l'Intercolonial avait servi aux fins que j'ai dites.

Quelqu'un fut envoyé en cette ville pour y tenir une enquête. Il s'y rendit en novembre, et il y fit une très longue enquête. Il fit comparaître les divers fonctionnaires du chemin depuis le gérant général jusqu'aux fonctionnaires inférieurs, y compris l'ingénieur en chef, les surintendants démissionnaires, les secrétaires, les commis, les fonctionnaires chargés de l'expédition des trains, et autres accusés d'être impliqués dans l'œuvre entachée d'esprit politique qu'on prétendait avoir été mise à exécution. Et toute cette preuve en a été faite: elle est disponible, on peut la voir, la lire et s'en servir. La Chambre et le public en général pourront de cette preuve faite sous serment, tirer leurs propres conclusions au sujet de la vérité des imputations faites à la bonne foi de l'administration de l'Intercolonial.

Le résultat de cette enquête m'a stupéfié. Cette enquête établit au delà de tout doute que de la tête presque, en considérant la tête à Moncton, jusqu'aux fonctionnaires permanents, tous, presque sans exception, se sont ligüés afin que cette

machine, cette organisation fût aussi efficace que possible pour contribuer à perpétuer le régime conservateur dans le pays, et à ruiner les espérances, les aspirations et les ambitions du parti libéral. Mais ! M. l'Orateur, il a été démontré que la première chose presque qui a eu lieu a été la réunion de plusieurs des surintendants divisionnaires. On les a assignés de la Nouvelle-Ecosse, on les a fait venir du nord du Nouveau-Brunswick, et l'on s'est réuni là en conclave solennel pour en arriver à la conclusion qu'il était nécessaire d'agir de manière à contrôler les employés de l'Intercolonial qui pouvaient avoir des propensions libérales, et sur le vote de qui le parti conservateur ne pouvait pas compter.

Ce n'est pas là une assertion contestable. Je ne vous dis pas là des choses discutées, mais je vous cite les aveux de ceux-là mêmes qui ont fait partie de ce conclave. Et vous apprendrez l'état de choses qui a existé sous le régime de mon honorable ami de la gauche (sir Charles Tupper). J'ignore combien de fois, par le passé, j'ignore dans combien d'élections a existé cet état de choses que je vais révéler, mais je sais qu'il est devenu plus marqué, plus visible, plus hardi et plus injustifiable sous l'administration de ce monsieur, et après qu'il se fut chargé du pouvoir, que jamais auparavant. Faut-il s'étonner si je suis resté ici frappé d'étonnement lorsque je l'ai entendu débiter de ces platitudes ronflantes au sujet de la convenance qu'on doit apporter à l'accomplissement de ses fonctions ? Faut-il s'en étonner, dis-je, en présence d'un passé comme celui-là ? Nul ne dira que les officiers de l'Intercolonial auraient osé s'écarter de la voie du devoir, pour entraver, circonvenir et annihiler la libre volonté des employés de ce chemin, s'ils n'eussent pas su que ce qu'ils faisaient avait l'entière approbation de leurs supérieurs en office.

Je regretterais de penser cela du gérant général de l'Intercolonial à Moncton. Rien ne m'empêche de dire—et je le dis en toute sincérité et en toute justice pour lui—que je ne le considère pas comme un homme ayant de fortes opinions politiques ou des penchants d'un côté ou de l'autre. Je ne crois pas qu'il se soucie du triomphe du parti conservateur ou du parti libéral au Canada ; ses pensées, j'en suis convaincu, sont grandement concentrées sur l'accomplissement des travaux qui incombent à sa charge. Je dois donc croire que ce monsieur n'a pas pu favoriser ce qui s'est passé. Il admet l'avoir toléré, mais il ne l'aurait pas même toléré s'il n'avait pas été convaincu que sa conduite à cet égard était en complète harmonie avec le désir de ses supérieurs, savoir : le chef du département et le chef du gouvernement d'alors.

Eh bien ! M. l'Orateur, ces officiers ont tenu des conclaves, et quelle en a été la conséquence ? Eh ! l'avis allait jusqu'à signifier à ces fonctionnaires, c'est-à-dire les surintendants divisionnaires, les secrétaires et autres, de se mettre en communication directe avec les officiers, les secrétaires et les principaux membres des diverses associations conservatrices des différents comtés. Le comté de Westmoreland a été immédiatement visité par un ou plusieurs de ces fonctionnaires. Il en fut de même pour le comté de King. Et nous avons à peine commencé à connaître les faits. Nous n'en sommes encore qu'au début de l'enquête ; nous n'avons encore jeté qu'un léger coup d'œil sur ce qui s'est passé relativement à cette organisation. Comme j'allais le dire, ce que nous avons découvert démontre que les divers comités électoraux des

comtés de Westmoreland et de King, ainsi que d'autres comtés, je suppose, bien que je doive déclarer n'avoir pas de preuve directe sur ce point, ont reçu la visite de ces fonctionnaires qui s'y sont procuré ou qui avaient de préparées des listes des électeurs employés sur l'Intercolonial, et les dits fonctionnaires ont été requis de noter sur ces listes, ce qu'ils ont fait, quelle était la politique de ceux dont les noms s'y trouvaient portés. On peut voir ces listes, que j'ai en ma possession, marquées de croix et d'autres signes indiquant la couleur politique de ceux qui y étaient mentionnés. Je possède l'une de ces listes ; je ne sais si j'en ai plus d'une, mais une suffisait pour me convaincre de la nature de l'œuvre accomplie. Je n'ai pas eu le temps de pousser l'examen du vaste amas de documents qui m'ont été envoyés au delà de ce qu'il fallait pour avoir une idée de la nature de ces choses. Prenez la liste de l'un des arrondissements de la ville de Moncton, contenant 130 ou 160 noms, j'oublie lequel de ces deux nombres, et vous verrez des croix vis-à-vis des noms de ceux qu'on indique comme libéraux, puis vis-à-vis le nom de chaque libéral le mot "dehors." Pourquoi cela ? Eh bien ! lorsqu'il s'est agi de faire interpréter la chose par ceux qui étaient au fait, par ces fonctionnaires-là même, on a admis franchement que toute l'organisation du chemin de fer devait être mise en œuvre pour éloigner ces libéraux de manière qu'ils ne pussent voter.

Voilà ce qui est arrivé, et ces listes ont été vérifiées par l'association conservatrice du comté de King, et d'autres listes ont été soumises à la même opération.

Tel est le gouvernement qui, d'après mon honorable ami, a de si tendres sympathies pour les pauvres ouvriers ; tel est le gouvernement dont les membres gémissent sur le sort des gens renvoyés de cette manière de l'administration publique, mis à la porte pour qu'ils cherchent à trouver un emploi et à gagner leur pain du mieux qu'ils pourront. Mais, tout en ayant cette profonde sympathie pour les pauvres ouvriers ainsi destitués et livrés à leurs propres ressources, ces messieurs furent sans pitié pour le libre exercice du droit de vote que je prétends appartenir à tout citoyen du Canada, employé du gouvernement, ou non. Voilà les hommes, dis-je, qui ont converti en engin politique le grand chemin de fer Intercolonial du Canada.

Ce n'est pas tout, M. le président. Après s'être bien fixé sur chacun des noms portés sur ces listes, alors qu'on était bien assuré de ce que serait le vote probable des employés de l'Intercolonial, et qu'on avait raison de croire que A, B, C et D, portés sur ces listes, allaient vraisemblablement voter pour les conservateurs, on consacra ensuite son génie à l'action, et l'on envoya un homme ici et un autre ailleurs ; on envoya un homme jusqu'à l'autre extrémité de la Nouvelle-Ecosse, pour payer un compte de \$3.50 resté en suspens pendant des mois. Eh quoi ! M. l'Orateur, qui dira que nos amis de la gauche ne sont pas doués de génie ? Qui osera dire qu'ils ne peuvent faire face à toutes les circonstances que les éventualités peuvent leur ménager ? Eh bien ! voilà ce qu'ils ont fait. Ils ont envoyé des trains, des trains spéciaux remplis d'hommes, dans toutes les directions, afin d'empêcher ces hommes de pouvoir voter suivant leur conscience, dans l'exercice de leurs droits de citoyens.

Ce n'est pas encore tout, M. le président. Je ne puis que vous faire goûter un peu, vous donner une

goutte seulement du vase débordant que je voudrais vous présenter. On pensait probablement que ce ne serait pas suffisant, que le but ne serait pas atteint, si l'on recourait seulement à ce simple moyen de contrainte contre les électeurs. On dut faire usages d'autres moyens, et l'enquête officielle qui a eu lieu nous a permis d'établir par ces gens-là mêmes, on l'a admis, que l'émission de permis avait atteint un degré qui dépasse presque l'imagination, et qui doit outrepasser ce que peut croire n'importe quel membre de ce comité. Comment ! M. le président, on a distribué des permis sans compter, empêché d'en distribuer encore seulement, je suppose, parce qu'on ne pouvait en imprimer davantage. Nous avons connu, j'imagine, un dixième seulement du nombre des permis distribués. Des livres de permis ont été distribués ici, là et partout. Eh ! tout ce qu'il fallait pour donner à quelqu'un droit à un livret de permis sur l'Intercolonial, c'était l'appui à cette fin du comité conservateur du comté. Or, nous avons constaté quatorze de ces livrets, mais il en manque au moins quatorze.

M. McCLURE : Nous en avons vu dans le comté de Colchester.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces livrets ne reviennent pas comme ils sont sortis. Il serait oiseux de croire qu'il en a été ainsi : ils étaient quelque peu amincis au retour. Mais de quatorze de ces livrets distribués d'après une preuve faite sous serment, nous n'avons de nouvelles d'aucune sorte.

Comme je l'ai dit, nous avons appris seulement une partie de ce qui est arrivé, et d'après ce que nous savons déjà, nous espérons pouvoir pénétrer un peu plus avant dans ce boubier d'outrages politiques, et arriver de quelque façon à connaître davantage le fond des choses. Mais ce que nous avons découvert suffit, dans tous les cas, pour démontrer que ces messieurs devraient toujours, dorénavant, se tenir cois en cette Chambre et ailleurs sur le sujet qui fait l'objet de la discussion actuelle. Eh quoi ! M. le président, comme je l'ai dit, je possède la preuve, non pas une preuve contradictoire, non pas une preuve où un témoin vient en contredire un autre, non pas une preuve sur laquelle on pourrait éprouver certain doute, mais une preuve de faits avoués par ceux-là mêmes qui les ont accomplis, contraints de le faire par la force des circonstances, probablement, dans un interrogatoire sous serment.

M. le président, on constate que les officiers de tercolonial permettaient à autant de gens qu'il leur plaisait—tant que ceux-ci possédaient la bonne couleur, supposons-nous—de voyager en vertu de permis. Il n'était pas besoin que le nom du porteur fût sur le permis, ce n'était pas nécessaire tant que celui-là était connu pour être engagé dans la campagne électorale. Et en temps d'élections, ces porteurs de permis allaient et venaient sur l'Intercolonial, sur tout le long parcours du chemin compris dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

En consultant la preuve faite, je constate qu'au moins 2,575 personnes ont été transportées en vertu de permis accordés pour fins électorales, et d'un seul point seulement. On trouve que dans cette localité, et dans un rayon de deux ou trois comtés, on a donné à 2,575 personnes des permis de circuler pour des fins électorales sur le chemin de fer Inter-

colonial. Eh ! à propos de l'élection de 1896, on voit qu'on a permis à 430 personnes, en vertu de 203 permis, de voyager pour des fins électorales sur ce chemin. Il est prouvé qu'on a permis à 372 autres personnes de voyager en vertu de 157 permis ; qu'on a permis à 372 personnes de voyager sur le chemin en vertu de 97 permis, et que, dans l'ensemble, il manque 1,427 permis au sujet desquels on ne peut obtenir aucun renseignement quelconque.

Eh bien ! M. le président, il ne serait pas possible, je crois, d'exagérer la gravité d'un état de choses comme celui-là. Je n'aurais pas pu l'imaginer, et personne au Canada, j'en suis convaincu, n'aurait pu concevoir la possibilité de voir pareilles choses accomplies par le gouvernement sous l'égide et la direction de mon honorable ami de la gauche, lequel possède d'excellentes qualités et que j'admire fort en raison de beaucoup de qualités personnelles. Je sais qu'il ne fait pas les choses sur une petite échelle, je suis obligé de croire que ce n'est rien que sa colossale attitude qui lui a fait employer des permis dans la mesure qu'il l'a fait dans la dernière élection.

Ce n'est pas encore tout ; ce que j'ai déjà exposé n'épuise pas entièrement la preuve du génie de nos honorables amis de la gauche. Depuis que cette discussion sur les estimations concernant les chemins de fer est soulevée, on a éprouvé un certain sentiment de curiosité au sujet d'un homme qui a occupé un emploi sur l'Intercolonial et qui a été destitué—un homme intimement lié, je crois, à l'honorable chef de l'opposition, qui a mentionné son nom,—je veux parler de M. Hillson. Celui-ci peut prétendre à la distinction d'être le neveu de l'honorable député. On avait confié de grands pouvoirs à cet officier sur l'Intercolonial, on l'avait revêtu d'une autorité étendue. La preuve démontre que sa volonté faisait loi, grâce en grande partie à l'existence du fort lien de famille que j'ai mentionné, et la parenté qui unissait les deux hommes donnait probablement à ce fonctionnaire une importance que ne possédait presque aucun autre.

La conduite de cet ami du chef de l'opposition a été marquée de certains traits intéressants. Le commissaire chargé de faire l'enquête a naturellement senti sa curiosité piquée par certains faits particuliers. Il a découvert, entre autres choses venues à sa connaissance, que partout où ce monsieur se trouvait les jours précédant immédiatement l'élection, il y surgissait, là en particulier, un besoin et une demande inexplicable de bardeaux. Il se trouvait, par exemple, à Amherst à dix heures du matin. Un télégramme était tout à coup envoyé à l'ingénieur en chef, M. Archibald, de Moncton, le priant de lui faire parvenir à Amherst 25,000 bardeaux. Une heure ou deux après, un autre télégramme parti d'un endroit plus éloigné arrivait, disant : "Envoyez immédiatement 50,000 bardeaux." De quelque autre point, situé à une distance presque nominale, survenait la même extraordinaire et étrange demande d'autres bardeaux. "Envoyez immédiatement 75,000 bardeaux." La demande de bardeaux augmentait donc avec une rapidité étonnante sur tous ces différents points de la ligne sujets au contrôle de M. Hillson, à la veille même de l'élection. Personne ne sera surpris qu'une demande de bardeaux inusitée et sans exemple comme celle-là, faite à différents points, coïncidant surtout avec la présence en ces endroits du neveu de l'honorable chef de l'opposition, ait excité l'attention du commis-

saire procédant à l'enquête de ces affaires de chemin de fer, et que celui-ci ait songé à s'assurer de la raison de cette demande.

En allant un peu plus au fond des choses, on découvrit qu'il y avait eu entente entre l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement et cet officier, par laquelle il était convenu qu'une demande de bardeaux signifierait une demande de permis. Cette affaire fut tenue profondément cachée au public en général, et personne ne put rien connaître à son sujet : mais même au bureau de télégraphe, il peut y avoir danger d'indiscrétion parfois, et conséquemment, l'on a adopté ce moyen ingénieux, assuré, sans aucun doute, que le public n'en aurait pas connaissance. On a trouvé là un moyen de favoriser cette conspiration qu'on a commise contre le pays en faisant un usage indigne de permis et en prostituant incontestablement le chemin de fer à des fins électorales.

M. LANDERKIN : C'était là le marché national de Foster.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai cru qu'il était juste, vu que l'honorable chef de l'opposition n'a pas manqué une occasion de m'accuser d'avoir traité les employés du gouvernement en la manière cruelle et impitoyable qu'il a décrite, de dévoiler un peu les moyens et le mode de procéder de ce monsieur.

Je déclare ici, en terminant, que la ligne de conduite adoptée par l'ex-gouvernement dans son administration et dans l'usage qu'il a fait de l'Intercolonial, que la manière dont il a converti ce chemin en machine politique, que le moyen pris pour en convaincre tous les employés que, pour être sûrs d'y conserver leur position, il leur fallait servir d'instrument d'un parti politique ; que tout cela, dis-je, a fait beaucoup pour désorganiser l'administration des chemins de fer du Canada et a accru les difficultés inhérentes à l'accomplissement de mes fonctions, et dans la manière de traiter les employés comme ils doivent l'être, et dans la bonté dont je tâchais de faire preuve à leur égard. Cela a tendu à affaiblir la fidélité due à leur charge par les employés, à diminuer l'exactitude de l'accomplissement de leurs devoirs, et tous les députés admettront, j'en suis convaincu, qu'il est à désirer, dans l'intérêt de tout le pays, même dans l'intérêt du parti politique qui se trouve pour le moment au pouvoir, que le gouvernement réprime de toutes les manières possibles un usage aussi indigne de se servir du chemin de fer.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne m'imagine pas qu'en m'adressant à la Chambre bien plus longtemps que ne l'a fait l'honorable préopinant, pour essayer de décrire le défaut de sincérité caractéristique de celui-ci, je pourrais le faire tant soit peu aussi efficacement qu'il l'a fait lui-même durant le peu de temps qu'il vient de parler.

M. le président, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a commencé son exposé en mentionnant le nombre des personnes destituées, en déclarant que j'avais renvoyé quatre cents employés en prenant charge de l'administration de l'Intercolonial. Puis, il a signalé à la Chambre qu'il avait constaté plus tard qu'on avait nommé un grand nombre de nouveaux employés sur ce chemin, et que le personnel de celui-ci avait été fortement augmenté. Enfin, il s'est porté à une période ultérieure pour établir qu'il existait alors encore un

M. BLAIR.

plus grand nombre d'employés au service de l'Intercolonial. Je le lui demande à lui-même : Est-il possible d'exposer en anglais une argumentation plus fautive que celle qu'il vient de présenter à la Chambre ? Je lui demande s'il n'a pas honte, en sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, de se lever devant cette députation assemblée pour tenter d'accomplir l'un des actes de duplicité les plus grossiers que j'aie jamais vu commettre nulle part par qui que ce soit. Lorsque parlant de l'Intercolonial comme d'une entité, il a comparé le nombre des employés occupés sur ce chemin d'une période à l'autre, on ne pouvait supposer autre chose que ceci, savoir, qu'il faisait une comparaison franche et sincère, laquelle démontrerait que le nombre des employés avait été augmenté sur le même chemin. Mais a-t-il dit à la Chambre ce qui avait rendu cette augmentation nécessaire ? Non. Je dévoilerai quelque peu la déloyauté et la fausseté de ses assertions, et je serais justifiable de me servir d'un langage encore plus énergique pour peindre sa tentative malhonnête d'induire la Chambre en erreur.

En 1878, lorsque je succédai à feu l'honorable Alexander Mackenzie au ministère des Travaux publics (lequel comprenait alors le ministère des Chemins de fer et Canaux) je constatai que pour l'année courante, le déficit des opérations de l'Intercolonial était de près de trois quarts de million de dollars, ou, après certaines modifications et déductions, encore d'au delà d'un demi-million. On prenait ce montant dans les poches du peuple pour faire fonctionner l'Intercolonial, après que toutes les recettes provenant de ce chemin de fer avaient été dépensées. Je demandai aux hommes les plus capables du département de me faire un rapport absolument complet en vue de trouver un remède à ce grave état de choses. Celui que M. Mackenzie avait placé à la tête de l'Intercolonial déclarait sous sa signature qu'il faudrait annuellement, en sus des recettes du chemin, trois quarts de million de dollars pour le faire fonctionner. N'était-ce pas là stupéfiant ? N'était-ce pas suffisant pour justifier le ministre des Chemins de fer et Canaux de s'imposer la tâche importante de s'assurer comment un demi-million pourrait être épargné au peuple du Canada ?

Aidé des hommes les plus capables attachés au chemin, je fis un examen complet et je constatai qu'on pouvait faire une grande réduction. Je commençai par diminuer le traitement des officiers, à qui j'exprimai franchement mon regret d'être forcé d'agir ainsi dans l'intérêt public, ajoutant que dès que l'état des affaires de l'Intercolonial le permettrait, je serais aise de considérer la question du rétablissement de leur ancien traitement.

L'honorable préopinant m'accuse du renvoi de 400 personnes. M. le président, je ne sache pas avoir démis quelqu'un. Après l'examen des plus complets fait sans doute par lui (M. Blair), et malgré tous les documents qu'il possède, il n'a pu exhiber qu'un seul cas au pays, celui d'un jeune homme renvoyé de l'administration. J'en conclus qu'il lui faut s'en tenir à ce cas unique. Et même dans ce cas, j'ai pu établir non seulement que l'employé destitué s'était rendu coupable de conduite politique agressive, mais encore qu'il était allé jusqu'à se porter à des voies de fait pour soutenir son opinion dans une assemblée publique.

Lors même que je me serais dispensé des services de 400 employés, n'étais-je pas justifiable d'en agir

ainsi, quand les hommes les plus capables du département me déclareraient que je pouvais le faire sans nuire à l'efficacité du chemin? Quelle en a été la conséquence? Si l'honorable ministre (M. Blair) consulte les documents qui sont en sa possession, il verra que le déficit d'au delà d'un demi-million a été réduit à moins de \$100,000 durant la première année de mon administration de l'Intercolonial. Il constatera encore, jusqu'à l'époque où j'ai quitté le ministère des Chemins de fer et Canaux pour me rendre en Angleterre en qualité de haut-commissaire du Canada, que j'ai continué à diminuer ce déficit jusqu'à ce qu'il y eût plus qu'équilibre entre les recettes et les dépenses du chemin. Je le demande à la Chambre: N'étais-je pas justifiable de me dispenser des services de 400 employés inutiles, quand il en résultait une économie d'au delà d'un demi-million au profit des contribuables du pays?

L'honorable ministre (M. Blair) a à son emploi aujourd'hui les hommes mêmes qui peuvent confirmer mon assertion, savoir: que j'ai demandé à ceux-ci de diminuer le personnel sans amitié ni faveur. Je leur ai demandé de garder les hommes nommés par M. Mackenzie, les partisans les plus ardents du parti libéral, partout où ils croiraient devoir agir ainsi pour retenir les services des hommes les plus dignes de leur position. Je me suis dispensé des services de centaines de partisans et d'amis du parti auquel j'appartenais, vu mon sentiment qu'en opérant des diminutions, je devais considérer les intérêts de l'administration publique seule, et, indépendamment de toute considération politique, retenir les services des meilleurs hommes, peu importe qu'ils fussent libéraux ou conservateurs. J'ai dans l'esprit en ce moment un homme qui fut gardé dans une des positions les plus importantes de l'Intercolonial, ayant des centaines d'hommes sous son contrôle et sous son autorité, lequel était l'un des plus forts partisans de M. Mackenzie et l'un des libéraux les plus ardents du Canada. Telle est la manière dont j'ai rempli les devoirs qui m'étaient confiés.

"Mais," a demandé l'honorable préopinant, "pourquoi, quelques années après, le personnel de l'Intercolonial a-t-il été grossi de centaines de nouveaux employés?" Et il a été applaudi par ses partisans à qui il faisait croire erronément que cette assertion était franche et sincère, digne d'un honnête homme. Que diront ceux-ci quand je leur apprendrai que jamais, en présence d'une assemblée intelligente, on a tenté de commettre une fourberie mieux caractérisée que celle-là, où l'honorable ministre a caché le fait que durant la période dont il parlait, l'étendue de l'Intercolonial a plus que doublé? Par là, je détruis d'un seul coup toute son argumentation touchant l'accroissement du nombre des employés.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Combien de nouveaux employés avez-vous nommés de 1895 à 1896?

Sir CHARLES TUPPER: Je dirai à l'honorable ministre quelle a été l'étendue de l'Intercolonial aux diverses époques. Lorsque je fus chargé de l'administration de ce chemin, et que je réduisis de 400 le nombre de ses employés pour tâcher d'en équilibrer la situation financière, il avait 560 milles de Halifax à la Rivière-du-Loup, 41 milles de New-Glasgow à Truro, et 90 milles de Moncton à Saint-Jean, soit en tout 691 milles; et

si l'on ajoute les 32 milles de chemin s'étendant de Halifax à Windsor, qui étaient alors et sont encore sous le contrôle de l'Intercolonial, et qui en forment virtuellement partie, l'ensemble de l'étendue de ce chemin de fer était de 723 milles. Eh bien! M. le président, l'honorable ministre a-t-il en la sincérité et l'honnêteté de dire à la Chambre la mesure dans laquelle cette étendue avait été accrue? Pourtant, aujourd'hui, et depuis plusieurs années, on y a ajouté 175 milles de New-Glasgow à Sydney, 15 milles de la voie principale à Pugwash, 69 milles de la jonction de Pugwash à Pictou, et 120 milles de la Rivière-du-Loup à Lévis, ce qui ne forme pas moins de 379 milles de chemin ajoutés à ce que l'honorable ministre a appelé le chemin de fer Intercolonial sans mentionner cette augmentation.

Je m'étonne que ce monsieur ait le front de pouvoir faire face à des gens intelligents et d'essayer de les tromper aussi grossièrement. Ce développement n'explique-t-il pas et ne fait-il pas plus que justifier toute l'augmentation du nombre des employés sur le chemin? L'honorable ministre s'imaginerait-il qu'on peut étendre un chemin de fer de 723 milles qu'il était à 1,186½, sans augmenter le nombre de ses employés? Une tentative plus monstrueuse de tromper la Chambre n'a jamais été faite, et aurais-je passé des heures, que dis-je, des jours, à peindre le caractère de l'honorable préopinant, je n'aurais pu mieux le faire qu'il ne l'a fait lui-même en commettant cette misérable tentative d'induire en erreur et tromper la Chambre.

Que reste-t-il encore? L'honorable préopinant se plaint encore de ce que je lui ai reproché d'avoir destitué des centaines d'employés depuis qu'il occupe ses fonctions actuelles. Je répète ce reproche, M. le président. Je dis: Si le gouvernement avait osé, ce qu'il n'a pas fait, se conformer à l'ordre de la Chambre émis sur ma proposition; s'il avait osé fournir à la Chambre les renseignements que j'ai demandés, que je l'ai pressé de produire ici, ces renseignements prouveraient mon assertion, savoir: que depuis qu'il occupe la position de ministre des Chemins de fer et Canaux, l'honorable ministre a destitué des centaines d'employés honnêtes, intelligents et actifs, pour raisons politiques; et tant qu'il n'aura pas produit en cette Chambre un état du nombre des employés renvoyés de l'administration publique relative au ministère des Chemins de fer et Canaux, il ne sera pas en état de nier mon assertion avec quelque assurance.

Je n'ai pas besoin, M. l'Orateur, de prolonger la discussion. Tout l'échafaudage élevé par l'honorable préopinant a été renversé par la simple dénonciation de sa misérable tentative de tromper la Chambre. Cependant, ce monsieur a dépassé un peu, je crois, ce qu'on aurait pu attendre d'un homme de sa position, lorsqu'il s'est mis à discuter en cette Chambre la conduite et le caractère d'un de mes parents. Je ne me suis pas plaint de la destitution de celui-ci. Je ne l'ai jamais nommé, ni ne l'ai mentionné en aucune manière en cette Chambre.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Vous l'avez mentionné hier.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne l'ai point nommé. J'ai mentionné le fait que l'honorable ministre avait destitué un officier qui avait occupé

pendant nombre d'années la charge d'inspecteur des constructions publiques. Le père de M. Hillson a épousé une de mes sœurs consanguines. Et quand je dirai à la Chambre que le vingt-deux mai dernier j'avais passé quarante-deux ans dans la vie publique, et que durant une partie considérable de ce temps j'ai représenté Cumberland, mon comté natal; quand je lui rappellerai les positions officielles que j'ai occupées, lesquelles m'auraient permis de placer mes parents et mes amis; quand je lui signalerai qu'on peut compter sur les doigts de la main tous les parents que je possède dans les administrations publiques du Canada aujourd'hui, et que le titulaire de la plus haute et de la plus importante des positions occupées par eux tous, dans les provinces maritimes, était M. Hillson, qui remplissait les fonctions d'inspecteur des constructions publiques; quand j'ajouterai que celui-ci exécutait son devoir envers le département avec une fidélité, de nature à provoquer, sans que personne ne l'eût nullement suggérée, de la part des officiers chargés de représenter au gouvernement quels sont les employés qui ont droit à une promotion, la recommandation d'une augmentation de salaire de \$1,300 qu'il était à \$1,500 par année, à cause de la manière habile, diligente et efficace avec laquelle il avait accompli ses fonctions durant nombre d'années; lorsque j'exposerai ces faits à la Chambre, dis-je, celle-ci conviendra avec moi, je pense, que l'honorable ministre devrait rougir de lui-même pour avoir tenté de soulever une question comme celle-là en cette enceinte.

Celui-ci était fortement aculé; il se trouvait dans une position des plus insoutenables, lorsqu'il s'est cru forcé de violer ainsi tout sentiment d'honneur en parlant comme il l'a fait de l'ancien officier en question. Je répète qu'il n'y avait pas dans les administrations publiques un homme ayant plus que lui rempli son devoir avec fidélité, avec zèle et dans l'intérêt du service public, et j'ai signalé à l'honorable ministre, hier, que les fonctions que cet officier remplissait pour \$1,300 par année, et qu'il remplissait habilement, coûtent maintenant sous son administration au delà de \$2,000 par année, outre une forte augmentation de frais de voyage.

En voilà assez, M. le président, pour exposer sous son vrai jour l'attentat dont, mû par le plus grand désir de blesser, sans pouvoir porter les coups toutefois, l'honorable préopinant a donné le spectacle à la Chambre ce soir. A-t-il pu porter atteinte à ma position? A-t-il osé signaler un seul acte dans ma carrière publique pouvant en quoi que ce soit me donner lieu de rougir? Quant à l'administration de l'Intercolonial, je pourrais citer avec orgueil le rôle que j'ai joué. Certes! s'il est quelque chose qui justifie un homme de réclamer la confiance, non seulement de ses amis qui l'appuient, mais de tous les hommes intelligents, ce sont les actes que j'ai accomplis lorsque j'ai occupé la charge de ministre des Chemins de fer et Canaux.

J'ai trouvé l'Intercolonial absorbant annuellement au delà d'un demi-million de dollars du revenu public, et je l'ai tiré de cet état précaire. La première année de mon administration, j'ai réduit le déficit à moins de \$100,000, et avant de quitter le ministère, j'avais fait disparaître ce déficit tout à fait. Quand l'honorable préopinant pourra montrer un passé comme celui-là, quand il pourra établir que, dans l'accomplissement du pénible et désagréable devoir lui incombant de porter atteinte

Sir CHARLES TUPPER.

aux positions des employés de l'Intercolonial et d'effectuer, dans l'intérêt public, une grande diminution du personnel de ce chemin, il a agi avec l'esprit d'indépendance, de justice et d'impartialité que j'ai montré, je suis prêt à le prouver, il aura alors certain droit de prétendre à la considération pour les services qu'il aura rendus à son pays. Au lieu de frapper des adversaires sans égard pour leur mérite et leur capacité, j'ai retenu dans l'administration mes plus forts adversaires politiques, et je me suis dispensé des services de nombre de mes amis, lorsque j'ai crû que l'intérêt public l'exigeait. Et quand est arrivé le temps où, l'état de choses changeant, j'ai pu augmenter le salaire des employés et réinstaller, de temps à autre, ceux dont j'avais été obligé de me dispenser, j'ai encore donné à l'honorable ministre un exemple qu'il n'est nullement disposé à suivre.

Mais toute la conduite de l'honorable ministre, à ce sujet, se résume dans les seuls mots qu'il a employés pour caractériser ces destitutions. "Destitutions sans importance," les a-t-il appelées. Destitutions sans importance! Qu'entend-il dire? Veut-il dire qu'ôter à un honnête homme qui sert son pays du lundi matin au samedi soir, et contre qui il ne peut porter d'accusation; ôter, dis-je, son pain à un homme comme celui-là, le chasser de sa maison, de son foyer, dépourvoir sa famille de ses moyens de subsistance, c'est affaire sans importance? Est-il un homme possédant une étincelle de sentiment humain dans la poitrine, qui qualifierait ainsi la chose? Considère-t-il que l'épouse manquant de tout et les enfants mourant de faim, ce soient là des objets dénués d'importance, dignes de son mépris sur le parquet de cette Chambre? Voilà l'esprit que ce ministre apporte dans l'accomplissement de ses devoirs! Il est ivre de pouvoir, il est enivré de la pensée de se voir l'autocrate puissant qui tient dans ses mains le sort de pauvres hommes, de pauvres femmes et de pauvres enfants. Il est ivre de pouvoir et une seule chose le préoccupe, c'est-à-dire, non pas ce que requièrent de lui la justice, l'honnêteté et la considération des intérêts de son pays, mais la manière dont il peut le mieux satisfaire aux exigences de ses partisans de cette Chambre et du dehors, même si, pour cela, il lui faut ruiner des hommes honnêtes et laborieux, ainsi que leurs familles.

M. le président, je cesserais d'être un homme, si je pouvais assister à cette suprême violation de tous les principes qui s'imposent à la nature humaine, sans élever la voix contre elle; si, comme je veux le faire en présence de mes compatriotes de toutes les parties du pays assemblés en cette enceinte législative, je ne vouais pas à l'exécration l'homme qui, ayant acquis une position puissante et influente, en abuse pour opprimer les faibles, et qui, se tournant vers ses amis et recherchant leurs applaudissements, ajoute l'insulte à l'injure en disant qu'il n'a pas fait tomber la moitié assez de têtes. "Destitutions sans importance!" Telle est la pensée qui hante le cerveau de l'honorable ministre. S'il s'agit du cas d'un homme d'influence, de position et de moyens, nul n'est plus prompt que lui pour faire tout ce qui peut, de toute manière, lui acquérir et lui assurer son appui; mais s'il s'agit de quelqu'un qui se trouve dans une humble position, de quelqu'un resté sans ressources dans sa détresse, oh! alors, l'autocrate de toutes les Russies n'a pu égarer les serfs de ses Etats sous le poids de plus de rigueur que n'en fait preuve l'honorable ministre.

Il ne m'est pas nécessaire de retenir la Chambre plus longtemps. L'honorable préopinant s'est chargé du soin de nous donner lui-même un aperçu de son caractère d'homme public et des moyens qu'il entend adopter. Il cherche à couvrir ses propres méfaits et à induire la Chambre en erreur en essayant d'établir qu'il existait sous mon administration un état de choses que j'ai prouvé n'avoir pas existé. Ses assertions, je l'ai démontré, étaient absolument dénuées de tout fondement.

M. MCGREGOR : Expliquez l'affaire des bardeaux.

Sir CHARLES TUPPER : C'est la première fois que j'entends parler de cela, et conséquemment, je n'en connais rien.

M. POWELL : J'aimerais à faire une remarque ou deux au sujet de la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, relativement au nombre des destitutions opérées au Nouveau-Brunswick.

Le comté de Westmoreland que j'ai l'honneur de représenter sera fort étonné, j'en suis sûr, de constater qu'au moyen de certains procédés de calcul particuliers à l'honorable ministre, le nombre des destitutions en ce comté a été réduit à cinq. Comment ! je pourrais montrer les lettres de ce ministre par douzaines—j'en ai une surtout dans l'esprit en ce moment—établissant qu'on a destitué soixante hommes d'un seul coup. Il le sait bien. Que les destitutions aient été justifiables, ou non, c'est une autre question que je n'entreprendrai pas de discuter, mais le fait demeure que ces destitutions ont été faites.

Je sais la fécondité de ressources dont jouit l'honorable ministre. Je sais l'heureuse faculté qu'il possède, portée jusqu'à un art magnifique, de réduire les choses par l'exagération de sa vaillante imagination ; mais je sais aussi que quant à dire que ces destitutions sont celles d'hommes employés peu de temps seulement avant l'élection, le contraire est la vérité. Je me rappelle le cas d'un vieux serviteur employé sur l'Intercolonial depuis dix ou quinze ans—un conservateur, il est vrai, un Acadien-français—que la maladie avait cloué au lit durant quatre ou cinq mois, et qui, le lendemain du jour où il put se rendre à Moncton, reçut l'avis de son renvoi, pour voir sa famille obligée, depuis, à ce que je comprends, de recourir à l'assistance publique. L'honorable ministre possède les documents, et j'affirme hardiment qu'on n'a pas porté soixante personnes sur le bordereau de paye de l'Intercolonial immédiatement avant l'élection. Je parle d'employés permanents.

L'honorable ministre a donné une autre preuve de fourberie qui a échappé à l'attention de l'honorable chef de l'opposition. Il a pris le nombre des employés du chemin en février pour le comparer à celui de ces employés en juin. Mais ne sait-il pas que chaque année on emploie des hommes spéciaux pour les opérations du ballastage ? Ignore-t-il qu'on emploie généralement de mille à deux mille hommes supplémentaires en été pour ces opérations de ballastage, et qu'il ne peut y avoir, conséquemment, de comparaison possible entre le nombre des employés à cette époque de juin 1896, où l'on faisait le ballastage, et le nombre des employés durant les mois antérieurs aux dites opérations ? Je sais ce dont je parle, quand je dis que les plus grands

ateliers de l'Intercolonial, les ateliers de construction et de réparation, ainsi que le plus grand nombre d'employés de ce chemin dans toute division électorale du Canada, se trouvent dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Et j'affirme hardiment que si l'honorable ministre a voulu faire entendre que le nombre des employés permanents de l'Intercolonial avait été augmenté de 1,300 en une année par l'ancien gouvernement, il a cherché à causer une impression absolument fausse. Bien loin de là ; voici ce que le commissaire en chef m'a dit lorsque je me suis adressé à lui maintes et maintes fois pour faire placer des gens sur ce chemin de là—et il me l'a dit aussi une année avant l'élection—savoir, que bien loin d'augmenter le personnel, l'ancien gouvernement le diminuait et qu'on avait décidé de continuer à réduire le nombre des employés ordinaires du chemin.

Lorsque l'honorable ministre déclare que l'Intercolonial est employé à des fins politiques, il avance à titre de faits des choses que j'ignore. Mais je dirai que, bien qu'il puisse s'être passé certaines choses durant l'élection, je ne suis pas prêt à accepter la parole du ministre des Chemins de fer et Canaux, quand il dit que ces choses ont été démontrées par des témoignages donnés sous serment. Je n'ai jamais vu les témoignages dont il parle, et j'ose faire l'assertion qu'aucun des membres de la gauche n'en a jamais entendu parler. Il peut y avoir eu un interrogatoire comme celui qu'il mentionne, c'est ce que je ne suis pas en état de nier. Mais j'affirme que dans mon comté, on n'a jamais fait servir ce chemin de fer à des fins politiques ; loin de là. Durant le peu de temps que j'ai été député, et avant mon élection, lorsque le comté était représenté par mon ami, le sénateur Wood et que je comptais pour quelque chose dans la distribution du patronage, jamais un homme n'a été mis à l'ouvrage sans avoir été recommandé par le chef d'une division mécanique. Mais l'honorable ministre est allé encore plus loin et il a dit que l'on n'avait exploité ce chemin de fer que dans les intérêts du parti conservateur. Et un certain membre de la droite,—je crois que c'est le whip en chef du parti ministériel (M. Sutherland)—, dans le cours de ce débat, a défié n'importe quel membre de la gauche d'indiquer un seul libéral qui ait été nommé sous le gouvernement conservateur. Je vais lui donner le nom de quelques libéraux qui ne travaillaient pas dans les usines, mais au bureau général, et qui formaient partie du personnel régulier des employés supérieurs de l'Intercolonial, tels que messieurs Walker, Sutton et Cruise. Nous avons employé un homme,—non pas sur le chemin, mais au bureau de poste,—M. Atkinson, qui a voté contre moi et qui a toujours voté en faveur des candidats libéraux.

Il y a plus ; quand on a recommandé d'augmenter les salaires, et lorsque l'ancien gouvernement a fait, avant de quitter le pouvoir, certaines augmentations de salaire, en ce qui concerne le comté de Westmoreland, il n'y a pas eu la moindre intervention de ma part ou de la part des membres du parti conservateur. On a permis de faire ces augmentations de salaire dans l'intérêt public seulement, et sans aucune intervention politique quelconque. Quelques-uns des hommes que je viens de mentionner se trouvaient sur la liste des employés, dont le salaire devait être augmenté et M. Walker, un jeune homme respectable et un grit ardent, qui n'avait été dans le service que pendant quelques

années, a vu son salaire augmenté de \$200 ou \$300. L'honorable ministre s'est échauffé à ce sujet. La délicate sensibilité qui est le fond de son caractère a été touchée, et il a pleuré et il a gémi sur les péchés du parti conservateur qui a violé les grands principes si chers à son cœur. Je n'examinerai pas la conduite qu'il a tenue durant sa carrière politique dans notre province; cependant, je dirai que quand l'honorable monsieur est arrivé au pouvoir, dans la Nouvelle-Brunswick, en 1853, il a trouvé une province qui, en fait de moralité publique et de haut idéal politique, ne le cédait pas aux autres provinces du Canada; mais durant son court passage aux affaires, de 1853 à 1856, il a plus avili la politique et il a plus corrompu l'opinion publique de cette province, que tous les autres hommes ensemble qui ont gouverné le Nouveau-Brunswick. Mais ce n'est pas le temps de discuter ces questions et de prendre le temps de la Chambre pour exposer les méfaits qui ont attiré sur sa tête les dénonciations des esprits dirigeants de son propre parti, même des hommes qui l'appuient aujourd'hui dans cette Chambre. On l'a accusé publiquement, par la voie des journaux, si ce n'est pas dans l'enceinte de la législature, de tous ces méfaits. Et c'est là le même homme qui fait montre ce soir d'une aussi délicate et impressionnable vertu politique!

Qui n'a pas entendu parler de l'affaire du Northumberland? Qui n'a pas entendu parler des mille et une transactions immorales qui lui sont imputables, mais que je n'essaierai pas à discuter ce soir. Je suis fâché de voir que cette discussion ait pris autant d'étendue. Nous aimerions tous à être dans nos familles la semaine prochaine si la chose était possible, et j'aimerais à voir la discussion se terminer aussitôt que possible, afin que nous puissions expédier les affaires pressantes qui nous sont soumisees.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne ferai qu'une ou deux remarques et je n'essaierai pas de répondre en particulier à tous ceux qui ont adressé la parole à ce comité, car, je crois, que cela n'est pas nécessaire à cette heure avancée de la nuit. Il n'y a pas de doute que l'honorable député qui dirige l'opposition est touché à son endroit sensible. Je crois que l'excitation et la mauvaise humeur dont il fait preuve démontrent amplement la justesse de la réponse que j'ai faite aux attaques qu'il ne se gêne pas de lancer contre moi, de temps en temps, à propos de ces destitutions. Je laisse l'honorable député où je l'ai laissé il y a quelque temps, à la fin de mes remarques sur ce sujet. Qu'il se livre au plaisir qu'il trouve à commenter ma réponse, en dénaturant le sens des déclarations que j'ai faites devant ce comité; car en agissant ainsi, il évite de répondre aux arguments que j'ai apportés concernant les employés de l'Intercolonial. J'ai fait remarquer que depuis février 1880 jusqu'à février 1881, l'on n'avait pas réduit mais l'on avait légèrement augmenté le nombre des employés, et que dans tous les cas, il n'y avait pas eu une réduction sensible du nombre des employés.

L'honorable député croit pouvoir répondre à la conclusion que j'ai tirée de ce fait-là, en parlant des prolongements de l'Intercolonial faits avant 1880 et des prolongements faits longtemps après 1881. J'ai attiré l'attention du comité sur le fait qu'en juin 1885 il y avait sur les bordereaux d'appointements et de salaires de l'Intercolonial 3,941 hommes, et

M. POWELL.

que dans le même mois, en 1896, ce nombre avait été porté à 5,296. L'honorable député croit-il répondre à mon argumentation en disant qu'avant le mois de juin 1885 on a prolongé l'Intercolonial de trois ou quatre cent milles? Je ne vois pas comment un prolongement du chemin fait plusieurs années auparavant, pourrait avoir le moindre rapport avec le nombre des hommes employés en juin 1895 et en juin 1896, car c'est entre ces deux années que j'ai établi une comparaison. Les prolongements de l'Intercolonial ont-ils été faits entre février 1880 et février 1881, ou entre juin 1895 et juin 1896? Tout le monde sait que dans ce temps-là il n'y a eu aucun prolongement. L'honorable député, dans le but de tromper le comité et de m'accuser d'avoir dénaturé les faits, s'accroche à tout ce qu'il peut rencontrer pour habilement éluder le véritable point. L'état que l'honorable député prétend n'être pas exact, m'a été envoyé par le gérant général des chemins de fer du gouvernement, à Moncton. Je lui ai télégraphié de me l'envoyer, et c'est ce qu'il a fait. Je n'ai pas reçu de lui d'autres renseignements sur ce sujet. Je suppose que l'état qu'il m'a fourni est exact. Je ne vois pas pourquoi il m'aurait trompé. J'ai lu cet état au comité, sans rien retrancher ni ajouter. Je le laisse devant le comité comme un exposé exact des faits.

Je ne répondrai pas aux remarques que l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) a faites sur des sujets qui touchent à la politique provinciale. Dans plusieurs circonstances déjà, j'ai entendu l'honorable député faire ce discours dans la législature du Nouveau-Brunswick, mais alors, il donnait à ce discours plus d'étendue et plus de développement. C'est une vieille histoire déjà dans tout le Nouveau-Brunswick, mais elle est tombée à plat, elle a produit si peu d'effet, que le parti auquel appartient l'honorable député (M. Powell), au lieu de gagner des adhérents, s'est continuellement décimé jusqu'au jour où l'honorable député lui-même a jugé bon d'abandonner l'arène pour la politique fédérale, champ plus vaste et plus propice.

M. FOSTER : J'aimerais demander à mon honorable ami de vouloir bien nous lire la question qu'il a posée au gérant général, afin d'obtenir des renseignements, et la réponse qu'il a reçue.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai déjà dit au comité quelle avait été ma question. J'ai posé deux ou trois différentes questions, mais la question relative au nombre des employés inscrits sur le bordereau de paye, était en ces termes: Je lui ai demandé de m'envoyer le nombre des employés inscrits sur le bordereau de paye, aux différentes dates que j'ai données au comité.

M. FOSTER : Quelles étaient les dates?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas donné toutes les dates au comité, mais je peux les donner toutes si on le désire.

M. FOSTER : Mon honorable ami n'a pas besoin de donner toutes les dates.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je donnerai les dates que j'ai mentionnées il y a quelque temps. J'ai demandé le bor-

dereau des salaires, afin d'obtenir un état indiquant le nombre des employés de l'Intercolonial, en février 1880, et en février 1881, afin d'avoir la date correspondant à celle que l'honorable député a mentionnée dans sa déclaration, savoir, le mois de février 1880.

J'ai aussi demandé au gérant général de m'envoyer un état indiquant le nombre des hommes inscrits sur le bordereau des salaires, en juin 1895, et en juin 1896, et pour le dernier mois, en 1897. Les renseignements que j'ai donnés au comité m'ont été fournis par le gérant général. J'ai encore demandé à ce dernier de m'envoyer un état indiquant le nombre des personnes qui avaient été renvoyées du service de l'Intercolonial, soit sur mon ordre, soit à la demande de quelque membre du parlement ou de quelque candidat—je crois avoir demandé cela—pour des raisons politiques ; et les renseignements que j'ai donnés au comité sont précisément les renseignements qui m'ont été fournis ; et les ayant donnés exactement une première fois, je ne puis me contredire, en les répétant aujourd'hui. Voilà les renseignements que j'ai demandés, et les renseignements qui m'ont été fournis. J'ai dit que le gérant général lui-même m'avait déclaré que l'époque de l'année où, vu les conditions du chemin de fer, il est d'ordinaire de réduire le nombre des employés, et il m'a demandé si je désirais réduire le personnel.

M. FOSTER : A quelle date a-t-on réduit ainsi le nombre des employés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis dire au juste, mais je peux m'en instruire, le gérant général est sans doute en état de me fournir ces renseignements. Je crois que M. Pottinger était à Ottawa dans le temps. Je ne suis pas certain si cette conversation a eu lieu en présence du sous-ministre, je n'aimerais pas à affirmer la chose. J'ai dit à M. Pottinger, lorsqu'il congédierait des employés, d'agir avec justice et j'ai dit que je croyais,—je le dis au comité en toute franchise,—qu'il devait dans ce cas-là congédier les hommes qui étaient entrés les derniers au service de l'Intercolonial, immédiatement avant le changement de gouvernement, autant qu'il serait possible. Je puis dire sans hésiter que telles ont été mes instructions. Si le gérant général s'en est écarté, dans quelque cas particulier, je suis certain que c'est seulement dans la mesure qu'il a cru nécessaire dans l'intérêt public. Telles étaient mes instructions, telles étaient les instructions que je peux défendre en tout et partout.

M. FOSTER : Puis-je demander à l'honorable ministre sur quel mois, en 1897, il a obtenu des renseignements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le mois d'avril ; j'ai obtenu un état dans le mois de mai.

M. FOSTER : Combien y avait-il d'employés dans le mois d'avril ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 4,083.

M. FOSTER : Et quel nombre en juin 1895, et en juin 1896 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En juin 1895, 3,941 ; et en juin 1896, 5,296. Je peux compléter les renseignements donnés au comité, vu que l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) a cherché à dénaturer les faits. Je puis déclarer que tandis que dans le mois de juin 1895, on a jugé qu'il était nécessaire d'avoir sur le bordereau des salaires 344 hommes dont les services n'étaient pas requis comme les employés permanents, ou des employés à l'année, dans le mois de juin 1896, le nombre avait atteint le chiffre inexplicable de 1,569. Mon honorable ami peut comparer les chiffres, et voir dans quelle mesure les besoins impérieux qui surgissent à cette époque de l'année, dans le mois de juin, ont nécessité cette augmentation.

M. POWELL : Si mon honorable ami veut bien consulter l'ingénieur en chef ou le sous-ministre, il constatera qu'une partie des employés pour 1895 ont été nommés en juillet et une partie pour 1896, en juin ; c'est ce qui explique l'augmentation. Cela doit se faire en juin et en juillet, et dans ce cas, on l'a fait en juin. Voilà l'explication.

M. FOSTER : Il ne faut qu'un peu d'analyse et un interrogatoire serré pour constater que les états frivoles de l'honorable ministre des Chemins de fer ne souffrent pas l'examen. Dans ses paroles, l'honorable ministre est la sincérité même, mais dans ses déclarations, il est embarrassé, compliqué, confus et trompeur ; c'est ce que nous ont prouvés hors de tout doute les déclarations qu'il a faites durant les cinq dernières minutes en réponse à une demi-douzaine de questions. Le petit homme vif qui siège à son côté, le ministre des Finances, en voyant que son collègue avait mis les pieds dans les plats en négligeant de dire ce qu'il savait,—s'il l'avait fait de propos délibéré, le ministre des Chemins de fer et Canaux serait indigne de sa position,—et en faisant une comparaison entre un mois de l'année où le ballast a été fait, et un autre mois de l'année où ce ballast n'a pas été fait, et dans ce cas, son argument ne vaut rien, et moins que rien,—le petit homme vif qui siège à son côté, dis-je, a cru tirer son collègue d'embarras et lui rendre service en demandant pourquoi cela avait été fait dans le mois de juin et non dans le mois de juillet.

Les deux honorables ministres devraient toujours siéger à côté l'un de l'autre. Ils comprennent bien, tous deux ont de l'expérience ; mais celui qui a vécu dans la province du Nouveau-Brunswick et qui connaît mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, doit bien rire dans sa barbe en l'entendant dénoncer les manœuvres électorales du parti libéral-conservateur. L'honorable monsieur peut bien rire. Il y a des membres de cette Chambre qui connaissent les manœuvres électorales de l'honorable ministre aussi bien que je les connais moi-même. Le ministre des Chemins de fer et Canaux le sait bien aussi, et il sait que, lorsque se déroulera le procès en invalidation de l'élection du comté de Queen,—et la chose ne tardera pas—quelques-unes de ces manœuvres seront sans doute exposées au grand jour. Mais mon honorable ami prend des airs de vertu politique quand il se tourne du côté de l'opposition et nous accuse de croupir dans le bourbier de la corruption politique. L'honorable ministre a prouvé dans l'élection de Queen et Sunbury qu'il était passé-grand-maitre en fait de corruption, et il faudrait plus qu'un petit lavage

pour le purifier. S'il y a une idée que l'honorable député de Grey (M. Landerkin) ait hier saisie, quand le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait cette triomphante déclaration que sept personnes seulement avaient été destituées, c'est qu'il n'y a eu en tout que sept destitutions, tandis que les pervers tories affirmaient qu'il y en avait eu 60 à 90. Il n'a pas demandé à son chef combien d'employés avaient été destitués, mais combien avaient été destitués pour des raisons politiques.

Est-ce que l'honorable député de Grey ne comprend pas toute la différence qu'il y a entre les deux choses ? Mais il a compris l'une et il l'a applaudie ; il comprend l'autre, mais il ne l'a applaudie pas. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a fait ce qu'il considère, peut-être, comme un bon coup dans un débat politique, mais c'est un coup qui le dénonce comme un homme déloyal dans la discussion — j'allais ajouter à "déloyal" une autre épithète l'autonyme de "brave". S'il y a quelque chose qu'un ministre doit faire, c'est certainement de donner à la Chambre l'occasion d'examiner les faits qui lui sont soumis, afin de s'assurer s'ils sont vrais.

L'honorable ministre a nommé plusieurs commissions politiques dans les derniers six mois ; il a nommé pour agir comme juges, ses hommes liges du Nouveau-Brunswick, lesquels ont parcouru la province d'un bout à l'autre, faisant le procès d'hommes qui étaient bien supérieurs en fait de respectabilité, de caractère et de position. Dans la première partie de cette session, je lui ai demandé les rapports de ces commissions, des témoignages qu'elles avaient pris ainsi que les conclusions auxquelles elles en étaient arrivées. L'honorable ministre a donné ce soir des renseignements qu'il avait puisés dans ces commissions. Jusqu'aujourd'hui, aucun ministre du gouvernement n'a rempli la promesse que le premier ministre a faite à maintes reprises dans cette Chambre, savoir : que j'aurais le rapport de ces commissions avant la discussion du budget. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a gardé ces renseignements dans sa manche, refusant de les communiquer à la Chambre, refusant de les communiquer à moi-même, quand la Chambre lui avait ordonné de le faire, quand le premier ministre s'était publiquement engagé de le faire avant la discussion du budget, — et aujourd'hui, le ministre des Chemins de fer et Canaux est assez brave, assez ingénieux pour se servir lui-même de ces documents, mais il les refuse à ses adversaires qui pourraient les critiquer à fond et avec d'autant plus de force, qu'ils seraient en possession de tous les faits.

Lorsque deux, trois ou quatre questions étaient posées à l'honorable ministre, analysant alors les renseignements qui lui avaient été fournis, il faisait à la Chambre des déclarations d'un sens diamétralement différent. Est-ce que tous ses arguments ont tous le même sens ? D'après un seul, jugez de tous les autres.

Des quatre arguments que j'ai fait paraître sous un tout autre jour par quatre petites questions, nous pouvons croire que peut-être, si l'on nous avait communiqué tous les faits, nous pourrions démontrer que les déclarations sont aussi peu dignes de foi dans un cas que dans l'autre. Le gouvernement croit-il qu'il est honorable, l'administration libérale croit-elle qu'il est honorable de refuser à la Chambre des documents dont elle a ordonné la production, des documents dont le premier ministre avait promis la production avant aujourd'hui, des

M. FOSTER.

documents dont l'un des membres du cabinet se sert pour étayer ses arguments ? Est-ce là faire une lutte honorable et courageuse ? Je laisse à la presse et je laisse au pays le soin de décider cette question. Quant à moi, je déclare que je veux obtenir ce rapport. Je veux avoir l'occasion de l'étudier minutieusement avant la prorogation de cette Chambre, et c'est mon intention, si ce document n'est pas produit, autant que mes forces me le permettront, et autant que quelques-uns de mes amis voudront se joindre à moi, de l'arracher au gouvernement par les seuls moyens que la constitution met au service des députés qui sont privés de leurs droits légitimes. Je n'aurais rien dit, si l'honorable ministre (M. Blair) ne s'était pas servi des renseignements qu'il a jusqu'ici refusé de fournir à cette Chambre. Déposera-t-il maintenant sur le bureau les instructions données à son surintendant en chef, instructions dont il nous a cités des passages ce soir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : L'honorable ministre déposera-t-il sur le bureau les renseignements qu'il a demandés par télégramme, et la réponse même qu'il a reçue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Quelle générosité de la part de l'honorable ministre, après s'être déjà servi de ces renseignements ! Je lui ai posé cette question, parce que je croyais que l'honorable ministre donnerait la même réponse qu'il a donnée hier soir, savoir : que je n'avais pas demandé un ordre de la Chambre. Hier soir, l'honorable ministre (M. Blair) s'est présenté et a fait une déclaration sur une importante question, sans avoir donné à la Chambre le moindre renseignement sur le sujet. L'honorable ministre n'a fait ce soir que suivre la même ligne de conduite ; et cependant, il nous donne des leçons de procédure parlementaire, que dis-je, il nous donne des leçons d'honnêteté politique. Il parle de son passé dans le Nouveau-Brunswick. Oui, son passé est connu, et ce passé ne m'aidera pas, le moins du monde, à croire une seule déclaration de l'honorable ministre avant d'avoir la preuve qu'elle est vraie. L'interprétation qu'il a voulu donner à ses déclarations après que je lui eus posé quelques questions, interprétation différente du sens qu'il leur donnait lorsqu'il s'abandonnait aux mouvements d'une déclamation hystérique, est une preuve de ce que j'ai avancé. L'honorable ministre doit d'abord donner ces renseignements à la Chambre, et alors, nous pourrions les étudier et constater jusqu'à quel point son affirmation est conforme aux faits. Chercher à faire croire à cette Chambre que sur tout l'Intercolonial, il n'a destitué que sept employés dans le Nouveau-Brunswick, c'est ne pas apprécier à leur juste valeur l'intelligence et la mémoire de ses partisans du Nouveau-Brunswick, et en même temps, c'est tirer sur les membres de l'opposition une traite qu'ils n'ont pas l'intention d'accepter.

Il faut que l'honorable ministre apprenne à traiter cette Chambre comme on doit traiter un corps délibérant. Y avait-il quelque chose de plus humiliant que l'impasse dans laquelle l'honorable ministre s'est fourré cette après-midi à propos de ces destitutions d'employés ? Y a-t-il quelque chose de plus

méprisable et de plus contraire à la pratique parlementaire que la menace inconsidérée qu'il a faite ce soir, savoir, que si nous osons dire un mot de ces destitutions, il renverrait du service de l'Intercolonial plus d'hommes qu'il ne l'avait fait jusque aujourd'hui ? L'honorable ministre croit-il qu'une menace de ce genre va fermer la bouche à un honnête homme, de ce côté-ci de la Chambre ? S'il le croit, il se trompe grandement ; mais c'est là une chose que je ne voudrais pas faire, c'est là une chose que mon honorable ami (M. Blair) est peut-être prêt à faire : c'est une chose qui nous ferait peu d'honneur, à lui ou à moi, si nous en étions coupables ; c'est-à-dire menacer, dans le cas où l'on parlerait trop de petites destitutions, de faire de nouvelles destitutions. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux peut dire que ce sont là de petites destitutions, mais tout dépend du point de vue où l'on se place.

Au point de vue de l'humanité, au point de vue de l'anxiété causée à celui qui gagne le pain de sa famille, cela n'est pas du tout de la pitié, et je crois que pour l'honneur de la nature humaine et pour sauvegarder sa propre réputation, mon honorable ami aurait fait tout aussi bien de ne pas se servir à leur égard de semblables expressions.

M. McCURE : La demande que vient de faire l'honorable préopinant pour obtenir du gouvernement les renseignements au sujet de ces enquêtes, n'a singulièrement impressionné. Bien que je n'aie pas pris connaissance de ces enquêtes et que le gouvernement ne m'ait communiqué aucun renseignement sur cette question—l'honorable ministre lorsqu'il a fait allusion à la manière dont on s'était servi du chemin de fer Intercolonial comme d'un engin électoral durant les élections de 1896, n'a pas indiqué un seul fait qui ne soit pas parfaitement connu de la population de mon comté. Si les honorables membres de l'opposition ignorent l'usage que l'on a fait du chemin de fer Intercolonial durant les élections de 1896, alors, je les accuse d'avoir failli à leur devoir de ministre, car il n'y eut pas un homme à l'emploi du chemin de fer Intercolonial, dans le comté de Colchester, qui ignorât que les déclarations de l'honorable ministre (M. Blair), relativement à la coercition exercée par le gouvernement tory contre ces employés, ne fussent absolument vraies.

J'aurais consenti à reléguer dans le passé la conduite du parti conservateur, quant à ce qui concerne le chemin de fer Intercolonial, si les honorables membres de la gauche n'avaient pas eu l'audace et l'impudence de se lever dans cette Chambre, après dix-huit ans d'un régime comme le leur, et oser accuser le gouvernement de faire exactement ce dont ils se sont rendus coupables durant leur long terme d'office à la tête des affaires de ce pays.

Ces honorables messieurs n'ont pas besoin de croire qu'ils s'adressent à des gens qui ne connaissent rien de la question. Je demeure dans la ville de Truro, l'un des principaux centres de chemins de fer dans la province de la Nouvelle-Ecosse, où il y a 400 hommes employés par le chemin de fer Intercolonial, et je déclare aux honorables membres de la gauche qu'il n'y en a pas un seul parmi ces 400 hommes qui n'admètra pas que durant ces dernières dix-huit années, il n'a réussi à conserver sa position qu'à la condition de voter dans le sens conservateur. N'ai-je pas vu ordonner à ces employés dans certaines circonstances d'assister aux

assemblées de comités du parti conservateur dans la ville de Truro, et s'ils manquaient de s'y rendre, ils étaient considérés comme des ennemis, et perdaient bientôt leurs positions.

Le chef de l'opposition a déclaré, ce soir, à la Chambre, que lors de son arrivée au pouvoir en 1878, il a permis à plusieurs adversaires et partisans politiques déclarés de demeurer à l'emploi du gouvernement. Où se trouvent ces hommes sur le chemin de fer Intercolonial ? Je connais ces employés aussi bien que l'honorable député (sir Charles Tupper), et je lui dis qu'il n'y a jamais eu un partisan avoué du parti libéral et par conséquent, un adversaire de sa politique, parmi ces employés qui ait jamais osé ouvrir la bouche. Il y a eu quelques employés qui durant ces dix-huit années ont osé demeurer grits, et sont allés voter avec crainte et tremblement, et s'ils n'ont pas été renvoyés du service, leurs salaires ont été diminués dans des proportions considérables. Je connais des hommes qui travaillent aujourd'hui sur le chemin de fer Intercolonial à \$30 par mois, et qui font exactement le même travail que des gens qui gagnent \$60.

Et cela, pourquoi ? Parce que celui qui reçoit \$30 était soupçonné d'être libéral, et que celui qui gagne \$60 était connu comme étant un conservateur. S'ils n'ont pas destitué l'employé libéral, ils l'ont tenu en arrière, et il n'a jamais pu obtenir de promotion.

Je n'ai pas été surpris d'entendre l'honorable député de Westmoreland (M. Powell) terminer son discours en demandant dans un appel pathétique que l'on cessât ce débat. Je suis bien convaincu que c'est aussi là le désir de ses amis, car ils ne sont pas en état de subir une enquête sur leur conduite. La déclaration de l'honorable ministre relativement à la distribution des billets de faveur est absolument vraie, et cela à ma connaissance personnelle. J'ai vu les livrets, j'ai vu les billets de faveur qui ont été distribués, et j'en ai eu en ma possession. De mes amis en ont obtenu, non pas des officiers du chemin de fer Intercolonial, mais de présidents de comités conservateurs, qui les distribuaient dans le comté de Colchester. Aux élections de juin 1896, ils amenèrent des électeurs torys dans le comté de Colchester au moyen de ces billets de faveur. Non seulement cela, mais ils organisèrent un convoi spécial dans le comté de Pictou, qui arrêta non pas à une gare de chemin de fer, mais près d'un bureau de votation, où débarquèrent trente hommes munis de ces billets de faveur, qui vinrent enregistrer leurs votes contre moi à cette élection.

Si jamais parti politique fut tenté de faire des destitutions, c'est bien le parti libéral du comté de Colchester, et cependant, pas un seul de ces 400 employés qui résident dans la ville de Truro n'a encore été renvoyé. Pourquoi cela ? Parce que, sur cette question, j'ai compris que ce n'étaient pas les employés du chemin de fer Intercolonial qui étaient à blâmer, mais les honorables membres de la gauche qui, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ont fait des esclaves de ces employés et les ont forcés de faire ce qui était contraire à leur volonté.

Une élection a eu lieu dans le comté de Colchester depuis les élections générales du mois de juin 1896, et je défie l'honorable député (M. Foster), ainsi qu'aucun de ses amis politiques—puisqu'ils veulent accuser à tout propos l'administration actuelle—de prouver que ce gouvernement, ou aucun de ses agents, aient exercé la moindre influence, pour forcer, induire, ou même tenter de persuader

à aucun des employés du chemin de fer Intercolonial de voter autrement que suivant sa conscience.

Il n'y a pas eu même un billet de faveur de distribué dans ce comté durant la dernière élection partielle, depuis que le gouvernement libéral est au pouvoir. Pas un seul employé du chemin n'a pu même obtenir un seul billet de faveur durant cette élection. Les étrangers, les employés et n'importe qui obtenaient des billets de faveur au mois de juin 1896, mais lors de l'élection du mois d'avril 1897, pas un seul homme, pas même un employé ne reçut de billet de faveur pour voyager sur le chemin de fer Intercolonial. Et quel fut le résultat de cette élection? Dans la ville de Pietou, un grand nombre d'employés, usant de leur droit à cet égard, s'abstinrent de voter, qu'ils aient voté pour moi et d'autres contre moi. D'après le résultat, je suis porté à croire, bien que je ne sache pas le contraire, que quelques-uns votèrent en ma faveur, et d'autre contre, mais la grande majorité s'abstint de voter, ce qu'ils avaient parfaitement le droit de faire. Ceux qui désiraient voter contre moi ne furent pas éloignés, comme cela s'est fait à ma connaissance personnelle en 1896, pour ceux qui étaient censés devoir voter contre le parti conservateur.

L'honorable député (M. Foster) est très désireux d'obtenir des renseignements. Je ne fais pas partie du gouvernement, je ne suis pas un des membres de cette commission, je n'ai rien eu à voir à cette conquête, mais je puis lui citer les noms de gens de son propre parti qui peuvent lui donner tous les renseignements qui lui ont été fournis ce soir par l'honorable ministre. Je ne puis croire que l'honorable chef de la gauche, avec toute la sagacité et toute l'expérience qu'il possède, pouvait être à la tête du gouvernement de ce pays, et permettre que de semblables choses se passent sous son administration, sans qu'il en ait connaissance. Il me suppose trop de bonne volonté, lorsqu'il me demande de croire semblables choses. Quelques honorables députés ont dit dans cette Chambre, cette après-midi que dans la province de l'Ontario les employés du gouvernement n'étaient pas partisans. Il m'a fait plaisir d'apprendre cela. J'ai été heureux d'entendre dire qu'il y avait une province où ils n'étaient pas partisans. Mais dans la Nouvelle-Ecosse, là où le parti conservateur a été nourri des doctrines de l'honorable chef de la gauche, un homme à l'emploi du gouvernement ne pourra pas conserver son emploi bien longtemps, s'il n'est pas reconnu comme un partisan politique.

Ils n'étaient pas satisfaits que ces employés votent pour eux, mais ils devaient de plus les acclamer, assister aux assemblées de comités, ils devaient en un mot faire voir qu'ils étaient du bon côté, ou bien ils étaient destinés à périr. Je veux que les honorables députés comprennent bien qu'en parlant ainsi, je ne me laisse pas guider par des sentiments de vengeance. Je ne veux pas exercer de revanche contre ces employés. Je n'ai pas demandé de destitutions sur l'Intercolonial, et je n'en demanderai pas; mais je veux porter à la connaissance de la Chambre ce que les honorables membres de l'opposition savent très bien, que le chemin de fer Intercolonial était un engin politique, employé par le parti conservateur pour des fins politiques. L'honorable député a dit que le ministre des Chemins de fer et Canaux était ivre de pouvoir. Nous pouvons donc conclure que les honorables membres de la gauche, s'il faut en juger par leur langage, sont enivrés par la perte du pouvoir. Parce que

M. McCLEURE.

cet engin politique leur a été eulévé des mains, ils se lèvent dans cette Chambre et font beaucoup de tapage dans l'espoir de nous effrayer, nous ainsi que le gouvernement, et de jeter la terreur dans le pays par leurs longs discours.

Je crois que les honorables députés feraient tout aussi bien de ne pas discuter cette question. Ils n'ont rien à gagner en essayant d'obtenir des renseignements. Je veux simplement dire ceci: c'est que les méthodes politiques du parti conservateur sont bien connues, et qu'ils se sont servi dans le passé du chemin de fer Intercolonial comme d'un engin politique. Je déclare de plus qu'en tant qu'il est à ma connaissance—et je crois connaître quelque chose des affaires du chemin de fer Intercolonial—le gouvernement actuel ne s'en est pas servi comme d'un engin politique, et je défie les honorables membres de l'opposition de nous citer un seul cas, dans le comté de Colchester, où un employé ait été destitué, dérangé, ou ait eu à souffrir quelque désagrément de la part de l'administration; et pourtant, le comté de Colchester est important, un grand nombre de personnes y sont employées, et je ne crois pas que le ministre des Chemins de fer et Canaux ou le gouvernement ait eu quelque raison spéciale pour le traiter autrement que les autres comtés. De fait, nous avons été fortement tentés de le traiter autrement, à cause de l'élection partielle qui y a eu lieu, et parce que nous étions désireux de remporter le comté. Le gouvernement actuel a traité les employés avec justice, et il continuera d'en agir ainsi à leur égard aussi longtemps qu'ils s'acquitteront de leurs devoirs en ne se mêlant pas de politique.

M. TAYLOR: Si nous devons en juger par la conduite tenue cette après-midi par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et ses partisans, il est évident qu'ils ne sont pas désireux de terminer les travaux de la session. J'ignore complètement comment est conduite l'administration du chemin de fer Intercolonial, et je ne dirai pas un mot de cette question; mais je présume, d'après le discours de l'honorable préopinant, que quelques autres honorables députés des province maritimes vont vouloir eux aussi parler sur cette question. Cependant, je voudrais poser une question au ministre de Chemins de fer et Canaux. Il a cité il y a quelques instants le nombre d'employés sur le chemin de fer Intercolonial. J'ai compris qu'il avait dit qu'en 1878, lorsque l'administration Mackenzie quitta le pouvoir, il y avait 3,300 employés. Comme j'ai compris que la longueur du chemin de fer à cette époque était d'environ 700 milles, cela faisait à peu près cinq hommes par mille. Le chiffre suivant qu'il a donné était 2,900, auquel l'avait réduit pour la même longueur de chemin, l'honorable chef de l'opposition lorsqu'il devint ministre des Chemins de fer et Canaux dans la nouvelle administration. Il a ensuite dit que le nombre des employés en juin 1895 était de 3,941. A cette époque, la longueur du chemin avait été portée à environ 1,000 milles, ce qui fait un peu moins de quatre employés par mille. En juin 1896, leur nombre était de 5,296, durant le ballastage du chemin; mais même alors, cela ne faisait que cinq hommes par mille, ce qui n'est pas plus que le nombre requis pour faire fonctionner le chemin sans y comprendre le ballastage sous l'administration Mackenzie. Le dernier chiffre qu'il a donné était qu'au mois d'avril 1897, il y avait 4,083

employés sur le chemin. La longueur n'avait pourtant pas augmentée du mois de juin 1895 au mois d'avril dernier; néanmoins, le personnel régulier avait été porté de 3,941 à 4,083, soit une augmentation sous la présente administration de 142 hommes.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas parlé du personnel régulier. J'ai mentionné le nombre d'employés inscrits sur les bordereaux de paye.

M. TAYLOR : Je suppose que c'est là le nombre des employés permanents, parce que vous ne deviez pas faire de travaux de ballastage en avril. Il est évident qu'ils faisaient des travaux de ballastage en juin 1895, et en juin 1896, tandis qu'ils n'en faisaient pas en avril 1897. C'est une comparaison du nombre d'hommes par mille que je veux faire. Sous l'administration Mackenzie, il fallait cinq hommes par mille, tandis que sous le gouvernement conservateur, il n'en fallait que quatre, excepté lorsqu'il était nécessaire de faire du ballastage, et cela, d'après les chiffres mêmes donnés par l'honorable ministre. Si les chiffres que j'ai cités ne sont pas exacts, j'aimerais qu'il me corrigéât.

M. FOSTER : J'ai compris que l'honorable ministre avait déclaré que des bardeaux voulaient dire des billets de faveur, et que dans une seule dépêche, un homme avait demandé 75,000 bardeaux. Mon honorable ami veut-il faire comprendre à la Chambre que chaque bardeau signifiait un billet de faveur, et qu'il demandait 75,000 de ces derniers? Ceci est important à savoir, car c'est réellement là une chose monstrueuse.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que 1,000 bardeaux voulaient dire un billet de faveur.

Sir CHARLES TUPPER : Avant que ce crédit soit adopté, je veux appeler l'attention du ministre intérimaire de la Milice et Défense sur une destitution, et je vais le faire en très peu de mots. Au tournoi militaire anglais, les Highlanders viennent justement de battre tous les concurrents dans l'exercice à la baïonnette. Dans le mois de juin dernier, les élèves du Collège militaire Royal, ont défait les Highlanders de Toronto dans le tournoi militaire pour l'exercice à la baïonnette. Les élèves étaient exercés par le sergent-major Morgan, qui faisait autrefois partie de la *Scotch Guard*, et je voudrais savoir si c'est pour avoir rendu ces services que le sergent-major Morgan a été renvoyé du personnel du collège militaire.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Voilà une question à laquelle je ne puis certainement pas répondre. Si le sergent-major Morgan a été destitué, cela a été fait sur le rapport du colonel Kitson, le commandant actuel, qui, j'en suis persuadé, ne fera aucun rapport recommandant la destitution d'aucun homme sans avoir de bonnes raisons d'en agir ainsi.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que cette résolution soit adoptée, je voudrais savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, s'il y a actuellement quelques-unes de ces commissions qui siègent dans la province du Nouveau-Brunswick relativement à la destitution d'employés sur le chemin de fer Intercolonial. J'ai été très étonné

d'entendre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux déclarer que quatre employés seulement avaient été renvoyés du service sur le chemin de fer Intercolonial, dans le comté de Halifax. Je suis tenu, il est vrai, d'accepter sa déclaration, mais elle ne me cause pas moins une grande surprise, parce que j'oserais dire que quatre fois plus d'employés que ce nombre ont été destitués.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fait connaître à l'honorable député la source de mes renseignements; je n'ai pas une connaissance personnelle de la chose.

M. BORDEN (Halifax) : Il doit y avoir erreur quelque part, parce que je suis convaincu que quatre fois ce nombre d'employés sont venus me trouver et me dire qu'ils avaient été destitués. La cause de l'erreur se trouve peut-être dans le fait qu'ils n'ont pas été destitués à la demande d'un député ou d'un candidat défait, mais sur les instances d'autres personnes. J'ignore où il y a eu erreur, mais la déclaration de l'honorable ministre est toute une surprise pour moi. Je voudrais savoir s'il y a actuellement des commissaires qui tiennent des enquêtes, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, sur la conduite des employés publics, et en particulier de ceux qui sont sous le contrôle de l'honorable ministre.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si c'est le désir de l'honorable député de savoir si un commissaire a été nommé, et s'il est prêt à faire d'autres enquêtes s'il en reçoit l'ordre, je dois lui dire qu'il ne se fait pas d'enquêtes de ce genre actuellement. Il y en a eu. M. John-T. Ross a été nommé pour en tenir quelques-unes, mais je ne crois pas que des enquêtes aient lieu dans le moment.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais dire à ce sujet que je considère M. John-T. Ross comme un homme de talent et très bien qualifié pour remplir cette position, et je serais le dernier homme dans cette Chambre et au dehors à mettre en doute ses grands talents et son impartialité, et j'espère que sa conduite durant ces enquêtes a toujours été de nature à lui attirer le respect de tous ceux qui ont eu l'occasion de le voir à l'œuvre et de se former un jugement sur sa conduite. Mais il y a dans toute cette affaire une circonstance qui me semble être en contradiction avec le reste et que je voudrais faire remarquer à l'honorable ministre. Si j'ai bien compris, le principe sur lequel s'est basé le gouvernement dans cette affaire, est le suivant : tout employé public n'a pas le droit de se mêler de politique et ne peut qu'aller enregistrer son vote, et toute part prise dans une élection soit en faisant de la propagande ou représentant un candidat dans ce bureau de votation ou autrement, est considérée comme suffisante pour justifier le renvoi de cet employé, bien qu'il ait pu s'acquitter très bien des devoirs de sa position, et n'ait en aucune façon transgressés les règlements de son département.

Je n'ai jamais pu consentir à reconnaître ce principe, car il me semble qu'une conduite agressive pour pouvoir justifier une destitution doit vouloir dire une conduite contraire aux règlements du bureau ou à l'accomplissement des devoirs de sa position.

Mais ce que je veux surtout faire remarquer à l'honorable ministre, c'est que si des employés

sont sur le point d'être destitués pour avoir pris une part active et agressive à la politique durant les élections, il n'est que juste que les hommes envoyés pour les juger ne se soient pas rendus coupables des mêmes actes, et je dois faire remarquer, sans vouloir en quoi que ce soit accuser M. Ross, que j'estime beaucoup, que cet homme était un membre actif du parti libéral durant la dernière élection provinciale dans le comté de Halifax et avait charge d'un district dans les intérêts du parti libéral.

Si la participation à l'administration des affaires publiques doit être considérée comme un acte de partisan politique, alors, les hommes envoyés pour juger ces officiers publics ne doivent pas se rendre coupables du même crime lorsqu'ils agissent comme juges ; ils ne devraient pas, durant la période qu'ils agissent ainsi, se rendre coupables de la même offense qu'ils sont chargés de juger. Il serait convenable que les instructions que l'on donne à ces personnes, dans la Nouvelle-Ecosse et ailleurs, contiendraient quelques défenses de cette nature. Je ne crois pas que la part prise par M. Ross dans les affaires politiques puisse avoir la moindre influence sur le jugement qu'il rendra. J'ai confiance dans son impartialité, bien qu'il soit un libéral déclaré, et on ne pouvait choisir un meilleur homme pour cette position, mais il me semble que le fait de s'être lui-même mêlé de politique lorsqu'il agissait en qualité de juge chargé de décider du sort d'employés du gouvernement accusés de la même offense, ne parle pas en faveur de la conduite du gouvernement et est une preuve évidente que toutes ces enquêtes ne sont que des farces du commencement à la fin. Dire que des directeurs de la poste recevant \$50 ou \$100 par année doivent être destitués pour la seule et unique raison qu'ils ont fait de la propagande ou représenté un candidat dans un bureau de votation, cela est, suivant moi, pousser trop loin ce principe.

Il a été déclaré je ne sais combien de fois dans cette Chambre que des employés avaient été destitués par le gouvernement libéral-conservateur parce qu'ils s'étaient mêlés activement de politique. Or, j'ai cru devoir faire des recherches dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et j'ai sous la main des documents que je ne lirai pas au comité, de crainte d'abuser de son temps, mais que je suis prêt à produire si quelque honorable député doute de la véracité de mes paroles. Je puis citer les noms, dans au moins huit ou dix comtés de la province de la Nouvelle-Ecosse, d'employés publics, de directeurs de la poste et de douaniers qui, ouvertement et chaque année, ont pris une part active aux élections contre le parti conservateur durant les dix-huit dernières années, contre qui des plaintes ont été portées à ce sujet et qui n'ont pas été destitués.

Je sais que dans le comté d'Antigonish, auquel je fais allusion simplement comme exemple, près d'une demi-douzaine d'employés publics libéraux prirent une part active aux élections contre feu sir John Thompson, que des plaintes furent portées contre ces personnes et sa réponse fut—ce que suivant moi devrait être la réponse de tout gouvernement dans les mêmes circonstances—si vous pouvez établir que ces personnes ne se sont pas acquittées efficacement des devoirs de leurs positions, je vais les destituer ; si vous ne le pouvez pas, je ne puis les renvoyer du service public. Ceci n'est qu'un exemple entre mille dans la Nouvelle-Ecosse. Je puis citer des faits de même nature qui ont eu lieu dans les comtés que représentent aujourd'hui dans

M. BORDEN (Halifax).

cette Chambre des ministres de la Couronne, et j'ose dire que lorsque d'honorables députés font des déclarations comme j'en ai entendu maintes fois, c'est parce qu'ils n'ont pas cru devoir se rendre compte des faits. Je ne dis pas que quelques employés n'ont pas été destitués pour cette raison, mais je dis que j'ai fait des recherches sérieuses dans quelques-uns des comtés de la Nouvelle-Ecosse, et, jusqu'à présent, je n'ai pas encore pu constater qu'aucun employé public, tel que directeur de la poste ou officier de la douane, ait été destitué par le gouvernement conservateur, quand bien même il aurait pris une part des plus actives à la politique durant le temps qu'il était ainsi employé.

M. RUSSELL : Il est tard pour continuer cette discussion, mais je puis difficilement laisser le comité adopter cet item sans faire allusion aux faits cités par mon honorable ami (M. Borden, Halifax). S'il avait fait une enquête dans le comté de Halifax comme il en a fait une d'en d'autres divisions électorales à l'est et à l'ouest de Halifax, il aurait pu se convaincre que des destitutions ont été faites dans ce comté pour des raisons politiques par le parti conservateur. J'ai étudié avec soin cette question, parce que j'ai cru qu'il était de mon devoir de connaître quels étaient les précédents sur ce point dans nos lois provinciales et fédérales, de même que les règlements constitutionnels établis par les auteurs qui ont écrit sur la question.

Mon honorable ami (M. Borden) ne s'occupe guère de ce que peuvent dire les autorités constitutionnelles à ce sujet ; il l'a prouvé dans le discours qu'il a prononcé durant la dernière session. Mais le fait que l'honorable député ne prend pas en considération l'opinion des autorités constitutionnelles sur la question, n'affaiblit en rien leurs doctrines. Si l'honorable député avait pris la peine de consulter les auteurs sur cette intéressante question, il aurait constaté que l'on y pose comme principe constitutionnel....

Que l'intervention active....

Non pas une part agressive, bien que ces mots veuillent dire la même chose suivant moi—il n'est pas nécessaire que la conduite ait été violente, furieuse, ou extraordinaire, mais simplement une intervention "active" —

L'intervention active de la part d'un employé occupant une position non politique serait un cas d'inconduite suffisant pour justifier sa destitution.

Je ne demande rien de plus précis, je ne désire pas que le principe soit posé plus clairement. Il est assez précis pour que je n'aie pas besoin de remonter aux autorités sur lesquelles se base ce principe.

C'est une règle bien entendue de gouvernement constitutionnel que tous les fonctionnaires de ce genre devraient s'abstenir de prendre part dans les luttes politiques et devraient garder la neutralité la plus absolue.

Je ne fatiguerai pas le comité de plus amples citations de la part d'écrivains constitutionnels, mais je puis dire que la chose a été parfaitement établie au moins dans ce pays depuis 1849, lorsque le comte Grey adressa une dépêche qui se trouve dans les journaux de la Chambre d'Assemblée et que connaît certainement mon honorable ami. L'honorable député nous dit qu'il ne connaît pas de cas de directeurs de la poste destitués pour raison politique. Je vais lui relire un document qu'il a déjà dû voir imprimé et qui montre qu'il existe des cas de

directeurs de la poste destitués pour raison politique. C'est bref et je ne derangerai pas beaucoup le comité. C'est la déclaration d'un homme dont la parole sera acceptée de tous ceux qui le connaissent. C'est la déclaration de M. Gilbert-W. Walker, hôtelier.

Je, Gilbert-W. Walker, de Halifax, comté de Halifax, hôtelier, déclare solennellement que j'ai été quatre ans et plus directeur de la poste de Milford et qu'en 1887, j'ai perdu ma place de directeur de la poste sans qu'aucune raison soit invoquée, sans enquête ni recherche et sans accusation, et que j'ai été remplacé par un tory. La cause de mon renvoi, je le crois sincèrement, est que j'étais un libéral actif. J'ai toujours rempli mes devoirs d'une façon satisfaisante et aucune plainte n'a été portée contre moi et je fais cette déclaration la croyant consciencieusement vraie et ayant la même force et le même effet que si elle était prise sous serment en vertu de l'Acte relatif à la preuve au Canada.

GILBERT-W. WALKER,

Déclaré solennellement devant moi le
5 décembre A.-D. 1896, etc.

Voilà une assertion que personne ne pourra et ne voudra mettre en doute. Mais lorsque vous regarderez le dessous des faits et que vous en tirerez la philosophie des choses vous verrez qu'un directeur de la poste, surtout dans le service public, devrait être au-dessus de tout soupçon de préférence politique. Le directeur de la poste peut faire beaucoup de tort politique. Je ne suis pas un joueur politique, mais quand je suis entré il y a un an dans une campagne électorale, je me rappelle avoir vu circuler par la poste des exemplaires de discours éloquents prononcés à la Chambre, expédiés avec les compliments de l'honorable orateur qui les avait prononcés. Nous savons que nos amis ont souffert de la façon dont la poste les a traités. N'est-il pas probable que lorsqu'un directeur de la poste politicien voit circuler des documents ou de la littérature électorale contraire à ses opinions et à ses sentiments politiques, il prendra bien soin qu'ils ne parviennent pas à destination, mais qu'ils soient relégués dans un hangar, dans un grenier ou dans toute autre annexe de sa demeure, ou il sera employé par des personnes et à des usages tout autres que ceux auxquels il était destiné.

Je me rappelle un discours de l'ex-ministre des Finances, que je n'appellerai pas "un rhétoricien spécieux," bien qu'il "s'enivre quelque fois de sa proximité" où celui-ci qui ne mélange jamais autre chose, a mélangé les nuages et parlé de régler sa boussole sur l'étoile de la vérité, de la justice et du droit, ou quelque chose d'analogue. Je n'aurais jamais fait cette remarquable découverte si son discours n'était pas tombé en mains propres. Je trouve qu'il est tout à fait à propos qu'un directeur de la poste soit au-dessus de tout soupçon politique. Je crois donc qu'il est bon de renvoyer un directeur de la poste qui s'occupe de politique, parce que, dans tous les centres du pays, surtout les centres ruraux, il règne de graves soupçons si le directeur de la poste est politicien. L'honorable député qui dirige l'opposition (Sir Charles Tupper) et auquel semble être revenu un nouveau regain de pouvoir depuis la fête d'il y a deux ou trois soirs, a fait quelques observations qui me font souvenir que l'histoire se répète. Je lisais l'autre soir dans les mémoires de Lord Malmesbury, le récit d'une grande fête donnée par Lord Palmerston. Il disait :

Il y a eu un grand banquet hier soir chez Lord Palmerston, et les discours ont été bien amers....

c'est le genre de banquet que nous avons eu l'autre soir :

... ils considèrent le pouvoir comme un droit divin, et regardent ceux qui les en ont privés comme de vulgaires voleurs.

Il m'a semblé, lorsque j'ai entendu les attaques féroces de l'honorable chef de l'opposition, l'autre soir, contre le gouvernement, qu'il s'était passé quelque chose du genre de ce que raconte Lord Malmesbury. L'autre jour, j'ai donc été frappé de lui entendre dire que sous le régime conservateur, pas un pauvre, pas un travailleur n'avait été renvoyé, que jamais on n'avait chassé l'homme qui gagnait son pain à la sueur de son front, qu'il était "cruel" de lui enlever son pain. J'ai pensé qu'il serait bon de lui lire, pour qu'il ne parte pas sous une fausse impression quelques déclarations publiées dans les journaux de Halifax, des déclarations statutaires qui pourraient faire arrêter et punir leurs auteurs, si elles étaient fausses et qui montrent la façon dont marchaient les choses quand l'honorable député faisait partie du gouvernement ; car, tout en n'étant pas ministre, sur le moment, il était certainement en sympathie intime avec le parti qu'il dirige aujourd'hui, et je crois même qu'il était alors député et ministre. Je vais lire deux déclarations, ce la ne me prendra que cinq minutes. Je ne voudrais pas abuser plus longtemps de la patience de la Chambre. L'une est de M. Samuel Case de Halifax, charpentier de navire.

Sir CHARLES TUPPER : Quelle date ?

M. RUSSELL : Cette déclaration est faite en décembre 1896, ou à peu près :

Je, Samuel Case, de Halifax, comté de Halifax, déclare solennellement.

Que j'ai été employé par le gouvernement pendant trois ans jusqu'en 1878, et que j'ai d'abord été occupé permanentement par le gouvernement Mackenzie dans les ateliers de réparations du service des chemins de fer. J'ai été renvoyé quatre semaines environ après l'élection et presque immédiatement après que le gouvernement tory fut arrivé au pouvoir. J'ai été voir immédiatement les deux représentants conservateurs du comté, qui m'ont renvoyé de l'un à l'autre. En voyant le dernier, je lui ai demandé pourquoi j'étais renvoyé. Il me dit "parce qu'il faut faire de la place à ceux qui nous appuient." J'ai dit alors "comment savez-vous que je ne vous appuie pas ?" Il a fait alors une petite remarque dont j'ai oublié la teneur. Je le remerciais cependant de la satisfaction que j'avais obtenue de lui. L'homme qui me remplaça était un cabaleur et un travailleur actif du parti conservateur. Avant cela, je ne m'étais occupé d'aucune élection sauf pour voter. En même temps que moi, beaucoup d'autres employés de chemin de fer, tous libéraux, furent renvoyés. Aucun tory que je sache ne fut renvoyé, mais beaucoup prirent les places des libéraux renvoyés. Plusieurs de ces libéraux renvoyés durent quitter la province et chercher du travail aux Etats-Unis. Dans aucun cas, il n'y eut d'enquête ni de plainte régulièrement portée.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie et ayant la même force et le même effet qu'un serment en vertu de l'Acte de la preuve au Canada.

SAMUEL CASE.

Déclaré devant moi, etc.

J'ai une autre déclaration de M. Edward Warner, charpentier, qui était employé permanentement sur l'un des steamers du gouvernement :

Je, Edward Warner, de Dartmouth, comté de Halifax, marchand de charbon, déclare solennellement ce qui suit : En 1878, j'étais charpentier à bord du steamer *Newfield* ; j'avais été nommé par le gouvernement Mackenzie et je travaillais ainsi depuis trois ans. Le jour des élections fédérales de 1878, je restai toute la matinée à bord du steamer à Dartmouth ; le steamer subissait alors des réparations au bassin de Dartmouth. Dans l'après-midi, le *Newfield* vint à Halifax et fut amarré au quai. Je restai la plus grande partie de la

journalière à bord sans m'occuper de l'élection, car je n'avais pas droit de vote. Quelques semaines après l'élection nous allâmes de Halifax à Pictou. A Pictou, le capitaine Purdy me remit un papier à remplir avec les détails de ma nomination, le nom de celui qui m'avait nommé et recommandé. Les autres hommes du steamer et même le capitaine regardent les mêmes papiers. Je remplis le mien, indiquant, comme il était vrai, que j'avais été nommé par l'honorable M. Jones et feu M. Power sur la recommandation de M. Dominick Farrell, M. James-W. Turner, M. F.-C. Elliott, M. Georges Adams et autres. Le steamer continua de Pictou à Whitehead, puis à l'île au Sable, et revint à Halifax. En arrivant à Halifax, le capitaine Purdy, nommé par le gouvernement Mackenzie fut destitué, et quelques jours après, le capitaine O'Brien qui avait pris la place du capitaine Purdy m'informa que j'étais renvoyé. On me paya un demi-mois de gages, bien que je fusse engagé au mois. En même temps que moi, tous les employés libéraux ou soupçonnés d'être libéraux furent renvoyés; tous ceux qui passaient pour tories restèrent. Nous n'avons eu ni enquête, ni procès, il n'y a eu contre nous aucune plainte d'incompétence, de négligence ou de violation des règlements, nous fûmes renvoyés uniquement parce que nous étions libéraux et que nous avions été nommés par le gouvernement Mackenzie, et que l'on voulait avoir nos places pour des amis du parti tory.

Je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie en vertu de l'Acte de la preuve au Canada.

EDWARD WARNER.

Déclaré devant moi à Dartmouth.

Eh bien ! après ces déclarations, et il en a été publiée une demi-douzaine du même genre dans les journaux de Halifax à la même époque, j'en ai vu moi-même les originaux, je crois qu'il est trop tard pour venir dire que la politique du gouvernement conservateur n'a pas été de renvoyer les employés non seulement lorsqu'ils s'occupaient de politique, mais même simplement parce qu'ils appuyaient sans aucune activité l'autre côté, et simplement parce qu'on avait besoin de leurs places pour des postulants tories. Il est trop tard pour dire que ce n'était pas la politique du gouvernement conservateur. Je ne crois pas que ce soit une politique juste et que doive suivre un gouvernement. Je ne l'approuverai certainement pas. Mais je prétends qu'il y a des principes de respectabilité et de décence qui devraient empêcher ces messieurs de porter des accusations de ce genre contre le gouvernement, même en supposant qu'il excède un peu les bornes dans ses destitutions. Je prétends qu'il ne l'a pas fait, et qu'au contraire, il n'a pas répondu aux légitimes attentes de ses amis dans les différents comtés de la province de la Nouvelle-Ecosse, et je le dis pour cette raison : des rapports ont été faits, je crois, contre différentes personnes de cette province accusées de s'être rendues coupables d'ingérence politique active, mais par suite de la clémence des ministres des divers départements, ces rapports n'ont eu aucune conséquence. Il a fallu dépenser beaucoup d'activité, de zèle et d'énergie sur les membres du cabinet pour les faire consentir à des destitutions pour raisons politiques. Même après que les cas leur eurent été démontrés, ils sont restés des mois inactifs. Des cas graves ont été soumis contre des employés du gouvernement, établissant avec la plus complète clarté des accusations d'ingérence politique, et pourtant, les gens ont été maintenus en place pendant des mois après que les faits eurent été clairement prouvés. Je prétends que ces gens-là devraient être destitués. Toutes les personnes qui, suivant les termes d'Alpheus Todd et de toutes les grandes autorités constitutionnelles, se sont montrées coupables d'être intervenues activement dans le mécanisme pratique de la politique du parti, sont passibles de

M. RUSSELL.

destitutions et doivent être destituées quand les faits sont prouvés à la satisfaction raisonnable du ministre du département. Je crois que le pays approuvera le gouvernement d'agir ainsi, mais s'il allait un pas plus loin, pour ma part, je lui refuserais mon appui. Je ne crois pas que personne ne demande l'adoption du système du partage des dépoüilles. Je ne crois pas qu'il y ait eu de destitutions faites d'après ce système; affirmer que cela s'est fait, c'est tromper le pays. L'honorable député sait combien le pays désapprouve ce système; il sait que nous le désapprouvons et qu'il est aussi impopulaire des deux côtés de la Chambre. Il met donc une persistance incongrue à essayer de faire croire au pays que les destitutions sont faites d'après ce système, mais il manque absolument son but; il ne trompera pas les gens qui savent parfaitement qu'il n'y a pas de système du partage des dépoüilles. Je ne sais pas combien il y a de centaines d'employés fédéraux et d'employés du gouvernement à Halifax, mais je ne crois pas que vous en voyiez une demi-douzaine qui aient été destitués. Dans le bureau des chemins de fer à Halifax, je ne crois pas qu'il y en ait plus de quatre en tout. Il doit y en avoir quatre, sans quoi ce chiffre ne serait pas porté au rapport soumis par le ministre des Chemins de fer et Canaux, mais ces hommes-là ont été renvoyés quand il n'y avait pas d'ouvrage pour eux. C'est un malheur qui arrive souvent; et, à ma connaissance, certains hommes ont été renvoyés du chemin de fer malgré mes remarques et mon désir de les conserver, simplement parce qu'il n'y avait plus d'ouvrage pour eux. Cela n'a pas été fait par le ministre ni par moi, mais par ordre du surintendant général ordonnant des réductions de personnel. A l'exception de ces renvois, c'est un fait, comme l'a dit le ministre que, pour son département, il n'y a pas eu plus de quatre destitutions à Halifax pour ingérence politique active.

Je vois deux ou trois autres cas de destitutions à Halifax dans d'autres départements, et dans chacun, l'intervention politique a été amplement prouvée. Dans Halifax-est, qui a une population de 30,000 âmes, je trouve deux ou trois cas de renvois; et, il y a une ou deux des demandes qui ne sont pas encore remplies dans Halifax-ouest qui a plusieurs milliers d'habitants. A l'exception de peut-être une douzaine de destitutions pour raisons politiques dans le comté de Halifax, qui compte des centaines d'employés dans la ville et le comté, il ne s'est pas fait une seule autre destitution, et aucune n'a été opérée sans que l'ingérence politique ait été complètement prouvée. Pour quelques départements, le gouvernement a envoyé un commissaire judiciaire pour s'assurer des faits sous serments, et l'occasion a été fournie de faire subir un contre-interrogatoire aux témoins. Les destitutions se sont faites après ces enquêtes. J'imagine que ces faits auront quelque poids et quelque valeur dans l'esprit de ces messieurs. Ont-ils suivi cette politique au pouvoir? Quand ont-ils fait des enquêtes, quand ont-ils envoyé un commissaire et donné aux employés la chance de faire subir un contre-interrogatoire aux témoins? Jamais le cas ne s'est présenté sous le régime de ces messieurs, et parce que ce gouvernement a donné aux employés la chance de se défendre et de faire examiner leur cause par des hommes respectables et dignes de confiance comme l'a admis mon honorable ami, pour cela, au lieu de tenir compte au gouvernement de la façon calme et judi-

cière dont il a procédé, on lui lance des tirades d'insultes, tous les jours, je crois même que c'est le dixième jour de lutte en Chambre à cé sujet.

M. BORDEN (Halifax) : Avant l'adoption de la résolution, je voudrais dire un mot ou deux en réponse aux observations faites par mon honorable collègue de Halifax (M. Russell). L'honorable député considère qu'il existe un principe constitutionnel qui justifie sa position, et qui a été convenablement appliqué dans ces différents cas. J'ai du mal à croire que la politique qu'il prêche puisse s'appeler un "principe constitutionnel." Mais nous laisserons passer cela, et nous admettrons qu'il y a un principe constitutionnel en jeu. Je désire que le directeur général des Postes m'écoute, parce que mon honorable ami a posé des règles de conduite pour l'honorable ministre que je me propose d'invoquer. Mon collègue a dit qu'un directeur de la poste est par-dessus tout un homme qui ne devrait pas intervenir de la moindre façon dans la lutte électorale, parce qu'il peut détourner des lettres et retarder la distribution de la correspondance et de la littérature électorale. Je suppose que si un directeur de la poste se rendait coupable de cette offense, ce serait une raison suffisante pour le destituer, et il n'y aurait pas besoin d'invoquer le principe constitutionnel. Je rappellerai que M. D.-W.-B. Reid, le Middle-Musquodoboit, est le chef du libéralisme dans ce district et qu'il est directeur de la poste. Il a été longtemps directeur de la poste sous le régime conservateur sans être inquiété. Je désire appeler l'attention du directeur général des Postes sur ce cas, et indiquer qu'en vertu du principe constitutionnel posé, ce directeur de la poste devrait être destitué pour intervention active dans les élections. Il a charge des intérêts libéraux dans son district. Il vient à Halifax et assiste aux conventions libérales, puis revient à Musquodoboit et va visiter les électeurs les uns après les autres pendant les élections, tandis qu'il occupe fièrement sa position de directeur de la poste. Il demeure à quelques milles d'un autre officier public qui a été destitué sans enquête pour la même raison, et qui était directeur de poste de Upper-Musquodoboit.

J'appelle aussi l'attention du directeur général des Postes sur le cas de M. Hall, directeur de la poste à Sheet-Harbour, qui prend une part active dans toutes les campagnes libérales et qui avait conservé son emploi sous l'administration conservatrice. En vertu du principe constitutionnel invoqué par mon honorable ami et des circonstances particulières qui entourent la position de directeur de la poste, il devrait être destitué d'après toute convenance et toute honnêteté, si d'autres directeurs de la poste ont été destitués sans enquête. J'appelle aussi l'attention du directeur général des Postes sur M. Kidd, directeur de la poste à Musquodoboit-Harbour. C'est un partisan actif et agressif. Mon honorable ami de Halifax, lui-même, ne niera pas qu'il prenne une part très active aux élections. J'appelle aussi son attention sur le directeur de la poste de Crook's-Brook, dont je ne connais pas le nom.

M. RUSSELL : Est-ce dans le comté de Halifax ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui.

M. RUSSELL : Je ne connais pas cette place-là.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député l'aura oubliée. C'est près de Musquodoboit qui est une des plus jolies régions du Canada. Il a pris comme libéral une part active aux élections et n'a pourtant pas été destitué par le gouvernement libéral-conservateur ; mais comme le principe constitutionnel a été invoqué, je pense que le directeur général des Postes veillera à son cas. Je ne sais pas quelle confiance l'honorable ministre accordera aux informations des députés de ce côté-ci de la Chambre, mais je puis l'assurer que les informations que je lui fournis à l'égard de ces trois messieurs reposent sur les meilleures autorités et quant à M. Reid, je sais personnellement que c'est un partisan actif et agressif suivant la définition qu'en ont donnée les membres du gouvernement. Mon collègue a lu une foule de coupures du *Morning Chronicle* concernant les événements de 1878. Elles sont assez vagues et leur effet dépend de la tournure d'esprit de l'homme qui les lit et du jeune reporter qui les a écrits.

M. RUSSELL : Les articles sont basés sur des déclarations faites sous serment.

M. BORDEN : Je n'y vois rien de bien défini, sauf l'impression que tire l'honorable député des résolutions mêmes.

M. RUSSELL : J'ai lu une déclaration indiquant que les hommes avaient été forcés de signer un document indiquant par qui ils avaient été nommés et à la recommandation de qui ; et lorsqu'ils avaient été nommés par le gouvernement Mackenzie sur la recommandation de bons grits, ils étaient invariablement destitués.

M. BORDEN : L'honorable député sait parfaitement combien les témoins modifient quelquefois leurs témoignages en contre-examen.

M. RUSSELL : Ces déclarations ont paru dans les journaux et n'ont pas été contredites.

M. BORDEN : Je ne pense pas comme l'honorable député.

M. RUSSELL : Je puis assurer à la Chambre que ce que je dis est parfaitement exact.

M. BORDEN (Halifax) : Quant aux disputes de journaux, que je n'ai pas suivies attentivement, toutes les déclarations et tous les commentaires ont reçu une réponse par d'autres déclarations et commentaires publiés dans les journaux conservateurs de Halifax. C'est de l'histoire ancienne qu'il est inutile de répéter.

Mon honorable ami occupe cette position, que, s'il met en pratique en sa qualité de membre du parlement les principes qu'il a émis ici ce soir, principes qu'il considère comme appuyés par l'ouvrage constitutionnel qu'il a cité, il serait de son devoir de recommander immédiatement au directeur général des Postes de destituer M. D.-W.-B. Reid, directeur de la poste de Musquodoboit, M. Kidd, directeur de la poste de Musquodoboit-Harbour, et l'homme inconnu de Crook's-Brook. Je suis tellement convaincu que mon honorable ami (M. Russell) désire que l'on agisse équitablement que je ne doute pas un instant que s'il n'a aucune connaissance personnelle de ces faits, connaissance

qu'il possède à mon avis, il ne fasse sans tarder les enquêtes nécessaires et n'envoie à l'honorable directeur général des Postes les recommandations requises qui, je l'espère et j'en ai la conviction, seront suivies, cela va sans dire, du résultat ordinaire.

M. SPROULE : Les énoncés faits par l'honorable député de Halifax (M. Russell), comportant qu'aucune destitution n'a été faite d'après le système du partage des dépouilles ne sont pas basés sur les faits.

Si l'honorable député avait restreint ses observations à sa propre localité....

M. RUSSELL : C'est ce que j'ai fait.

M. TAYLOR : Non.

M. SPROULE : L'honorable député a fait une déclaration générale. S'il avait borné ses observations à sa propre localité et aux destitutions au sujet desquelles il est censé connaître quelque chose, je n'aurais pas parlé de la question. Mais à mon avis, il n'a pas été expliqué pourquoi, sur un petit canal qui n'a qu'un quart de mille de long, l'on a destitué 22 hommes dont aucun n'a été rétabli dans son emploi. J'ai demandé au ministre des Chemins de fer et Canaux si l'on avait accusé ces hommes d'avoir pris une part active et agressive aux élections, et il a répondu qu'à sa connaissance, des accusations de cette nature n'avaient pas été portées. Même les hommes destitués ignoraient pourquoi ils avaient été renvoyés. D'après les renseignements que je possède, et je les crois fondés—car ce sont quelques-uns des hommes eux-mêmes qui me les ont fournis—aucune enquête n'a été faite, il ne leur a pas été donné de se défendre et on ne leur a pas dit pourquoi ils avaient été destitués.

Dans ces circonstances, je ne puis pas croire ce qu'a affirmé l'honorable député de Halifax (M. Russell).

M. RUSSELL : Si l'honorable député de Halifax (M. Borden) croit que je vais chercher des raisons pour destituer un homme quelconque, qu'il soit libéral ou conservateur, il se trompe. Je ne demanderai jamais la destitution d'un homme, à moins que je ne sois absolument obligé de le faire, et l'honorable député (M. Borden) sait que la dernière chose que je voudrais faire serait de demander la destitution d'un homme. Mais, dans tous les cas où une plainte m'est faite, si elle est portée par des personnes dont je suis tenu en honneur d'accepter la parole, j'aurai bien soin que justice fut rendue.

M. BORDEN : Je ne crois pas, je l'admets, que mon honorable ami (M. Russell) veuille destituer des fonctionnaires. La seule critique que je désire faire de mon honorable ami (M. Russell), c'est qu'il aurait peut-être pu faire un peu plus de résistance dans quelques-uns de ces cas.

M. RUSSELL :

What's done you partly may compute,
You know not what's resisted.

M. BORDEN (Halifax).

Le principe que j'ai posé est simplement celui exposé par Todd, lequel comporte que l'ingérence active dans la politique est une infraction aux règlements, suffisante pour justifier la destitution d'un employé public.

M. FOSTER : Je terminerai ce débat en rappelant à propos un certain fait de date assez récente. Je lirai un court extrait d'un ouvrage qui fait depuis longtemps autorité en cette Chambre. Je veux parler des *Débats*. Dans les *Débats* de 1897, page 621, se trouve les lignes suivantes :

Nous avons annoncé en parlement, à la dernière session, qu'aucun membre du service public, service intérieur ou extérieur, ne serait renvoyé sans cause. Nous avons annoncé que dans chaque cas, le fonctionnaire contre qui serait portée une accusation aurait l'occasion de se défendre devant une commission d'enquête.

Cette déclaration a été faite par l'honorable Wilfrid Laurier, le chef du cabinet, qui, aujourd'hui, destitue les fonctionnaires publics sans enquête.

Il est une question que je désire poser à mon honorable ami. En ce qui a trait à un fonctionnaire public destitué, disons pour esprit de parti incontestable, contre lequel il n'est porté aucune accusation relativement à l'accomplissement de ses devoirs, un fonctionnaire qui a fait des versements au fonds de retraite—dans le cas auquel je veux faire allusion, l'employé a été destitué, la charge abolie et l'on a commencé à pratiquer l'économie—en ce qui a trait à ce fonctionnaire, dis-je, le gouvernement a-t-il considéré, ou considérera-t-il qu'il n'est que juste de lui remettre les sommes qu'il a légalement versées au fonds du receveur général.

LE MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il existe, je crois, en droit, un doute au sujet de la question de savoir ce que l'on pourrait faire, et il nous faut adopter une loi pour nous permettre de le faire.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Avis de la résolution a été donné.

M. FOSTER : Dans quelle mesure fera-t-on ce remboursement ?

LE MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Nous rembourserons les versements faits au fonds de retraite, et nous paierons l'intérêt produit par ces versements.

Résolutions à rapporter.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 134) concernant l'intérêt (du Sénat).—(M. Fitzpatrick.)

Bill (n° 135) modifiant la loi relative aux compagnies. (Du Sénat).—(M. Fitzpatrick.)

LE MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit et cinquante minutes (Samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 14 juin 1897.

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

PRIÈRE.

DÉPENSES POUR LES HAVRES.

M. PENNY :

En réponse à une question posée, le 6 février 1893, par M. A.-T. Lépine, député de Montréal-est, un état fut produit par le département des Travaux publics indiquant que \$17,835,420,22 avaient été dépensés du 1er juillet 1857 au 30 juin 1892, pour construction et amélioration des havres, brise-lames, rivières, etc. — Quelles sommes ont été dépensées pour le même objet depuis la date en dernier lieu citée jusqu'à présent ? Et aussi, quel montant, s'il en est, a été dépensé pour le havre de Montréal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Le montant dépensé par le ministère des Travaux publics pour la construction et l'amélioration de havres, brise-lames, rivières, etc., depuis le 30 juin 1892 jusqu'au 1er juin 1897, est de \$2,600,000. 2. Aucune somme n'a été dépensée durant cette période pour le havre de Montréal.

IRRÉGULARITÉ DE CERTAINES INTERPELLATIONS.

M. TAYLOR : Est-il vrai, et le gouvernement sait-il :—

1. Qu'au cours de l'été de 1896, un journal appelé *La Libre Parole*, de Montréal, a publié un article contre l'un des ministres du cabinet, le ministre des Travaux publics, l'honorable J. I. Tarte, dans lequel le dit honorable J. I. Tarte était, entre autres choses, accusé d'avoir extorqué de l'argent du parti conservateur, d'avoir obtenu par des moyens illicites, diverses sommes d'un nommé Whelan et d'un nommé Demers, d'avoir distrait pour son propre usage certaines souscriptions versées entre ses mains par des membres du parti libéral pour des fins politiques, — de faire le trafic d'emplois et de contrats publics, — d'être un *hoodler* et d'avoir introduit le *hoodlage* dans le département des Travaux publics ? 2. Que quelque temps après la publication du dit article, le dit honorable J. I. Tarte a intenté au criminel une action pour libelle contre l'éditeur de *La Libre Parole*, un nommé Grenier, et aussi une action au civil contre le même éditeur, devant les tribunaux compétents siégeant dans et pour le district de Montréal ? 3. Que le dit Grenier, le défendeur dans les poursuites ci-dessus mentionnées, en réponse à l'accusation portée contre lui par le dit honorable J. I. Tarte, a plaidé que les faits allégués dans l'article susdit étaient vrais et publiés dans l'intérêt public ? 4. Que depuis que les dites poursuites ont été intentées, le dit honorable J. I. Tarte n'a rien fait pour les continuer devant les tribunaux ? 5. Que depuis que les dites poursuites ont été intentées, il y a eu quatre termes de la cour du Banc de la Reine siégeant au criminel, dans le district de Montréal ? 6. Que le défendeur dans les dites poursuites, le dit Grenier, a, pendant les dits termes, affirmé à diverses reprises, qu'il était prêt à procéder et a demandé de poursuivre le procès, mais que par suite de l'absence du dit honorable J. I. Tarte, les dites poursuites et le dit procès ont été ajournés de temps à autre ? 7. Le gouvernement ne considère-t-il pas que l'intérêt public exige qu'une personne sous le coup d'accusations aussi graves et rendues si publiques et qui ne fait aucun effort pour dégager sa réputation, ne devrait pas continuer à occuper la position de ministre de la Couronne ? 8. Quelle décision, s'il en est, le gouvernement a-t-il l'intention de prendre dans l'espèce à l'égard de ces accusations et à l'égard du ministre des Travaux publics ?

M. l'ORATEUR : Relativement à la question n° 6 (la question ci-dessus), je ne crois pas qu'elle soit conforme aux règlements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Je vous demanderai, M. l'Orateur, de laisser poser la question, car je désire y répondre.

Sir CHARLES TUPPER : Me serait-il permis de dire un mot ? Si l'Orateur décide qu'une question de ce genre n'est pas régulière, je ne crois pas qu'elle doive être posée, même à la demande d'un ministre. Je dirai que je n'ai eu aucun pourparler quelconque avec mon honorable ami qui a inscrit cette interpellation à l'ordre du jour, mais je comprends le grand abus auquel des questions de cette nature pourraient conduire en cette Chambre.

M. l'ORATEUR : Je ne crois pas que je puisse permettre de poser cette question ou d'y répondre. Plusieurs raisons s'opposent à ce que je permette de faire cette interpellation. Elle a trait à une affaire soumise aux tribunaux, et il est parfaitement évident que ce n'est pas une interpellation régulière.

Une question soumise à un tribunal judiciaire ne devrait pas être amenée devant la Chambre par motion ni autrement. (May, 10 Ed., p. 264.)

Il ne convient pas de faire des interpellations au sujet de procédures pendantes devant les tribunaux, et de les accompagner de commentaires. (Dennison, sur les "Décisions de l'Orateur" de Blackmore, p. 268.)

D'ailleurs, c'est là certainement une interpellation qui porte ou comporte des accusations d'un caractère personnel, et cela n'est pas permis.

Une interpellation qui porte ou implique des accusations d'un caractère personnel n'est pas permise. (May, p. 239.)

En outre, cette interpellation demande simplement une expression d'opinion de la part du gouvernement, et une question de cette nature n'est pas permise.

On ne peut pas demander l'expression d'une opinion au moyen d'une interpellation. (May, p. 238.)

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Voulez-vous me permettre de dire un mot, M. l'Orateur ? Naturellement, si je comprends bien, l'honorable ministre se soumet à votre décision ; mais vous pouvez voir la grande injustice qui peut être faite à un membre quelconque de cette Chambre si on laisse inscrire des interpellations de ce genre à l'ordre du jour. La Chambre comprend que mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, est disposé à répondre à cette interpellation, et qu'il désire ardemment donner une réponse complète, mais il ne lui est pas permis de le faire. Cette interpellation, tous les journaux la commentent, et des milliers de personnes ne comprendront pas pourquoi il n'y a pas été permis au ministre des Travaux publics de répondre.

Je vous demanderai, M. l'Orateur, si l'on devrait laisser inscrire à l'ordre du jour des interpellations aussi peu convenables. Elles sont contraires aux règlements de la Chambre et attaquent sérieusement le caractère d'un honorable membre de cette Chambre. Elles devraient être biffées, conformément à quelque règlement bien arrêté de la Chambre, comme étant très peu convenables, et, à l'avenir, il devrait être compris que l'on n'en permettrait pas l'inscription à l'ordre du jour.

M. l'ORATEUR : Il y a beaucoup de bon dans la proposition de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, laquelle porte que des interpellations d'une nature aussi répréhensible que celle-ci ne devraient pas figurer sur l'ordre du jour.

Il est évident que s'il le désire, le ministre des Travaux publics peut donner une explication personnelle lorsque l'ordre du jour sera appelé.

M. FOSTER : Comme cette question a été un peu discutée, M. l'Orateur, me permettez-vous de dire un mot ? J'approuve absolument votre décision dans cette affaire, et j'espère que, dorénavant, elle sera strictement appliquée. Mais je dois appeler l'attention de la Chambre sur une coutume suivie ici pendant longtemps lorsque l'ex-gouvernement était au pouvoir, et d'après laquelle des questions de cette nature étaient posées chaque jour par les membres de l'opposition de l'époque. C'étaient sans doute des questions irrégulières, et ce n'est pas un genre de lutte politique que l'on doit désirer de l'un ou l'autre côté de cette Chambre. D'un autre côté, il vous est assez difficile, M. l'Orateur, de vous constituer le juge de ce qui doit paraître à l'ordre du jour.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : M. l'Orateur doit juger en dernier ressort.

M. FOSTER : Je consens volontiers à ce que cet abus, en tant que c'est un abus, cesse. Je n'aime pas du tout ce genre de lutte. D'un autre côté, je n'aimerais pas voir diminuer les privilèges de la Chambre sur une question légitime.

M. l'ORATEUR : Il y a une autre considération que j'aimerais signaler à l'attention de la Chambre. Pendant la session précédente, une coutume était en vogue : cette coutume a continué dans une certaine mesure depuis que j'ai l'honneur de présider les délibérations de cette Chambre, et, à mon avis, elle ne devrait pas continuer. Des honorables députés prennent des extraits de journaux, s'informent si d'autres députés les ont lus et leur demandent ce qu'ils en pensent. Cela ne devrait se faire d'une façon régulière que si l'honorable député qui pose la question prenait la responsabilité de ce que publient les journaux. Je crois qu'à l'avenir, nous devrions modifier les règlements sous ce rapport.

Sir CHARLES TUPPER : Pendant que nous sommes sur cette question, M. l'Orateur, me permettez-vous de faire quelques observations ? Je désire signaler à votre attention ce que je crois être une procédure très irrégulière, suivie par des membres du cabinet en répondant à des interpellations. Une question inscrite à l'ordre du jour devrait avoir une réponse succincte, tout comme elle est posée, mais, à mon avis, il ne devrait pas être permis au ministre de faire une argumentation élaborée et de faire une dissertation que l'interpellation ne justifie pas. L'honorable ministre (sir Richard Cartwright) qui dirige aujourd'hui la Chambre et qui a une si grande expérience, m'appuiera, je crois, lorsque je dirai que si cette coutume doit continuer, elle provoquera inévitablement une motion demandant que la séance soit levée afin de permettre de discuter la réponse donnée par le ministre. Cela ne tendrait pas à faciliter l'expédition des affaires publiques. Je désire appeler l'attention de la Chambre sur la nécessité qu'il y a de répondre exactement à une interpellation, et de ne dire rien de plus qu'il ne faut.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : En règle générale, il n'y a pas de doute M. l'ORATEUR.

que l'honorable chef de l'opposition a raison, mais je lui ferai observer qu'il est possible qu'une interpellation soit rédigée de façon à presque obliger le ministre à répondre un peu longuement. On devrait, je crois, dans un cas de cette nature, laisser le ministre user de sa discrétion. Quant au mode suggéré, je rappellerai à l'honorable député (je ne suis pas sûr s'il faisait alors partie de la Chambre) qu'une couple de fois, alors que nous étions du côté de la gauche, nous avons essayé cela, et l'on ne nous a pas permis de proposer que la séance fût levée dans le but de répliquer.

Sir CHARLES TUPPER : C'était peut-être parce que la Chambre n'était pas aussi nombreuse qu'aujourd'hui.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Sous le prédécesseur de l'honorable Orateur actuel, un règlement de ce genre a été établi. J'admets parfaitement avec l'honorable député (Sir Charles Tupper) qu'il n'est pas opportun qu'en répondant à des interpellations, l'on inflige à la Chambre de longues dissertations, et je ne crois pas, sauf correction, que l'on se soit montré très disposé à le faire.

M. l'ORATEUR : Les règlements établis au sujet de cette question rendent un peu difficile l'intervention de l'Orateur, car d'après un certain nombre de décisions anglaises que je citerai, il est tout à fait évident que l'on accorde beaucoup de latitude aux ministres.

En réponse à une interpellation, il est donné plus de latitude à un ministre qu'à un simple député.

En répondant à une interpellation relative à un particulier et à la conduite de la police, il est permis à un ministre de donner des détails complets pour expliquer l'affaire.

Une grande latitude est donnée à un ministre lorsqu'il répond à une interpellation, et cela, afin de lui permettre de rendre sa réponse complète. (Denison's Decision, Blackmore, pp. 274 et 275.)

En présence de ces décisions, il est difficile que l'Orateur intervienne, et la chose doit, dans une grande mesure, être laissée à la discrétion des ministres. Je ne doute pas que ce que l'on a dit dans la Chambre aujourd'hui ne produise son effet.

Sir CHARLES TUPPER : Je reconnais, M. l'Orateur, que votre décision est juste. Je conçois que l'Orateur doit donner à un ministre une latitude considérable lorsqu'il répond à une interpellation qui ne soulève pas de contre-accusations et de censure contre le gouvernement précédent.

M. l'ORATEUR : Rien ne devrait soulever de discussion.

M. SPROULE : J'aimerais appeler l'attention sur votre décision relativement au privilège de poser des questions basées sur un article d'un journal quelconque. Il me semble que le principe est clairement établi par la teneur même du règlement.

Une question peut être posée à un ministre relativement aux affaires publiques, et à d'autres membres de la Chambre relativement à un bill, une motion ou une question d'intérêt public quelconque se rattachant aux affaires de la Chambre et qui peut concerner ces députés.

Supposons, par exemple, qu'un sujet de la ligne du service rapide, un député désire constater si un article publié dans un journal est fondé et exprime les idées du gouvernement ; ne serait-il pas con-

forme aux règlements que ce député basât une interpellation sur cet article après l'avoir lu ?

M. L'ORATEUR : Des questions analogues ont été décidées en Angleterre :

On objecta à ce qu'un honorable député lût des télégrammes publiés dans des journaux et basât des interpellations sur ces mêmes télégrammes. L'Orateur fit remarquer à la Chambre et à ce député l'extrême inconvénient qu'il y avait de baser des interpellations sur les télégrammes publiés dans les journaux. Je suis obligé de dire qu'à mon avis, avant que des questions aussi graves fussent posées, un député devrait prendre des mesures pour constater la vérité du télégramme—(Brand's decision, Blackmore, p. 270),

Je crois que cette citation répond à la question de l'honorable député. Assurément, aucune accusation ne doit être basée seulement sur un extrait de journal.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. WOOD (Hamilton) :

Le gouvernement se propose-t-il de présenter, au cours de cette session, une législation ayant pour objet de créer une commission des chemins de fer du Canada ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Le gouvernement n'a pas l'intention, durant cette session, de présenter une législation ayant pour objet la création d'une commission des chemins de fer.

SERVICE DE STEAMERS RAPIDES.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je demande, M. l'Orateur, qu'il me soit permis de présenter la résolution suivante, dont avis a été donné :

Que le Gouverneur en conseil, ayant passé un contrat, aux termes de l'acte 69 Victoria, chapitre 3, clause 3, avec MM. Petersen, Tate et Cie, de Newcastle-on-Tyne, Angleterre, pour un service hebdomadaire de steamers rapides entre le Canada et le Royaume-Uni—il est à propos que cette Chambre ratifie et approuve le dit contrat, qui est comme suit. —

Convention intervenue ce vingt-quatrième jour de mars, dans l'année de Notre Seigneur ni mil huit cent quatre-vingt dix-sept, entre Sa Très Gracieuse Majesté la Reine Victoria, représentée aux présentes par l'honorable sir Richard Cartwright, chevalier de l'ordre de Saint-Michel et de Saint-George, ministre du Commerce de la Confédération du Canada, ci-après appelé "le ministre", d'une part ; et William Petersen, de la cité de Newcastle-on-Tyne, dans la partie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande appelée Angleterre, et Arthur Tate, du même lieu, faisant affaires sous la raison sociale "Petersen, Tate et Cie", armateurs, ci-après appelés "les entrepreneurs", d'autre part.

Attendu que par un acte passé par le parlement du Canada dans la cinquante-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé : "Acte modifiant de nouveau l'acte concernant les subventions aux steamers transocéaniques" Son Excellence le gouverneur général du Canada a l'autorisation et le pouvoir de passer un contrat pour un terme de pas plus de dix ans avec toute personne ou compagnie pour l'accomplissement d'un service hebdomadaire de steamers rapides entre le Canada et le Royaume-Uni, aux termes et conditions quant au transport des malles et autrement, que le gouverneur en conseil jugera convenables, moyennant une subvention n'excédant pas la somme de sept cent cinquante mille piastres par année ; et attendu que dans une dépêche adressée par le Très Honorable Joseph Chamberlain, l'un des principaux secrétaires d'Etat de Sa Majesté, à Son Excellence le gouverneur général, en date du vingt et unième jour de novembre, dans l'année 1895, concernant les propositions faites lors de la conférence d'Ottawa au sujet de communication par steamers, il est déclaré que : "Comme il appert que le gouvernement canadien ne peut, sans aide, assurer un service amélioré, le gouvernement de Sa Majesté est maintenant prêt à contribuer aux frais d'un

tel service ;" et de plus, que le gouvernement impérial de Sa Majesté "estime que tous les arrangements pour les nouveaux services devraient être sous la surveillance et le contrôle du gouvernement fédéral, et que la responsabilité de ce pays devrait se borner à une contribution fixe pour couvrir tous les services rendus en ce qui a trait à la transmission des malles ;" et attendu que le gouvernement du Canada s'appuyant sur la dite dépêche partiellement citée, et le second jour de mai dernier, par annonces dûment publiées, demandé des soumissions qui devaient être reçues jusqu'au mercredi, inclusivement, dixième jour de juin alors suivant "pour l'accomplissement d'un service hebdomadaire de steamers, comprenant le transport des malles entre le Canada et la Grande-Bretagne par steamer de première classe ayant une vitesse moyenne d'un port à l'autre de pas moins de 20 nœuds à l'heure, et conformément aux termes et conditions dont les détails pourront être obtenus, sur demande, au bureau du haut-commissaire pour le Canada, 17 rue Victoria, Londres, S.O., Angleterre, ou au département du Commerce, Ottawa, Canada ;" et attendu qu'en réponse à ses annonces, deux soumissions ont été faites, l'une, par M. James Huddart, 22 rue Bilitier, Londres, sujette, toutefois, à une lettre écrite par lui et accompagnant sa soumission, offrant d'après les conditions énoncées dans la dite lettre, d'exécuter le service pour la somme de un million cent vingt-cinq mille piastres ; et l'autre de MM. Hugh et Andrew Allan, de Montréal, et MM. James et Alexander Allan, de Glasgow, ou en leur nom, offrant d'accomplir le dit service pour la somme de deux cent vingt-cinq mille louis sterling, laquelle soumission était cependant, accompagnée d'une communication écrite qui attachait une interprétation conditionnelle à quelques-unes des clauses des soumissions telles que demandées ; et attendu qu'aucune des dites soumissions n'a été considérée satisfaisante, et que ni l'une ni l'autre n'ont été acceptées par le gouvernement du Canada qui ne s'était pas engagé "à accepter la plus basse, ou aucune des soumissions ;" et attendu que le ou vers le 18ième jour de mars courant, les entrepreneurs ont soumis au ministre une proposition offrant d'établir et maintenir une ligne de steamers rapides conforme, en substance, aux termes et conditions stipulés dans le papier mentionné dans le dit avis, mais renfermant, entre autres choses, de meilleures conditions pour le dit service comme suit, savoir :

(a) De fournir des steamers de 10,000 tonneaux bruts de registre, au lieu de 8,500 tonneaux bruts de registre, stipulés dans les annonces—et de maintenir pendant tout le voyage d'aller et retour d'un port à l'autre, à travers l'Atlantique, une vitesse moyenne de 500 nœuds par jour ou près de 21 nœuds à l'heure.

(b) D'avoir une capacité de chargement de 1,500 à 2,000 tonnes.

(c) De donner l'accommodement nécessaire pour au moins 310 passagers de 1re classe au lieu de 275.

(d) De transporter à chaque traversée à l'aller 150 émigrants à être désignés par l'honorable ministre de l'Intérieur, à un prix ne dépassant pas \$15 par tête.

(e) Et, en rapport avec le dit service et en faisant partie, de fournir et maintenir un tender rapide du type des torpilleurs, d'une vitesse d'au moins 22 nœuds à 1 heure pour aller à la rencontre des steamers lorsqu'ils approcheraient des ports du Canada, et servir de bateau-pilote afin de donner aux dits steamers vitesse et sûreté dans leur navigation.

(f) Que les dits steamers seraient construits, équipés et entretenus sous tous rapports à l'égal des meilleurs steamers transocéaniques naviguant actuellement, comme le *Campanian* et le *Lucania* de la ligne Cunard—que le port canadien en été serait Québec et que le trajet continuerait jusqu'à Montréal lorsque la navigation permettrait de le faire ; et que le port d'hiver serait Halifax, N.-E., ou Saint-Jean, N.-B., au choix des entrepreneurs.

Et les dits entrepreneurs offraient d'établir et maintenir la dite ligne, comprenant quatre steamers, pour une durée de dix ans, avec une subvention annuelle ou somme de cent cinquante-quatre mille cinq cents louis sterling ; et

Attendu que le gouvernement du Canada, en réponse à cette proposition a offert de l'accepter avec l'entente que le gouvernement impérial de Sa Majesté contribuerait ou paierait, sur la dite subvention annuelle, la proportion ou somme de cinquante et un mille cinq cent louis sterling, laissant la somme de cent trois mille louis sterling à la charge du gouvernement du Canada, le dit arrangement devant toutefois être approuvé par une résolution de la Chambre des Communes, conformément aux prescriptions du statut passé dans la cinquante-neuvième année du règne de Sa Majesté, ci-dessus en partie cité. Et attendu que les entrepreneurs ont accepté cette offre à la condition que l'assentiment du gouvernement de Sa

Majesté au paiement de la dite proportion de la dite subvention, tel que ci-dessus mentionné, serait obtenu et leur serait communiqué le ou avant le premier jour de mai suivant la date de la proposition.

Maintenant, la présente convention fait foi que les entrepreneurs, pour et en considération des promesses et engagements de la part de Sa Majesté, ci-après mentionnés, pour eux-mêmes, leurs exécuteurs et administrateurs, conviennent, s'engagent et s'obligent par les présentes, envers Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, comme suit, savoir :—

1. Qu'eux, les entrepreneurs, soit personnellement, soit par une compagnie qu'ils pourront former (et il est, par les présentes, entendu et convenu que le présent contrat pourra être exécuté, accompli ou rempli par une compagnie également constituée, formée ou à être formée par ou à l'instance des entrepreneurs, laquelle compagnie lorsqu'elle sera formée, sera acceptée par Sa Majesté au lieu et place des entrepreneurs,) s'engagent.—

(a) A construire, équiper, fournir, établir et continuer, pendant la durée du présent contrat, et de la manière ci-après mentionnée, un service régulier de steamers entre le port de Liverpool et les ports canadiens ci-après nommés, comprenant quatre navires de pas moins de 520 pieds de long, d'un tirant d'eau ne dépassant pas vingt-cinq pieds et six pouces avec plein chargement et prêts à prendre la mer, et ces steamers ne devront pas être au-dessus de 10,000 tonneaux bruts de registre et devront pouvoir porter une cargaison de 1,500 à 2,000 tonnes, dont 500 tonnes au moins devront être réservées pour les appareils frigorifiques et l'emmagasinage à froid.

(b) Tous et chacun des dits steamers seront construits, équipés et maintenus sous tous rapports à l'égal des meilleurs steamers naviguant actuellement sur l'Atlantique, tels que le *Compania* ou le *Laconia* de la ligne Cunard, et devront être aménagés pour au moins 300 passagers de première classe, 200 de deuxième classe et au moins 500 passagers d'entrepont, avec place dans la salle à dîner de première classe pour au moins 300 personnes. L'espace pour les passagers et la cargaison, et les devis qui ont été soumis au ministre, et qui sont marqués "Plans et devis pour le service Atlantique rapide par Petersen, Tate et Cie: ces pièces sont annexées aux présentes et doivent être lues et considérées comme en faisant partie, sauf, toutefois, les changements et modifications qui pourront y être faits et que le ministre pourra, de temps à autre, approuver.

(c) Les dits navires seront construits sous la surveillance de l'amirauté et conformément aux règlements du gouvernement impérial de Sa Majesté à l'égard des croiseurs auxiliaires, et aussi aux règlements de la Chambre de Commerce anglaise.

(d) Les dits navires auront une vitesse de vingt et un nœuds à l'heure.

2. Les entrepreneurs conviennent de plus,—

(a) Que la ligne de steamers à établir ainsi fera le service entre le port de Liverpool et le port de Québec, en été (et lorsque la navigation le permettra jusqu'au port de Montréal), et pendant la saison d'hiver, le port de Halifax, N.-E., ou le port de Saint-Jean, N.-B., au choix des entrepreneurs qui devront faire connaître leurs intentions à ce sujet avant la date ci-après fixée pour le commencement du service—et les dits navires devront avoir et conserver à tous et chacun de leurs voyages d'un port à l'autre une vitesse de 500 nœuds par vingt-quatre heures, en température ordinaire.

(b) Pendant la saison d'été, lorsque le port canadien sera Québec (ou Montréal comme susdit) les steamers en quittant Québec ou en y arrivant, arrêteront à ou près de Rimouski ou autre port dans le bas du fleuve Saint-Laurent, si le ministre l'exige, pour recevoir ou délivrer les malles, prendre ou débarquer des passagers de première. Pourvu, toutefois, que le gouvernement du Canada fournisse une chaloupe à vapeur qui stationnera à Rimouski ou tout autre port qui sera choisi dans le bas du fleuve, pour recevoir et transporter les malles et les passagers à embarquer ou à débarquer.

2. Les dits steamers devront :—

(a) Transporter toutes les malles expédiées sous l'autorité du ministre des Postes du Canada, pour transmission du Canada dans le Royaume-Uni et en Europe, sans distinction de leur origine ou de leur destination dernière, et sous l'autorité du maître général des Postes de Sa Majesté, pour transmission du Royaume-Uni en Canada, sans distinction de leur origine ou de leur destination dernière.

(b) A l'exception des lettres que la loi n'oblige pas à expédier par la poste, les entrepreneurs ne devront recevoir, ou permettre de recevoir à bord, pour les transporter, aucune autre lettre que celles mentionnées. Nulles malles ne seront transportées par aucun de ces navires pour le compte d'aucune colonie ou pays étranger sans la

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

permission du ministre ou du maître général des Postes de Sa Majesté. La totalité du port de toute malle transportée par tout paquebot-poste, devra, dans tous les cas, être à la disposition du ministre.

(c) Le terme "malle" comprendra toutes caisses, sacs, paquets ou paquets de lettres, ou contenant des lettres, livres ou papiers imprimés ou collés, et tous autres articles qui, au termes de l'Acte ou des règlements des postes alors en vigueur, peuvent être transmis par la poste sans égard au lieu d'origine ou de destination, et aussi tous les sacs, caisses, paquets ou autres enveloppes vides, et autres effets et articles servant ou devant servir au service des postes.

(d) Les entrepreneurs fourniront, à leurs frais, l'espace et l'accommodation nécessaires et suffisants pour les malles dans chaque steamer à la satisfaction du ministre des Postes du Canada (le dit local devant être aussi éloigné que possible des extrémités du navire.) Ce local devra fermer à clé et être aménagé, éclairé et chauffé suivant que le ministre l'approuvera pour la garde des malles qui y seront renfermées, et les services de l'équipage de chaque navire devront de temps à autre être donnés pour le transfert des malles dans ou hors la chambre ou les chaubères de la malle.

(e) Les malles seront reçues et livrées respectivement, par les entrepreneurs aux bureaux de poste de Québec ou de Halifax ou de Saint-Jean, suivant le cas, et les frais de transport des malles des bureaux de poste des dits endroits à bord des dits steamers, et réciproquement, seront à la charge des entrepreneurs, et pareillement le chargement, le déchargement et le transfert de toutes les malles dans le Royaume-Uni seront exécutés par les entrepreneurs à leurs propres frais et à la satisfaction du directeur général des Postes de Sa Majesté.

(f) Les entrepreneurs seront responsables de la perte ou du dommage de tout colis ou paquet enregistré de matières postales de toute sorte transportés ou livrés pour transport en vertu du contrat, à moins que la perte ou le dommage soient causés par l'acte de Dieu, les ennemis de la reine, les pirates, la contrainte des princes, souverains ou peuples, le jet à la mer, la baraterie, le feu, les collisions ou périls ou accidents de mer, rivière et navigation à vapeur; et dans les cas de perte ou dommage, sauf comme susdit, les entrepreneurs seront tenus de payer au ministre, à l'égard de tout colis ou paquet de matières postales enregistré ainsi perdu ou endommagé, sujet au proviso ci-après mentionné, telle somme d'argent qui sera égale au montant qui aura pu être adjugé et payé par le ministre, à son choix et à sa seule discrétion, à l'expéditeur ou au consignataire de tel colis ou paquet de matières postales enregistré en compensation de la perte ou dommage subi, mais s'exécutant en aucun cas une livre par colis ou deux livres par paquet de matières postales enregistré, en lieu de pénalité.

4. Les entrepreneurs conviennent, de plus :

(a) Que deux des navires seront prêts et équipés sous tous rapports pour commencer le service avant le 31 mai de l'année 1899, et que les deux autres steamers seront pareillement prêts pas plus tard que le 1er mai 1900, et au choix des entrepreneurs, mais les dits steamers, à la date en premier lieu mentionnée ou avant; et le service sera, à partir du temps où les dits deux premiers steamers seront prêts (pas plus tard que le 31 mai 1899) un service bi-mensuel, et à partir du 1er mai 1900 (et pas plus tard comme susdit), le service sera hebdomadaire, c'est-à-dire un service bi-mensuel et hebdomadaire, respectivement, entre la Grande-Bretagne et le Canada, et réciproquement.

(b) Les jours et temps où les navires quitteront les points de départ seront fixés, sujet à l'approbation du ministre.

(c) Le droit conféré par les présentes au ministre de changer de temps à autre, après un avis préalable de trois mois donné aux entrepreneurs, le temps où les navires quitteront leurs points de départ.

(d) En cas de nécessité, le ministre aura le droit de retarder, de pas plus de vingt-quatre heures, le départ d'aucun des steamers.

(e) Les entrepreneurs publieront des annonces, tant dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande qu'au Canada, en la manière que le ministre décidera.

5. Les entrepreneurs devront, de plus, fournir et maintenir pendant la durée de ce contrat un tender rapide du type des torpilleurs, d'une vitesse d'au moins vingt-deux nœuds à l'heure, pour aller lorsqu'il en sera requis à la rencontre de chaque steamer quand il approchera les côtes du Canada, et le piloter à sa destination de manière à assurer sa sûreté et à lui permettre d'atteindre le port sans délai.

6. Et Sa Majesté, pour elle-même, ses héritiers et successeurs, s'engage envers les entrepreneurs, leurs exécuteurs,

teurs, administrateurs et ayants-cause, et convient, si les dits entrepreneurs remplissent bien et fidèlement tous et chacun des engagements et stipulations ci-dessus énumérés et mentionnés comme devant être par eux accomplis et remplis, de payer ou de faire payer bien et fidèlement aux entrepreneurs, leurs héritiers, administrateurs ou ayants-cause, pendant la durée de ce contrat, une subvention annuelle de cent trois mille louis sterling à même le fonds consolidé ou autres deniers disponibles de la Puissance du Canada (laquelle dite somme comprend la somme de dix mille louis pour l'emmagasinage à froid mentionné dans les présentes) et une autre somme de cinquante et un mille cinq cents louis sterling à même les deniers fournis par le gouvernement de Sa Majesté (si la somme est fournie au gouvernement de Sa Majesté en Canada, mais non autrement), lesquelles sommes seront payées et payables en la cité de Londres, en quatre versements trimestriels égaux, les premiers jours de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année pendant la durée de ce contrat; le premier versement du montant proportionnel qui pourra alors être échu devant être payé le premier des dits jours qui suivra le commencement du service.

7. Pourvu, toujours, que tant que les dits steamers ne feront qu'un service bi-mensuel, la moitié seulement des dites sommes respectives de cent trois mille louis et cinquante et un mille cinq cents louis sera due ou payable aux entrepreneurs.

8. Sa Majesté promet et convient, de plus, que les entrepreneurs ne paieront et ne seront tenus de payer à ou pour le gouvernement du Canada aucun droits pour les piéces du Canada ou autres droits semblables, sauf le taux de droit exigible de tout navire pour le fonds des marins malades, et sauf les droits de havre.

9. Et il est mutuellement convenu et consenti par Sa Majesté et les entrepreneurs que ce contrat continuera à être en force pour la pleine durée de dix ans à dater du premier voyage fait par aucun des steamers auxquels il est pourvu dans les présentes.

10. Et il est, de plus, mutuellement convenu et entendu qu'il ne sera pas permis aux entrepreneurs de recevoir ou accepter une subvention ou aide quelconque, en argent ou autrement, d'aucune colonie ou pays étranger ou d'aucune autre autorité provinciale, civique ou municipale; et si une telle subvention ou aide était acceptée par les entrepreneurs, Sa Majesté pourra en déduire le montant de la somme du versement trimestriel suivant dû et échu en vertu de ce contrat, et ainsi de temps à autre et tant que les entrepreneurs recevront telle subvention ou aide d'aucun gouvernement colonial ou étranger, ou autorité provinciale, civique ou municipale; mais cette disposition ne doit pas être interprétée comme étant une permission ou autorisation donnée aux entrepreneurs de recevoir une telle subvention ou aide.

11. Et les entrepreneurs, pour eux-mêmes, leurs exécuteurs, administrateurs et ayants-cause s'engagent envers Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, et conviennent comme suit, c'est-à-dire: qu'aucun taux différentiel ne sera établi par eux, leurs officiers ou agents, à l'égard des passagers et du fret, soit directement soit indirectement, contre les lignes de chemins de fer canadiens, et ils s'engagent de plus à débarquer les passagers et décharger le fret à Québec pendant la saison de navigation sur le Saint-Laurent, sur telle rive du fleuve que désignera le ministre.

12. Et, de plus, que les entrepreneurs transporteront à chaque voyage ou traversée de Liverpool, s'ils en sont requis, des immigrants, n'excédant pas le chiffre de cent cinquante qui pourront être choisis par l'agent nommé par le gouvernement du Canada à cette fin, à un taux de passage n'excédant pas \$15 par tête; et il est entendu que pour ce prix ou argent de passage, l'immigrant aura tout le service, y compris une bonne et saine nourriture, ordinairement fourni à l'émigrant sur les steamers de première classe; pourvu toujours qu'un avis régulier soit donné à l'agent ou aux entrepreneurs à Liverpool, des noms des dits immigrants trois jours au moins avant le départ du steamer dans lequel ils doivent prendre passage.

13. Et les entrepreneurs promettent, de plus, par les présentes, et conviennent que, dans les soixante jours qui suivront la date à laquelle ils seront avertis que le gouvernement de Sa Majesté est prêt à payer sur la dite subvention de cent cinquante-quatre mille cinq cents louis sterling la proportion de la contribution que l'on attend du gouvernement de Sa Majesté, savoir: la somme de cinquante et un mille cinq cents louis sterling,—

(a) Ils déposeront entre les mains du ministre des Finances du Canada la somme de dix mille louis sterling, et

(b) Qu'en même temps, eux les dits entrepreneurs donneront au ministre une garantie satisfaisante pour une autre somme de dix mille louis sterling, lequel dépôt de

dix mille louis et la garantie pour l'autre somme de dix mille louis seront déposés et donnés comme garantie que eux, les entrepreneurs, fourniront les steamers conformément aux termes du présent arrangement et dans les limites du temps ou des temps stipulés dans le présent contrat (et à cette fin il est convenu que le temps forme partie de l'essence du contrat).

14. Et il est convenu et entendu que dans le cas où les entrepreneurs n'auraient pas deux des premiers steamers prêts au temps ci-dessus mentionné à cet effet, alors le dit dépôt de dix mille louis et la garantie pour la dite autre somme de dix mille louis seront confisqués au profit de Sa Majesté, tel que convenu, pour couvrir les dommages causés par ce défaut d'exécution; et il est de plus convenu que si les entrepreneurs fournissent les deux premiers steamers conformément aux dispositions du contrat, le dit dépôt et la dite garantie resteront comme sûreté pour l'exécution par les dits entrepreneurs de la convention relative aux deux steamers restants; et que s'ils font défaut de fournir les dits steamers en dernier lieu mentionnés dans le temps ci-dessus fixé à cet effet, alors et dans ce cas le dit dépôt et la dite garantie seront confisqués au profit de Sa Majesté pour couvrir, tel que convenu, les dommages originant de ce défaut d'exécution.

Pourvu toujours, et il est par les présentes clairement convenu et entendu, que si les entrepreneurs sont incapables de faire construire et équiper les dits navires, comme il est dit dans les présentes, dans les limites fixées à cette fin, à raison de grève ou grèves dans les chantiers de construction ou parmi les ingénieurs ou autrement, alors la perte du temps occasionnée par là sera ajoutée aux limites fixées par les présentes pour l'achèvement des dits steamers, suivant qu'il sera juste et raisonnable dans les circonstances.

Pourvu, toujours, deuxièmement, que Sa Majesté paie aux entrepreneurs, semi-annuellement, intérêt sur le dit dépôt de dix mille louis à compter de la date du dépôt, au taux de trois et demi pour cent par année, jusqu'à ce que le dit dépôt soit remis ou confisqué pour défaut d'exécution, par les entrepreneurs, des prescriptions du présent contrat; et qu'après que le service des dits quatre steamers aura été commencé, le dit dépôt soit remis et la dite garantie déchargée.

15. Pourvu, toujours,—et le présent contrat est fait et passé aux conditions expresses qui suivent, savoir:—

Premièrement.—Que, sujet aux conditions ci-après énoncées, il sera payé à Sa Majesté à titre de dommages, tel que convenu par les entrepreneurs,—

(a) La somme de cinq cents louis chaque fois que les entrepreneurs feront défaut de fournir au port canadien ou anglais un paquebot-poste, conformément au contrat, prêt à prendre la mer au temps fixé, ou que le dit paquebot-poste ne prendra pas réellement la mer et ne poursuivra pas son voyage au temps fixé.

(b) Une autre somme de cent louis pour chaque vingt-quatre heures qui s'écouleront successivement avant que le dit paquebot-poste prenne effectivement la mer et poursuive son voyage, mais de façon que ces sommes n'excèdent pas en totalité de plus de mille louis la part proportionnelle de la subvention applicable à son voyage.

(c) Chaque fois que les entrepreneurs manqueraient de faire un voyage entre les ports canadien et anglais convenus dans les limites du temps fixé, il sera confisqué et payé par les entrepreneurs au ministre: une somme de huit louis dix shillings, pour chaque heure ou fraction d'heure dépassant la limite du temps prescrit pour la durée de ce voyage, pourvu que la somme totale ainsi confisquée n'excède pas la part proportionnelle de la subvention applicable à un voyage.

(d) Pourvu, toujours, que si un manquement ou défaut, à l'égard duquel le paiement de dommages est stipulé ou prescrit dans les présentes, arrive ou est occasionné ou causé par quelque circonstance ou accident échappant au contrôle des entrepreneurs, et qu'il ne soit dû en aucune manière à une faute ou négligence de leur part ou de la part d'aucun de leurs officiers, agents ou serviteurs (l'obligation de la preuve à faire retombant sur les entrepreneurs), alors et dans ce cas les dommages prévus ou la somme ou le montant confisqué ne seront ni payables ni confisqués nonobstant le défaut apparent.

17. Et il est, en outre, stipulé et convenu que dans le cas où aucun des dits steamers serait en aucun temps désemparé de manière à être obligé de subir des réparations dans un bassin de radoub, le défaut de remplir les conditions du présent contrat à raison de tel accident et pendant le temps raisonnablement nécessaire pour réparer le navire avarié, ne sera pas compté comme défaut d'exécution ou rupture d'aucune des conditions ou stipulations du présent contrat, on n'exposera pas les entrepreneurs à quelque réclamation pour dommages de la part de Sa Majesté aux termes du dit contrat; et si quel-

qu'un des navires faisait naufrage ou était assez avarié pour empêcher le dit steamer de voyager pendant la durée d'un mois, alors et dans ce cas les entrepreneurs seront tenus de remplacer, avec toute la célérité convenable, le steamer ainsi désemparé ou avarié, par un autre de même classe, rapidité, équipement, caractère et tonnage, à la satisfaction et avec l'approbation du ministre, et de continuer le service stipulé dans le présent contrat avec ce nouveau steamer pourvu toutefois qu'il soit déduit de la subvention à être payée aux termes du présent contrat, un montant proportionnel pour chaque voyage pour l'exécution duquel il est impossible aux entrepreneurs, à cause de la raison ci-dessus, de fournir un steamer.

18. Et pourvu, toujours, que le gouvernement du Canada puisse faire cesser en aucun temps le présent contrat au cas où les steamers fournis par les entrepreneurs pour les dits services ne seront pas capables de faire les voyages stipulés dans le présent contrat avec une vitesse moyenne de 500 nœuds par vingt-quatre heures, ou manquent ordinairement ou fréquemment, au cours d'une traversée, aller et retour d'un port à un autre, sur l'Atlantique, de conserver cette vitesse, ou dans le cas où les entrepreneurs feraient, sous d'autres rapports, défaut de remplir les termes et conditions du contrat suivant leur véritable intention et signification.

19. Sauf à la compagnie à être formée par les entrepreneurs, comme ci-dessus prescrit, et à laquelle le présent contrat pourra être transporté, nulle autre cession de ce contrat, et d'aucun droit ou intérêt dans ce contrat, soit par les entrepreneurs ou par la dite compagnie, ne devra être ou ne sera faite sans que le consentement, par écrit, du ministre n'ait été préalablement obtenu.

20. Une autre condition du présent contrat est qu'aucun membre de la Chambre des Communes du Canada ne devra prendre de parts dans le présent contrat ou, avoir part à l'entreprise ou à bénéfices qui en résulteront.

21. Il est, de plus, convenu et entendu que le présent contrat doit être approuvé par résolution de la Chambre des Communes, et tant qu'il ne sera pas ainsi approuvé, il ne liera aucune des parties aux présentes.

22. Et, en outre, il est aussi convenu que le présent contrat ne liera pas les entrepreneurs à moins que le gouvernement impérial de Sa Majesté ne consente, le ou avant le premier mai qui suivra la date des présentes, à fournir la dite proportion de 51 mille cinq cents louis sterling de la dite subvention, et que cet assentiment ne leur soit notifié par le ministre, comme il est prescrit ci-avant.

Et les entrepreneurs s'engagent, de plus envers Sa Majesté, et conviennent qu'aucun des steamers appartenant au dit service ne fera relâche dans un port étranger tant que le présent contrat subsistera.

En Foi de quoi, l'honorable sir Richard Cartwright, G. C.M.G. (le ministre), a apposé aux présentes son sceing et sceau en cette qualité, et William Petersen, pour lui-même et comme représentant Arthur Tate, son associé, a aussi apposé aux présentes son sceing et sceau les jour et an susdits.

Signé, scellé et } (Signé) R.-J. CARTWRIGHT. [L.S.]
déchiré en } WILLIAM PETERSEN. [L.S.]
présence de }

JOHN-J. MCGEE,

Il n'y a pas le moindre doute que lorsque la présente compagnie de steamers, connue sous le nom de Ligne Allan, fut établie, ce service était bien rempli, mais plus tard, il est également évident que le service était beaucoup plus mal fait que ne l'exigeaient les besoins d'un pays comme le Canada. Sur ce point, je crois qu'il n'y avait pas de divergence d'opinion. Un grand nombre des membres des deux côtés de cette Chambre étaient incéds sur la question de savoir si les ressources du Canada étaient suffisantes pour que le gouvernement pût se permettre d'accorder un subside aussi considérable que \$750,000 par année; et je dois avouer, pour ma part, que j'ai toujours nourri des doutes sérieux sur la question de savoir s'il était opportun de faire une pareille dépense. Néanmoins, une loi fut adoptée et existe maintenant dans nos statuts, en vertu de laquelle le gouvernement est autorisé à payer une somme de pas plus de \$750,000 pour ce service, et le gouvernement anglais, ayant été consulté par nos prédécesseurs, Sir RICHARD CARTWRIGHT,

consentit à compléter ce montant en accordant un crédit de \$375,000 par année, en chiffres ronds, faisant en tout un montant de \$1,125,000 par année pour ce service.

La Chambre n'ignore pas que des soumissions furent demandées il y a environ un an, à peu près vers le mois de mai dernier, et ces dernières furent ouvertes dans le cours du mois de juin 1896. D'après ces soumissions, deux compagnies semblaient avoir l'intention de remplir ce service, les MM. Allan et M. Huddart. Il reste encore à décider si ces deux prétendues soumissions présentées par ces messieurs pouvaient être considérées comme des soumissions dans le véritable sens du mot. En premier lieu, elles n'étaient pas valables, parce qu'elles contenaient la stipulation qu'il leur serait loisible après un laps de temps de quatre mois dans un cas, et de six mois, dans un autre, d'exécuter ou non le contrat suivant qu'ils le jugeraient bon; et, en deuxième lieu, les MM. Allan ajoutaient une lettre dans laquelle ils apportaient des modifications considérables à leur acceptation, et soumettaient certaines propositions qui, suivant moi, rendaient très problématique l'espoir d'obtenir d'eux un service qui approchât 20 nœuds. Toutefois, il m'est inutile de discuter longuement ce point. Les détails de cette offre, et aussi ceux du contrat actuel sont bien connus; ils ont été soumis à cette Chambre et au public depuis quelques semaines. Je crois pouvoir dire que le contrat que le gouvernement demande aujourd'hui au parlement d'adopter, et qu'il a conclu, est sous tous les rapports beaucoup plus à l'avantage du Canada que celui que l'on avait eu l'intention de conclure avec les MM. Allan. Les steamers sont plus grands, le type en est supérieur, leur vitesse devra être plus considérable, et le service tout entier sera obtenu pour une somme bien moindre que celle que l'on avait l'intention de payer aux MM. Allan.

Au lieu de vaisseaux de 8,500 tonneaux, nous allons en avoir de 10,000 tonneaux; au lieu d'une vitesse problématique de 20 nœuds à l'heure, ces vaisseaux, d'après le contrat, traverseront l'Atlantique, d'un port à l'autre, à une vitesse moyenne de 500 nœuds par jour, faisant aussi régulièrement que possible 21 nœuds à l'heure. Nous avons obtenu un espace considérable pour le transbordement des marchandises, et une partie considérable de cet espace doit être pourvu de compartiments frigorifiques. On a amélioré le type des vaisseaux. Ces derniers devront être construits, équipés et aménagés sous tous rapports à l'égal du *Campania* et du *Lucania*, qui sont les vaisseaux les plus parfaits de la ligne Cunard. Nous avons aussi obtenu le droit de faire transporter, quand nous le jugerons à propos, un certain nombre d'immigrants à un taux de passage n'excedant pas \$15 par tête.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Quelle sera leur capacité de chargement?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Deux milles tonneaux. La réponse à votre demande se trouve dans le paragraphe "a" de la clause 1ère:

Devront pouvoir porter une cargaison de 1,500 à 2,000 tonnes dont cinq cent tonnes au moins devront être réservées pour les appareils frigorifiques et l'emmagasinage à froid.

A chaque voyage ou traversée de Liverpool, 150 immigrants devront être transportés à un taux de passage

n'excédant pas \$15 par tête, à être indiqué par le ministre de l'Intérieur. Maintenant, je crois qu'il n'y a qu'une question qui puisse être soulevée relativement à ce contrat, et c'est celle dont il a déjà été fait mention et qui consiste à savoir si les personnes avec qui le gouvernement a contracté sont en état de remplir les obligations auxquelles ils se sont obligés. Tout ce que je puis dire sur ce point, c'est que le gouvernement a fait faire une enquête minutieuse, et qu'il a toute raison de croire que MM. Petersen et Tate vont réussir à mener à bonne fin leurs arrangements financiers, et sur ce dernier point, nous sommes convaincus qu'ils pourront exécuter leur contrat. En tout cas, il est inutile pour moi de dire à la Chambre que si ces messieurs ne remplissent pas leur contrat, de notre côté, nous ne serons pas tenus de leur avancer aucune somme d'argent.

Le consentement du gouvernement de Sa Majesté, à qui ce projet a été soumis, a aussi été obtenu; il a consenti à fournir un montant proportionné, égal à celui qu'il s'était déjà engagé à fournir. D'après le contrat primitif, il devait accorder un montant égal à la moitié de la somme payée par le Canada, c'est à dire \$75,000, puisque nous fournissons £150,000. D'après le contrat actuel, il va donner \$51,000, et nous £103,000. Je dois dire à mes honorables amis qu'ils n'ont pas besoin de s'imaginer que cette proposition va obliger le pays à payer une nouvelle somme de \$500,000 par année, ou quelque chose de semblable: au contraire, j'espère qu'avec l'économie de la subvention accordée à la compagnie Allan et autres subventions qui sont maintenant payées et qui, je crois, pourraient être discontinuées en toute justice, si ce projet réussit, le coût total n'excédera pas beaucoup \$250,000, ou \$30,000 de plus que le montant que nous payons actuellement. La question du port d'hiver est laissée au choix des entrepreneurs. Ils auront à faire leur choix entre le port de Halifax et celui de Saint-Jean, et ils devront faire connaître leurs intentions à ce sujet avant la date fixée pour le commencement du service.

Voilà brièvement quels sont les conditions du contrat, et les raisons qui ont porté le gouvernement à recommander son adoption à cette Chambre. J'espère que les deux partis vont être d'accord avec moi pour dire, si ce contrat peut être mené à bonne fin, en prenant en considération nos moyens, et d'abord que nous ne payons pas trop cher pour l'aménagement luxueux qui y est mentionné, ce serait certainement un grand avantage pour le Canada tout entier si nous possédions un service rapide transatlantique. J'ai toujours considéré que nous étions sous certains rapports dans une position désavantageuse, vu la comparaison qui a été faite entre le service accompli par les steamers canadiens et celui que l'on peut obtenir, en particulier, au port de New-York; et n'oubliant pas que la route du Canada est bien plus courte d'un continent à l'autre, je crois que nous avons raison d'espérer qu'un trafic considérable, et dans tous les cas, celui des Etats de l'ouest, devra se diriger de ce côté.

Comme je l'ai dit, c'est une question de coût et elle se réduit à cela.

La chose est désirable; le gouvernement s'est efforcé de l'obtenir au plus bas prix possible, et je crois — bien que sur ce point je n'ignore pas qu'il existe quelque doute et une certaine hésitation — je crois,

dis-je, que l'offre de fournir un service de 21 nœuds à l'heure, ou environ, à un prix additionnel n'excédant pas \$300,000 par année, mérite la sérieuse considération de la Chambre. A tout événement, la question est maintenant devant la Chambre; nous avons obtenu le concours du gouvernement impérial, et je crois pouvoir en toute justice recommander ce projet à l'attention de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER: J'ai écouté avec plaisir le discours que vient de prononcer l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Il est inutile pour moi de rappeler à la Chambre que j'ai toujours, depuis qu'il est question de ce projet, attaché la plus grande importance à l'établissement d'un service rapide. Je sens que la nature a placé notre pays dans une position géographique exceptionnelle et que la nécessité s'imposait à nous de faire tous les sacrifices afin de faire du Canada la route la plus courte et la plus directe entre l'Europe et l'Amérique.

Je n'ai donc pas besoin de dire combien je serais heureux de voir les arrangements conclus par le gouvernement actuel. Suivant moi, le meilleur moyen de discuter cette question serait, lorsque chaque clause sera lu séparément, de faire les remarques qu'y s'y rapportent. Mais je dois ajouter que ma seule crainte — et j'aime à croire que je me trompe — c'est qu'il ne sera pas possible d'obtenir le service mentionné par mon honorable ami pour le montant spécifié dans le contrat. Ma principale raison pour faire cette déclaration c'est que M. Huddart, un homme énergique et entreprenant, qui avait l'avantage d'être à la tête de la ligne de steamers qui fait le service entre l'Australasie et le Canada et qui, par ce fait, occupait une position spéciale et des plus avantageuses relativement à ce projet, a dépensé un an d'efforts énergiques et une grande activité parmi les gens d'affaires de l'Europe, non seulement en Angleterre mais sur tout le continent, dans le but d'obtenir l'appui financier nécessaire pour mener cette mesure à bonne fin, et cela lorsqu'il lui était garanti un subside égal à celui qui lui est accordé aujourd'hui, c'est-à-dire, \$750,000.

Lord Brassey, qui était l'un des directeurs de la "Naval Armament Construction Company," l'une des plus grandes compagnies de construction de navires, composée de personnes désireuses de faire partie de semblables entreprises — lui aidé de toutes ses forces. D'autres personnes profondément intéressées dans la constructions des vaisseaux et autres choses du même genre, étaient aussi très désireuses de coopérer à cette entreprise. Mais, malgré tout cela, M. Huddart, avec toute l'énergie et l'activité qu'il possède, et l'avantage spécial qu'il a d'être à la tête du service australasien, avec lequel le service dont nous parlons serait jusqu'à un certain point relié et coopérerait, s'est trouvé dans l'impossibilité absolue d'obtenir l'argent nécessaire pour exécuter cette entreprise. Dans ces circonstances, on me conseilla d'entrer en pourparlers avec le gouvernement de Sa Majesté, et je réussis, comme mon honorable ami vient de le dire, à obtenir la promesse du secrétaire d'Etat pour les Colonies, qu'il allait faire de ce service une ligne impériale tout aussi bien que canadienne, et qu'il fournirait la moitié du montant qui serait jugé nécessaire, en supposant que ce serait \$750,000 ou £150,000 dans le but d'obtenir ce service important.

Nous ne saurions attacher trop d'importance à cette question, et je suis persuadé que le ministre du Commerce comprend toute l'importance qu'il y a pour le Canada d'obtenir le concours du gouvernement impérial pour payer une part aussi considérable du subside, et reconnaissant par ce fait le caractère impérial aussi bien que colonial de l'entreprise. La crainte que j'éprouve est basée sur le fait qu'un service qui, comme le dit l'honorable ministre du Commerce, est supérieur au projet primitif, ne pourrait être obtenu avec le montant d'argent qui est maintenant mentionné. Demanderais-je au ministre du Commerce s'il y aura une différence dans la nature des vaisseaux, si ceux de la ligne projetée seront du type généralement connu sous le nom de *turret-ships*, ou bien s'ils seront du type que le contrat laisse supposer, et qui est celui des vaisseaux de la ligne Cunard, et....

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai déposé les plans sur le bureau de la Chambre en même temps que le contrat, et je suppose qu'ils sont sous la garde du greffier. Le type est incontestablement ce qui est appelé le *turret-ships*, et celui qui, après une longue discussion, si j'ai bien compris, a été approuvé par l'Amirauté et par d'autres personnes à qui il avait été soumis.

Sir CHARLES TUPPER : Je crains que ce ne soit là une qualité très importante, parce que l'une des premières choses à considérer relativement à un service qui doit faire concurrence aux steamers de la ligne Cunard, de la "White Star" ou d'autres lignes faisant actuellement le trajet de New-York, doit être, comme il est facile à chacun de le comprendre, un service qui puisse offrir des avantages égaux à ceux des lignes américaines; et, si le fait que ces vaisseaux sont du type des *turret-ships* doit rendre la ligne moins attrayante—je ne veux pas dire que cela aura un tel résultat, mais je suis porté à la croire, parce qu'il n'y a pas, que je sache, de ligne de steamers rapides de ce genre dans l'univers—bien que ce type puisse causer une différence notable dans le coût de l'équipement des vaisseaux et l'organisation du service, cela peut aussi avoir pour effet de lui enlever son caractère propre et lui faire perdre l'objet que le Canada a en vue. Ce que nous devons avoir en vue, c'est de tirer profit des avantages de notre situation géographique pour établir non seulement le plus rapide, mais le meilleur—ou tout au moins l'égal du meilleur des services, et profiter de l'avantage de la position géographique de notre pays, pour établir un moyen de communication entre l'Europe et l'Amérique plus rapide que ceux qui existent actuellement. Je regretterais que la vitesse fût obtenue par le choix d'une classe de vaisseaux qui seraient moins attrayants que les autres, et qui, par conséquent, nous empêcheraient de devenir ce que, jecrois, dans les circonstances, nous devrions devenir des concurrents heureux pour le transport des passagers et des marchandises transocéaniques.

Lorsque le ministre du Commerce a dit qu'il y avait certaines restrictions de faites dans les soumissions transmises par MM. Allan et M. Huddart, il avait certainement raison. Quant à ce qui concerne les MM. Allan, elles disparaissent grâce à une autre lettre transmise plus tard au gouvernement. Comme la Chambre se le rappelle, à la fin d'une session durant laquelle le gouvernement devait obtenir l'autorisation du parle-

Sir CHARLES TUPPER.

ment pour faire adopter toutes ses mesures, vu la position particulière dans laquelle ils se trouvaient placé, une loi fut adoptée qui nous autorisait à demander des soumissions et à les obtenir aussi promptement que possible dans le but de gagner une année. Je veux maintenant appeler l'attention de mes honorables amis sur un autre point très important contenu dans ce contrat et mis en comparaison avec les soumissions qui nous avaient été soumises par MM. Allan et M. Huddart. Ces soumissions stipulaient spécialement un service hebdomadaire qui devait être en pleine opération après deux ans, qui est le temps stipulé pour le commencement du service actuel. Si je le comprends bien, ce contrat pourvoit d'abord à un service bi-mensuel, et le service hebdomadaire ne devra commencer que dans trois ans.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est un service bi-mensuel pour la première année.

Sir CHARLES TUPPER : C'est là un point très important. La Chambre comprendra immédiatement la différence qui existe entre le service que nous voulions établir et qui aurait été complet à son origine, et un service bi-mensuel avec l'espoir qu'il deviendra hebdomadaire dans un an. Je regrette beaucoup qu'il ait été jugé nécessaire de la part du gouvernement de faire une semblable restriction, parce que le seul fait que ce service sera bi-mensuel au lieu d'être hebdomadaire va suivant moi le priver de l'avantage de pouvoir faire concurrence, sur un pied d'égalité, aux steamers qui font actuellement le service entre l'Angleterre et New-York. Je crains bien que nous ne nous trouvions dans une position désavantageuse pour commencer ce service et répondre à la concurrence qui....

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il deviendra hebdomadaire un an après que le service bi-mensuel sera commencé.

Sir CHARLES TUPPER : Cela veut dire au bout de trois ans, au lieu de deux, ce qui constitue un service bi-mensuel pour la première année. Mais j'espère que le ministre du Commerce va comprendre la valeur de mon argument, lorsque je dis qu'il est d'une importance vitale qu'en commençant, ce service soit en état de faire la plus forte concurrence possible. Le service bi-mensuel ne peut posséder les avantages d'un service hebdomadaire pour faire une concurrence sérieuse aux lignes de steamers qui voyagent constamment entre l'Angleterre et New-York.

Je crois qu'il vaudrait mieux—et je présume que personne n'y a d'objection—que le ministre proposât l'adoption du contrat clause par clause, et sur chacune d'elles nous pourrions demander les renseignements et faire la discussion que nous croirions nécessaires. Je suppose que personne n'aura d'objection à cela.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami doit constater que nous devons présenter le contrat dans son entier. Je n'ai aucune objection toutefois à répondre à toutes les questions qui me seront posées.

Sir CHARLES TUPPER : Je comprends parfaitement que le contrat doit être adopté dans son entier, et que la Chambre ne peut le modifier sans

conclure un nouveau contrat. Mais je voulais faire remarquer à mon honorable ami certains points qui, je crois, méritent d'être étudiés, et j'ai cru que cela pourrait se faire beaucoup plus facilement en adoptant le contrat clause par clause. Toutefois, je m'en remets au jugement de la Chambre sur cette question.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour la Chambre de se former en comité sur cette question.

M. PORATEUR : Je ne veux pas que l'honorable député termine son discours en restant sous une fausse impression. Je ne crois pas que ce soit là une question qui doive être discutée clause par clause. Le renvoi à la Chambre est prévu par l'acte de 1896, qui contient une clause stipulant qu'un contrat de cette nature ne devra pas lier le Canada avant qu'il ait été déposé sur le bureau de la Chambre des Communes et ratifié par elle. Nous étudions le contrat dans son entier, et je crois que l'on ne peut faire qu'une motion.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne veux pas créer d'innovation. Je dirai d'abord qu'il aurait été à l'avantage du pays de confier ce service à MM. Allan, qui ont été les premiers à inaugurer un service transatlantique entre l'Angleterre et le Canada, et qui, grâce à leur longue expérience, leur connaissance parfaite du commerce, et les ressources considérables qu'ils possèdent des deux côtés de l'Atlantique, auraient été une garantie incontestable de leur capacité de conduire cette entreprise à bonne fin ; et je ne puis m'empêcher de craindre que, s'il n'y a pas quelque chose de particulier dans la nature des vaisseaux ou dans le mode de construction de ces *turrets-ships* qui puisse réduire considérablement le coût de steamers comme le *Lucania* ou le *Campania* de la ligne Cunard, et le *Teutonic* ou le *Majestic*, il ne puisse pas être possible à une compagnie, quelque puissante et énergique qu'elle soit, de se procurer les capitaux nécessaires pour exécuter le projet. Puisque mon honorable ami a admis l'importance de cette question au point de vue du Canada, il doit aussi comprendre qu'il est très important pour nous de voir à ce que le projet actuel ne soit pas un fiasco complet. De fait, si les personnes à qui l'entreprise a été accordée devaient être incapables de conduire l'entreprise à bonne fin, ce serait un véritable désastre. Non seulement cela nous rejeterait en arrière, mais nous placerait dans une position encore plus désavantageuse que celle que nous occupions avant l'adoption de ce contrat ; et je crains bien que les garanties exigées par le gouvernement ne soient pas suffisantes, à moins que le contrat n'ait été conclu avec des personnes dont l'état de fortune et les ressources financières sont telles qu'elles permettent de croire qu'elles seront en état de se procurer l'argent nécessaire. Le montant de l'amende, £10,000, n'est pas suffisant suivant moi.

Le MINISTRE DU COMMERCE : £20,000—£10,000 en argent et £10,000 en garanties.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Des garanties satisfaisantes.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER : Une somme de £20,000 peut être une chose de peu d'importance dans certaines circonstances, et la

confiscation de ce montant de la part du Canada ne sera pas une indemnité de nature à compenser les dommages que pourra causer à notre pays l'incapacité des entrepreneurs à exécuter leur contrat. Maintenant que nous sommes heureusement tous d'accord sur l'importance qu'il y a d'avoir non seulement un nouveau service, mais un service rapide qui pourra faire concurrence avec toute autre ligne faisant le service transatlantique, nous sommes tous également et profondément intéressés à conclure un tel contrat, et cela, avec des personnes qui devront sans qu'il puisse y avoir de doute possible mener cette entreprise à bonne fin. Maintenant, je suis informé par des personnes possédant une certaine expérience dans la question, qu'il est plus que douteux que des steamers du tonnage requis, lorsqu'ils seront équipés, chargés et prêts à prendre la mer, pourront se rendre à Montréal, avec le tirant d'eau spécifié—et que, de fait, il est plus que douteux de croire que des vaisseaux du tonnage de ceux désignés, peuvent être construits de manière à ce que, une fois équipés et prêts à prendre la mer, leur tirant d'eau ne soit pas plus considérable que celui qui est prévu dans ce contrat.

Tandis que je suis à parler de cette condition, je puis bien ajouter que l'adoption de ce service est une nouvelle raison pour terminer aussi rapidement que possible les améliorations de la navigation entre Québec et Montréal, de façon à ce que le tout soit terminé lors de l'inauguration du service ; parce que ce serait une question très sérieuse s'il arrivait que des retards fussent causés au service par suite d'obstacles existant dans la navigation fluviale. La clause qui dit que Montréal devra être le terminus de la ligne quand la navigation le permettra, est, je le crains bien, rédigée dans des termes très vagues, et qui permettent de se demander si l'objet que le gouvernement avait en vue en rédigeant cette clause sera atteint. Il est stipulé que les steamers devront :

Transporter toutes les malles expédiées sous l'autorité du directeur général des Postes du Canada, pour transmission du Canada dans le Royaume-Uni et en Europe, sans distinction de leur origine ou de leur destination dernière, et sous l'autorité du directeur général des Postes de Sa Majesté, pour transmission du Royaume-Uni au Canada, sans distinction de leur origine ou de leur destination dernière.

Je suppose que ce contrat est fait de façon à ce que le gouvernement perçoive tous les frais de port sur les colis postaux qu'ils soient transmis d'Europe ou de ce pays ; et que s'il y avait possibilité par la route du Canada de délivrer les malles à New-York plus vite qu'elles ne peuvent atteindre cette dernière ville par les lignes les plus directes et les moyens de transports connus, tout le montant des frais de port reviendra au gouvernement, et les entrepreneurs n'auront pas droit à la moindre part de ce profit.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela est vrai.

Sir CHARLES TUPPER : Parce que cette clause contient un énoncé au sujet du paiement de la matière postale transportée dans toute autre colonie ou dans tout pays étranger, et que le gouvernement aura le droit de percevoir les profits qui résulteront de ce service. La clause 5 contient aussi une déclaration que je ne comprends pas :

Les entrepreneurs seront de plus obligés de fournir et maintenir un tender rapide du type des torpilleurs, d'une

vitesse d'au moins vingt-deux nœuds à l'heure, pour aller à la rencontre des steamers lorsqu'ils approcheraient des ports du Canada, et servir de bateau-pilote, afin de donner aux dits steamers vitesse et sûreté dans leur navigation.

Or, dans les cas de retards causés par les brouillards ou par la glace, je ne comprends pas bien comment ce tender du type des torpilleurs sortant du port canadien, pourra être d'une utilité quelconque. Je ne vois pas comment, dans ces cas, il pourra découvrir le steamer. Mais s'il est important que ce service se fasse, il me semble qu'il est également important de piloter les steamers aussi bien à leur départ qu'à leur arrivée. Il est notoire que la plupart des accidents qui arrivent sur le Saint-Laurent ont lieu en quittant le Canada, et rien ne pourvoit à l'emploi de ce tender quand c'est le plus nécessaire, c'est-à-dire, au départ des steamers, aussi bien qu'à leur arrivée. Ensuite, je trouve une clause très importante—clause 7.

Pourvu, toujours, que tant que les entrepreneurs ne donneront qu'un service bi-mensuel, la moitié seulement des dites sommes respectives de cent trois mille louis et cinquante et un mille cinq cent louis leur soit due ou payable.

Cette clause, je présume, s'appliquera depuis le commencement du service jusqu'à la fin des trois années, parce que, dans le cas contraire, c'est une clause des plus dangereuses, ainsi que la Chambre le comprendra immédiatement en sachant que comme ces steamers auront probablement à subir une perte considérable durant la saison d'hiver, cinq ou six mille louis par voyage, l'amende imposée pour ne pas faire un service hebdomadaire mais ne donner qu'un service bi-mensuel sera tout à fait inefficace, attendu qu'il sera de l'avantage de la compagnie de ne faire qu'un service bi-mensuel et de s'exposer à l'amende. De la manière que je comprends le contrat, il lui sera profitable de manquer à l'obligation de donner un service hebdomadaire, parce qu'au lieu de subir des pertes, elle en retirera des bénéfices.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Nous avons plein pouvoir de faire cesser le contrat si la compagnie ne donne pas ce service. Assurément, ce pouvoir serait exercé si elle voulait agir comme le donne à penser l'honorable député.

SIR CHARLES TUPPER : Je comprends fort bien la portée de l'observation de l'honorable ministre, mais elle ne couvre pas le présent cas, car vous avez dans le contrat une clause stipulant une certaine amende, et vous ne pouvez pas en imposer une autre. Si la compagnie ne fournit pas un service hebdomadaire et n'en donne qu'un bi-mensuellement, vous pouvez déduire une partie de la subvention, mais c'est tout, et vous n'avez pas de disposition pourvoyant à faire cesser le contrat dans un cas de cette nature.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Lisez la clause 18, et vous verrez qu'elle couvre la cas.

SIR CHARLES TUPPER : Voici cette clause :

18. Et pourvu, toujours, que le gouvernement du Canada puisse faire cesser en aucun temps le présent contrat au cas où les steamers fournis par les entrepreneurs pour les dits services ne seront pas capables de faire les voyages stipulés dans le présent contrat avec une vitesse moyenne de cinq cents nœuds par vingt-quatre heures, ou manqueront ordinairement ou fréquemment, au cours d'une traversée, aller et retour d'un port à un autre, sur l'Atlantique, de conserver cette vitesse, ou dans le cas où

SIR CHARLES TUPPER.

les entrepreneurs feraient, sous d'autres rapports, défaut de remplir les termes et conditions du contrat suivant leur véritable intention et signification.

Vous ne pouvez pas dire qu'ils n'auront pas exécuté le contrat suivant sa véritable signification quand ils nous diront : " Il est vrai que nous étions obligés de faire un voyage par semaine et que nous n'en avons fait qu'un par quinzaine, mais nous nous en tenons à l'amende imposée par notre contrat et vous ne pouvez pas en imposer une autre." En tout cas, je signale ce fait important à l'attention de mon honorable ami. Je considère que l'amende est insuffisante, et je suis convaincu qu'elle n'aura pas l'effet qu'elle devrait avoir.

Ensuite il y a la clause 14, qui est ainsi conçue :

Pourvu, toujours, et il est par les présentes clairement convenu et entendu, que si les entrepreneurs sont incapables de faire construire et équiper les dits navires, comme il est dit dans les présentes, dans les limites fixées à cette fin, à raison de grève ou grèves des ouvriers de navires ou parmi les ingénieurs ou à raison de causes échappant au contrôle des entrepreneurs....

De sorte que si les entrepreneurs ne peuvent pas se procurer les fonds, que ferez-vous ? C'est une cause qui échappe à leur contrôle. S'ils ne peuvent pas obtenir les fonds nécessaires pour exécuter l'entreprise, vous n'avez aucun remède. Cette clause me paraît vague. Il me semble qu'elle permet à ces entrepreneurs de dire, en tout temps, que pour des causes qui échappent à leur contrôle, ils ne peuvent pas exécuter le contrat sans un délai supplémentaire d'un an ou deux. Ce que je crains, c'est que le service entrepris par ces entrepreneurs ne soit pas de nature à obtenir la confiance des capitalistes capables de fournir les moyens de l'exécuter jusqu'à la fin.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Assurément, l'honorable député doit interpréter cette clause comme signifiant toutes autres causes en dehors de leur contrôle de la même nature que celles qui sont mentionnées. Tout avocat sait que s'il spécifie dans un contrat un certain nombre de raisons et ajoute ensuite " ou autres," ces autres doivent être de la même catégorie.

SIR CHARLES TUPPER : Je suis content d'entendre mon honorable ami dire cela, car il est avocat, et je ne le suis pas. Mais je crois qu'il y a un axiome de droit qui dit que le droit commun est le sens commun. Si c'est vrai, ayant spécifié les grèves des ouvriers de navires et des ingénieurs et ensuite ajouté, " toutes autres causes," cela paraît couvrir d'autres causes échappant au contrôle des entrepreneurs.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Dans la lettre des MM. Allan datée le 9 juin et adressée à mon prédécesseur, ils emploient précisément ces mots :

Il peut arriver qu'il soit impossible d'obtenir la livraison des quatre paquebots à temps pour commencer le service le 1er mai 1898, attendu que leur construction peut être retardée en raison de grèves des ouvriers de navires ou parmi les ingénieurs ou autres causes échappant au contrôle des entrepreneurs. Nous présumons que, si toute la diligence possible est faite pour obtenir la livraison prompte des steamers, il ne sera imposé ni amende ni confiscation dans le cas d'un retard inévitable.

SIR CHARLES TUPPER : Mon honorable ami a cité la meilleure autorité qu'il pouvait, la ligne de conduite suivie par ses prédécesseurs, que nous

sommes toujours prêts de côté-ci de la Chambre à reconnaître comme faisant disparaître tout sujet possible de plainte. Mais je crois qu'il constatera que nous avons objecté à la clause telle que proposée par les MM. Allan, et que nous ne l'avons pas acceptée.

Je me souviens fort bien qu'elle a été signalée à notre attention, et que nous avons cru que bien que les grèves fussent hors du contrôle des entrepreneurs, et qu'elles pussent les empêcher, quelles que fussent leurs ressources, d'exécuter le contrat, il n'était pas sage d'accorder une aussi grande latitude en mettant les mots "autres causes échappant au contrôle" des entrepreneurs. Tout le monde sait que les ressources des MM. Allan sont considérables. Ceux qui connaissent, pour ne rien dire de la maison si bien connue au Canada, la maison Allan, de Glasgow, qui était partie à ce contrat, savent que ces messieurs ont de grandes richesses et d'immenses ressources, et en conséquence, vous avez une garantie dans ce fait seul, à part toute amende en confiscation, pour l'exécution prompte et efficace du contrat. De fait, je peux dire que la maison Allan, à Glasgow, et dans ce pays, occupe une position telle, qu'elle ne pouvait pas manquer d'exécuter tout contrat passé avec le gouvernement du Canada ou qui que ce fût. Mais nous n'avons pas été renseignés sur la situation financière de MM. Petersen, Tate et Cie.

Je remarque que le secrétaire d'Etat pour les Colonies, en réponse à une question posée sur ce sujet dans la Chambre des Communes de l'Angleterre, a seulement pu dire, non pas que le gouvernement de Sa Majesté s'était convaincu que les MM. Petersen, Tate et Cie pouvaient exécuter ce contrat en entier, mais que MM. Petersen, Tate et Cie avaient pu convaincre le gouvernement du Canada à cet effet. Conséquemment, notre responsabilité est excessivement grave, et je la signale à l'attention de la Chambre comme ayant une importance considérable.

Voici la clause à laquelle j'ai déjà fait allusion :

(c) Chaque fois que les entrepreneurs manqueront de faire un voyage entre les ports canadien et anglais convenus dans les limites du temps fixé, il sera confisqué et payé par les entrepreneurs au ministre une somme de huit louis dix chelins, pour chaque heure ou fraction d'heure dépassant la limite du temps prescrit pour la durée de ce voyage: Pourvu, toujours, que la somme totale ainsi confisquée n'exécède pas la part proportionnelle de la subvention applicable à un voyage.

De sorte que si ces messieurs ne font pas le voyage, le seul remède fourni par le contrat est la confiscation de la part proportionnelle de la subvention applicable à un voyage, et s'il est vrai, ainsi que j'en ai été informé, que durant l'hiver chaque voyage leur coûtera £5,000 ou £6,000 de plus qu'ils ne recevront en subvention, il leur sera profitable de donner en hiver un service bi-mensuel au lieu d'un service hebdomadaire, et de payer l'amende, qui n'est pas du tout proportionnée à l'avantage qu'ils obtiendront par ce moyen.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je ferai de nouveau observer à l'honorable député que ces amendes sont exactement celles que lui et son gouvernement avaient imposées dans le cas des MM. Allan.

Sir CHARLES TUPPER: Je dois féliciter mon honorable ami d'amener le meilleur argument qu'il peut trouver, et je dois dire que je suis très flatté

de constater que mon honorable ami peut appuyer son cas toujours sur l'argument indiscutable que notre contrat était sujet à la même objection. Cela, je crois, convaincra la Chambre qu'il avait une excuse assez valable.

La clause 18 est ainsi conçue:—

18. Et pourvu, toujours, que le gouvernement du Canada puisse faire cesser en aucun temps le présent contrat au cas où les steamers fournis par les entrepreneurs pour les dits services ne seront pas capables de faire les voyages stipulés dans le présent contrat avec une vitesse moyenne de cinq cents nœuds par vingt-quatre heures, ou manqueront ordinairement ou fréquemment, au cours d'une traversée, aller et retour d'un port à un autre, sur l'Atlantique, de conserver cette vitesse, ou dans le cas où les entrepreneurs feraient, sous d'autres rapports, défaut de remplir les termes et conditions du contrat suivant leur véritable intention et signification.

J'appelle l'attention de la Chambre sur cette clause, et celle de mon honorable ami sur le fait que le droit de faire cesser le contrat n'est pas une compensation suffisante pour le Canada. Si c'est là toute l'amende, dans ce cas, s'ils ne peuvent pas faire ce paiement, ils seront en mesure d'abandonner l'entreprise à tout instant. S'ils constatent qu'ils ne peuvent pas exécuter ce contrat, ils peuvent y renoncer sans rien perdre, sauf la somme insignifiante dont il a déjà été question.

Ainsi que je l'ai dit en commençant, je serai trop heureux de pouvoir féliciter le gouvernement de la réussite de son projet, à condition qu'il puisse, en considération de la somme payable, obtenir pour le Canada un excellent service rapide transatlantique.

Je désire appeler pendant un instant l'attention de mon honorable ami (M. Davies) sur une question de droit qui se présente, et, bien entendu, l'honorable ministre est une très haute autorité dans l'espèce. Où a-t-on trouvé l'autorisation nécessaire pour passer ce contrat? Nous avons adopté dans cette Chambre une loi autorisant le gouvernement à passer un contrat pour un service hebdomadaire seulement, mais cette loi ne l'autorisait pas à passer contrat pour un service rapide bi-mensuel.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Ainsi que le sait l'honorable député (sir Charles Tupper), la loi autorisait un service rapide hebdomadaire, mais elle ne spécifiait pas la date de l'inauguration de ce service. Le présent contrat pourvoit à un service rapide hebdomadaire à compter de l'année 1900, et dans l'intervalle, il autorise un service bi-mensuel.

Sir CHARLES TUPPER: En passant un contrat en vertu d'un acte du parlement, vous devez suivre l'esprit de la loi, et je prétends que l'esprit de la loi n'est pas d'établir un service bi-mensuel.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Non, certainement.

Sir CHARLES TUPPER: Mais d'établir un service hebdomadaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Oui.

Sir CHARLES TUPPER: De fait, si MM. Allan ou M. Hurdart avaient obtenu l'entreprise, ils étaient obligés d'inaugurer un service hebdomadaire au bout de deux ans, et non pas un service

bi-mensuel pour la première année. J'avoue que mon honorable ami (M. Davies) est une plus haute autorité que moi sur ce point de droit. Cela me paraît friser la subtilité, mais je crois que les avocats ont une aptitude toute particulière pour régler ainsi les questions de droit.

Je désire demander à mon honorable ami (sir Richard Cartwright) s'il s'est renseigné sur le coût relatif de ces steamers *turret* comparativement au *Campania* et au *Lucania* de la ligne Cunard, ou au *Teutonic* et au *Majestic* de la ligne *White Star*. Je n'hésite pas à dire que je me serais contenté d'avoir des steamers du type et de la vitesse du *Teutonic* et du *Majestic*, bien qu'ils ne soient pas aussi rapides que le *Campania* et le *Lucania*, parce que, avec les avantages géographiques que nous possédons, avec le *Teutonic* faisant le service entre Liverpool et Québec ou Halifax, nous pourrions arriver à New-York deux heures plus tôt que par le *Campania* ou le *Lucania*, malgré leur plus grande vitesse. Je m'en serais contenté, mais voici ce que je voudrais savoir : Quel est le type et le coût de ces steamers *turret* qui n'ont jamais été employés jusqu'à présent, je crois, pour transporter rapidement les malles et les passagers dans nulle partie de l'univers ? S'il y a dans ces vaisseaux quelque chose du type du *Teutonic* et du *Majestic*, j'aimerais le savoir.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Bien entendu, je vais donner mon opinion avec beaucoup de réserve au sujet de ce nouveau type de vaisseau. Je crois que ceux qui sont compétents à parler en connaissance de cause, ont une haute opinion des qualités de type particuliers décrits dans les plans qui sont sur le bureau de la Chambre. Je suis porté à croire que c'est une erreur de les appeler *turret*, bien qu'ils ressemblent plus ou moins aux vaisseaux à tourelles. Cependant, à mon avis, ce n'est pas exactement un vaisseau à tourelles.

Quant à l'autre point mentionné par l'honorable député (sir Charles Tupper), on espère qu'ils pourront être construits pour £500,000 sterling, ou à peu près, un peu plus ou un peu moins.

Sir CHARLES TUPPER : C'est-à-dire, chacun.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Oui, chacun. Le coût total, je présume, sera de deux millions de livres sterling (£2,000,000) pour les quatre steamers une fois terminés. On ne dit que pour différentes causes, le perfectionnement de la construction et la réduction du prix du fer et de l'acier qu'on y emploie, et autres choses de cette nature, ces vaisseaux peuvent maintenant être construits à bien meilleur marché que les vaisseaux d'égale qualité pouvaient l'être même il y a un an ou dix-huit mois. Cela a eu beaucoup d'empire sur les soumissions faites à prix réduit. Naturellement, ce sont des questions sur lesquelles il y a une grande divergence d'opinion entre les constructeurs et les propriétaires de navires, et je sais qu'il existe une certaine rivalité entre les constructeurs de navires de la Clyde et ceux de l'est de l'Angleterre, où ces steamers seront probablement construits. Dans ce cas comme dans bien d'autres, chacun s'imagine que son ouvrage est meilleur que celui de son voisin. Mon honorable ami (sir Charles Tupper) constatera que les MM. Petersen et Tate sont appuyés par des capitalistes importants. Nous avons pris toutes

Sir CHARLES TUPPER.

les informations nécessaires, et il n'est pas à douter qu'ils seront appuyés et qu'ils feront leur possible, ainsi que les constructeurs employés pour fournir une classe de steamers qui seront égaux aux types dont il a été question. Si l'honorable député (sir Charles Tupper) avait le temps d'examiner les plans que nous avons déposés sur le bureau de la Chambre, il verrait qu'on a tenu compte du confort des passagers. Il a fait, comme moi, plusieurs voyages transatlantiques, et l'étude de ces plans lui démontrera, particulièrement en ce qui concerne les passagers de deuxième et ceux d'entrepont, qu'on s'est donné beaucoup de peine pour que ces passagers enussent tout le confort possible.

J'ai pris note des observations de l'honorable député sur les autres points, et j'espère qu'il constatera que nous nous sommes réservé assez de pouvoir et d'autorité pour traiter avec eux, et bien que ce soit, ainsi qu'il le dit, plus ou moins un nouvel essai de négocier avec de nouvelles maisons, cependant, je crois que ces hommes ont tout à gagner à nous donner un bon service. Moi-même, je me suis formé une bonne opinion de l'énergie et des talents de M. Petersen, celui avec qui je me suis occupé de la question. Mon honorable ami de Québec (M. Dobell) a traversé l'Atlantique expressément pour se renseigner et pour nous convaincre sur ce point, et il nous a fait un rapport très favorable.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis certain que nous serons tous très heureux d'entendre mon honorable ami (M. Dobell) qui a sur ce sujet une connaissance personnelle que nous n'avons pas.

M. DOBELL : C'est avec plaisir que je profite de cette occasion pour fournir à la Chambre quelques détails, et lui expliquer en peu de mots les particularités les plus frappantes de ce qu'on appelle type de steamers à tourelles.

En premier lieu, je dirai d'une manière générale que je crois que l'adoption de ce type de steamer méritera au gouvernement les félicitations de l'honorable chef de l'opposition. Après que ces steamers auront fait le service pendant douze mois, l'honorable député (sir Charles Tupper) avouera, je crois, que nous avons bien fait de renoncer à l'ancien type de steamer, et que l'introduction du nouveau type causera toute une révolution dans le service rapide transatlantique. J'avoue que pas un steamer de ce type n'a encore été construit jusqu'à ce jour, mais depuis quelques années, le Canada a retiré des avantages de l'emploi de steamers de bien près de ce type nouveau, et dont l'introduction a permis au commerce de houille de la Nouvelle-Ecosse de se développer et de transporter la houille à Montréal à un prix beaucoup moins élevé qu'on ne l'aurait jamais cru.

Si je ne fais pas erreur, un contrat a été passé pour un prix qui en rendait l'exécution impossible aux yeux des personnes qui connaissaient le commerce. Le tarif du transport était, je crois, de 70c. par tonne comparativement à \$1.50 qui était le prix ordinaire mentionné sur les contrats, et bien que la ruine eût été prédite et qu'il fût prétendu que jamais le contrat ne serait exécuté, le résultat a été satisfaisant :

Depuis que Petersen, Tate et Cie ont entrepris ce service rapide, nous avons entendu faire les mêmes prédictions. Je crois que c'est erroné. Bien que je ne prétende pas que la maison Petersen,

Tate et Cie soit riche, je sais qu'elle possède la confiance des grands constructeurs de navires de Newcastle et de Sunderland, et celle des capitalistes de Londres. Inutile pour moi de citer d'autres personnes que le président du Lloyd, le plus grand assureur de l'Angleterre, qui m'a dit lui-même que M. Petersen exécutait tout ce qu'il entreprenait. Je crois que cela est un meilleur témoignage en faveur de cette maison que de dire qu'une société est appuyée par des moyens considérables, mais qu'elle n'a pas de réputation. Je passerais plutôt un contrat important avec une maison ayant des moyens restreints et une haute réputation et l'intelligence en affaires qu'avec une autre qui posséderait d'immenses moyens, mais qui ne jouirait pas de la confiance publique sous d'autres rapports.

En disant cela, je ne fais pas allusion aux MM. Allan. Pendant que j'étais en Angleterre m'occupant de cette question, ma première lettre écrite après une visite aux MM. Allan, de Glasgow, contenait une phrase portant que nous devrions faire tous les efforts possibles pour continuer à faire transporter les malles par les compagnies avec lesquelles nous avons des contrats depuis tant d'années; et je prétends que nous avons fait tous les efforts possibles, que nous les avons épuisés, et que nous avons fourni aux MM. Allan l'occasion de nous offrir un service plus conforme aux désirs du pays. Ils ont formellement déclaré qu'ils ne voulaient pas coopérer avec une autre maison, qu'ils voulaient tout avoir, ou rien du tout. Et quand je suis allé les voir, ils m'ont dit que les hésitations du présent gouvernement et que le délai qui avait eu lieu faisaient tort à leur position, et qu'ils n'étaient pas alors certains de pouvoir exécuter le contrat, attendu que le coût de la construction des steamers qu'ils soumissionneraient avait augmenté de 15 pour 100.

Mais je ne veux pas donner à entendre qu'ils ne m'ont pas porté à supposer qu'ils étaient prêts à passer un contrat en conformité de leurs offres. Nous prétendons que nous n'avons jamais eu une soumission complète, et à ma connaissance, nous n'avons jamais eu une soumission directe, et c'est à moi que les premiers papiers ont été remis pour faire un mémoire, et je n'ai pas hésité à assumer la responsabilité de condamner l'offre comme étant trop extravagante pour le pays, et trop vague dans ses stipulations.

Il est vrai que j'ai favorisé un service de 18 nœuds, parce que nous pouvions l'obtenir à bien meilleur marché, et j'ai dit à cette Chambre que, à mon avis, \$750,000 formeraient une somme trop élevée pour le pays à payer chaque année, même pour un service de 20 nœuds, et j'ai à cette époque recommandé à mes collègues de donner \$500,000 pour un service de 18 nœuds plutôt que d'imposer au pays la lourde charge de payer \$750,000 par année.

Le chef de l'opposition a critiqué les clauses du contrat, et avec beaucoup d'équité aussi; mais s'il veut seulement se donner la peine d'examiner le contrat Allan, il constatera qu'il y a à peine une clause que vous ne pouvez pas critiquer. Les conditions auxquelles ils devaient donner ce service rapide ne les liaient nullement, tandis qu'elles étaient impératives pour nous. Il est parfaitement clair que nous aurions eu à payer \$500,000 par année aux Allan, quels que fussent les vapeurs qu'ils auraient pu vouloir employer, pourvu qu'ils fussent de 8,500 tonneaux.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ajouterai quelque chose relativement au mérite de cette sorte de vapeur connu sous le nom de *turret steamer*. Mais celui dont il s'agit ici est une amélioration sur ce genre de vapeur. Un *turret steamer* n'a pas d'espace libre sur son pont, tandis que le pont de ces vapeurs-ci a cinquante pour cent plus d'espace que n'en possèdent ceux du *Campania* ou du *Lucania*. Il offre aux passagers l'avantage de faire une promenade dans un espace absolument libre de seize pieds de largeur et d'un cinquième de mille de circuit, un espace où nulle chaloupe ne se trouve dans la voie, où rien ne nuit à la promenade sur un parcours d'un cinquième de mille. Il fournit cinquante pour 100 plus de logement pour les passagers. On peut comprendre aisément que le *turret steamer* proprement dit ne peut procurer ce confort. Un autre avantage est que le nouveau système rend le vapeur beaucoup plus ferme et plus solide, et par conséquent, moins sujet aux vibrations. Si quelqu'un d'entre nous a fait une traversée sur l'un des vapeurs rapides de l'Atlantique, ou sur tout autre vapeur océanique, il a remarqué que le long navire à paroi verticale a des vibrations dans toute sa membrure. Le vapeur peut être de dimensions extrêmes, il peut avoir une force de chevaux-vapeur immense, disons de vingt à vingt-cinq mille chevaux, et ses machines peuvent le faire filer à un degré de vitesse de vingt nœuds ou plus à l'heure; si, cependant, il n'est pas exceptionnellement solide, ce vapeur subira nécessairement ces vibrations. Eh bien! si seulement on examine ces plans, on aperçoit en un instant l'avantage immense qui découle de l'adoption de ce nouveau genre. Il consiste dans la différence résultant de ce que la longue tôle au lieu d'être droite, est courbe. Ce navire possède une préceinte, laquelle apporte la solidité supplémentaire requise, ainsi qu'un autre avantage, c'est-à-dire que quand la vague bat le flanc du navire, au lieu de s'y élever jusque sur le pont, elle se brise sur la courbe formée par la préceinte, et retombe au dehors. En outre, ce nouveau système ne produit pas la même capacité d'air dans le soulèvement du vapeur, de sorte que celui-ci est moins qu'un vapeur ordinaire sujet au roulis.

L'honorable chef de l'opposition a signalé les 25 pieds et six pouces de tirant de ces navires, qu'il croit un désavantage.

Sir CHARLES TUPPER: Non, j'ai donné à entendre qu'il ne serait pas possible de construire un vapeur de 10,000 tonneaux ayant seulement ce tirant.

M. DOBELL: Alors, j'ai mal compris l'honorable chef de l'opposition.

Mais l'avantage est celui-ci, savoir: que cette préceinte allège d'une manière notable la partie supérieure du vaisseau, et diminue beaucoup, en conséquence, le tirant de celui-ci. Je prétends qu'un vapeur qui tire vingt-cinq pieds et six pouces d'eau, au lieu d'en tirer trente pieds, possède de l'avantage, parce qu'il lui faut alors déplacer beaucoup moins d'eau dans sa marche, et qu'on peut le conduire bien plus aisément, sans compter qu'il offre plus de sécurité pour remonter le Saint-Laurent.

Eh bien! si l'on examine les plans, on admettra tout de suite l'avantage de la configuration de ce qu'on appelle le *bottle-necked steamer*. Cette forme est celle du goulot d'une bouteille, et elle appor-

tera plus de confort aux voyageurs et permettra au constructeur de faire un tout compacte du navire et de le rendre plus solide d'une extrémité à l'autre. L'inconvénient qu'offrent beaucoup de ces vapeurs consiste en ce qu'ils possèdent un vaste intérieur, sans qu'il soit possible de bien lier leurs différentes parties entre elles. Je suis convaincu que ce genre même de vapeurs que Petersen, Tate et Cie doivent fournir en vertu de leur contrat obtiendra beaucoup de succès, et je prévois que l'entreprise va être des plus profitables pour ces messieurs, qu'ils l'ont saisie justement au bon moment, et qu'ils se procureront tout l'argent dont ils ont besoin. De fait, j'ai reçu dernièrement un télégramme m'informant qu'ils attendent seulement la ratification du contrat pour faire construire immédiatement ces vaisseaux.

Le chef de l'opposition a critiqué certaines clauses du contrat relativement à la fréquence des voyages. Ces clauses font partie de presque tous les contrats de cette nature. On y trouve la rédaction ordinaire de ces contrats, et je crois que toutes les stipulations auxquelles on peut logiquement demander à Petersen, Tate et Cie de consentir, se trouvent sauvegardées. Je ne puis voir qu'il ait tant soit peu lieu de prétendre que le contrat pourvoit seulement à un service bi-mensuel, et que nous ne pouvons pas exiger qu'on fournisse un service hebdomadaire avec quatre vapeurs. Cette clause a de l'article 1 détermine parfaitement que la convention stipule quatre vapeurs d'une certaine classe définitivement arrêtée, et il n'y a pas lieu de dire que nous aurons seulement un service bi-mensuel.

Le chef de l'opposition n'a pas déclaré sérieusement, je pense, qu'il nous serait fort préjudiciable d'avoir un service bi-mensuel seulement la première année. La ligne Cunard et la *Star White* ont commencé seulement avec un ou deux vaisseaux. Je me rappelle que la construction du *Pervia*, d'abord, fut un grand point de départ, puis vint après celle du *Scotia*, et ainsi de suite. Ces vapeurs, j'en suis convaincu, constitueront un placement profitable, et donneront satisfaction à la population canadienne.

M. FOSTER : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si ces navires en forme de goulot de bouteille circulent dans la navigation aujourd'hui, ou si l'on veut en faire une première expérience ?

M. DOBELL : J'admets que nous faisons là un risque ; que ce sont les premiers vaisseaux de ce genre qui feront le service de l'Atlantique. Et je dis que nous méritons qu'on nous en tienne compte. Je me rappelle le temps où le Canada tenait la tête dans le service de l'Atlantique par vapeurs, et quant à la vitesse et quant à la capacité. Je sais que depuis lors, nous sommes tombés fort en arrière, et je vais vous dire pourquoi : c'est parce que la richesse de la compagnie en question, signalée par le chef de l'opposition, est devenue si considérable, qu'elle a eu peur de perdre son argent. Je suis d'avis que cette compagnie a joué un rôle fort indigne en critiquant comme elle l'a fait la position de nos entrepreneurs. Elle s'est abaissée à un niveau de critique qu'elle n'aurait pas dû adopter et qui lui a fait perdre son influence, et elle n'a pas soutenu son ancienne réputation. En Angleterre, on aime le franc jeu. Les messieurs Allan ont déclaré ne pas vouloir s'occuper de l'entreprise aux conditions que nous avons posées, et d'un autre côté, ils ont fait tout ce

M. DOBELL.

qu'ils ont pu pour faire tort à Petersen et l'empêcher d'exécuter cette entreprise. Je dis que voilà qui est indigne d'une grande compagnie qui a fait son argent avec le Canada—car c'est avec le Canada qu'elle a fait son argent. Ces messieurs disent que nous les avons traités avec indifférence. Je déclare que nous avons eu pour eux toutes les attentions, et je puis ajouter ceci, savoir : que lors de l'arrivée de M. Petersen dans le pays, le premier homme que je lui présentai, en dévoilant à cet homme le but du voyage de ce monsieur, fut M. Hugh Allan, de Montréal. J'envoyai chercher M. Petersen, et après la présentation que je viens de dire, je les laissai ensemble pour qu'ils pussent s'entretenir librement.

A la suite de cette conduite, ils ont tard de dire que nous avons fait les choses secrètement, ou que nous nous sommes servis de leur soumission pour obtenir de meilleures conditions. Nous ne nous sommes servis d'aucune soumission pour obtenir de meilleures conditions. MM. Petersen, Tate et Cie sont venus me voir en Angleterre, et je leur ai dit de perfectionner leurs plans, de préparer leur projet, et de venir au Canada soumettre franchement ce projet au gouvernement et faire leur soumission. On n'en est pas arrivé à d'autres conditions ni à d'autres résultats en Angleterre. M. Petersen s'est rendu ici, et il a fait sa soumission qui a été acceptée. Et je prétends que ce contrat constitue une bonne affaire. Il constitue en même temps un reproche fort grave à l'adresse des honorables membres de la gauche, car les \$500,000 que nous épargnons par ce contrat, constituent une somme importante, laquelle mérite qu'on se donne un peu de peine, et compensent le petit risque que nous acceptons. Je prétends aussi que nous aurons un service, non seulement meilleur, mais qui nous fera honneur pendant les dix années qu'il doit durer. Je soutiens que nous avons placé l'affaire dans sa situation véritable. Parce qu'une compagnie avait eu l'entreprise pendant trente ou quarante ans, je n'admets pas que nous fussions tenus de continuer à la leur laisser toujours. Nous avons agi bien et sagement, je crois, et je suis convaincu que l'honorable chef de l'opposition—car il est toujours franc—nous félicitera avant longtemps, alors que la ligne sera organisée et qu'elle fonctionnera.

M. McNEILL : J'aimerais à poser une question à l'honorable ministre. J'ai compris qu'il a dit qu'aucun de ces vaisseaux n'avait fait le service du transport des voyageurs : dois-je comprendre qu'il en est qui ont fait le service du transport du fret ?

M. DOBELL : Aucun qui fût tout à fait du même genre. Les *turret steamers* on fait le service du transport du fret ; mais ceux dont il s'agit ici sont une combinaison de ceux-là et des *bottle-neck steamers*. Je crois qu'on est à construire trois vapeurs pour le transport des voyageurs, l'un pour une compagnie de Glasgow, et deux autres à Sunderland. Mais je crois que ce sont les premiers vapeurs de ce genre qui aient été construits pour le transport des voyageurs. La meilleure preuve que ce système offre des avantages est que l'amirauté a approuvé ces plans. Bien plus, je suis informé, puis-je dire à l'honorable député, que M. Dunlop, le gérant actif des Allan, a actuellement écrit un article dans un journal maritime, dans lequel il préconise les *turret steamers*. C'est chose que je n'affirme pas, mais que j'ai entendu dire,

Non seulement il n'y a pas de doute que l'amirauté approuve ce modèle, mais le Très-Honorable Jos. Chamberlain, puis-je dire, m'a déclaré qu'il prend un grand intérêt à ces plans.

M. SPROULE : Mais ils n'ont jamais subi l'épreuve d'une expérience pratique.

M. WOOD (Hamilton) : En présence du fait que le gouvernement et l'opposition sont presque unis sur cette question, il semble presque inutile pour qui que ce soit d'un rang inférieur de parler contre elle. Mais, M. l'Orateur, je désire protester contre la dépense d'un aussi fort montant que celui qui sera imposé au pays pour un service qui, je le prétends, n'est pas nécessaire aux intérêts du Canada. Je m'oppose à l'entreprise en question pour trois raisons, savoir : d'abord, parce qu'elle n'est pas nécessaire ; ensuite, parce qu'elle est absolument trop coûteuse ; et en troisième lieu, parce que le Saint-Laurent ne fournit pas une route convenable à un service rapide. Ce contrat a été conclu, signé, scellé et livré sans que les membres de cette Chambre aient été consultés, ou, de fait, sans que cette Chambre ait été consultée en aucune manière. La raison donnée, je crois, est qu'une résolution a été adoptée à la dernière session du dernier parlement, autorisant le gouvernement à conclure avec quelqu'un un contrat semblable relativement à un service rapide. Mais, M. l'Orateur, depuis cette époque, ceux qui ont proposé cette résolution, ont été condamnés par le peuple. Le 23 juin dernier, le pays s'est prononcé contre la politique préconisée par l'ex-gouvernement, et il a porté le gouvernement actuel au pouvoir.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami (M. Wood, Hamilton) voudra-t-il me permettre de lui rappeler que la loi autorisant l'ex-gouvernement à demander des soumissions où le Canada s'engageait à payer \$750,000 annuellement, a été adoptée unanimement par cette Chambre ?

M. WOOD (Hamilton) : Cela peut être, M. l'Orateur, mais depuis lors, le pays s'est déclaré contre cette politique.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. WOOD (Hamilton) : Oui. Je crois que sur beaucoup de hustings, cette question même a été soulevée et discutée, et l'on a déclaré que le pays n'appuierait jamais un service rapide imposant d'aussi énormes dépenses. Je dis donc que le gouvernement actuel n'était tenu ni légalement ni moralement de conclure un contrat pour ce service rapide ; et au nom de mon comté, de même qu'au nom d'un grand nombre d'électeurs de toutes les parties de l'Ontario, je déclare que ce contrat, à mon point de vue, n'est pas dans l'intérêt du pays.

J'objecte à l'entreprise pour la raison que le Saint-Laurent ne constitue pas une route convenable pour un service semblable. J'ai traversé l'Atlantique plus souvent peut-être, que tout autre, en cette Chambre, à l'exception de l'honorable préopinant (M. Dobell), et rarement l'ai-je fait par le Saint-Laurent, soit en revenant, soit en allant, sans voir le vapeur arrêté des heures par le brouillard et par la glace. Je prétends qu'il n'est pas possible de fournir le service d'une ligne rapide sur le Saint-

Laurent, à cause du brouillard et de la glace qu'on doit conséquemment trouver sur la route. Tout le monde sait pourquoi les vaisseaux des Allan ont subi tant de désastres en premier lieu. Ceux-ci s'engagèrent à transporter la maille dans un certain espace de temps, et afin de se conformer au contrat, ils durent passer à travers les brouillards partout où ils les rencontraient, et la conséquence en fut qu'en plusieurs cas, ils éprouvèrent des malheurs. Depuis, alors qu'ils n'étaient plus tenus d'aller à aussi grande vitesse, lorsque le brouillard apparaissait, on laissait échapper la vapeur. Je suis moi-même resté, sur cette route, au milieu d'un brouillard, engagé dans la glace, dix, douze, et même vingt-quatre heures une fois. Quand on me dit qu'un parcours sujet à tant de difficultés convient à une ligne rapide, cela me convainc qu'on ne connaît pas la route dont on parle. Je ne sache pas que même le chef de l'opposition ait traversé bien souvent par cette route. Il peut l'avoir fait quelques fois, mais ordinairement, je pense, il prend la route de New-York et laisse à d'autres la route du Saint-Laurent. On sait ce qui est arrivé en août dernier. En deux occasions, deux vapeurs allant à une vitesse d'environ quatre milles à l'heure, sont venus en collision. Supposez que ces vapeurs eussent marché à une vitesse de 20 milles à l'heure, ils seraient inévitablement allés au fond de l'eau, engloutissant une vaste quantité d'effets et beaucoup de vies précieuses.

Je pense donc que le gouvernement devrait hésiter avant de s'engager dans une entreprise de ce genre. Il n'y a aucun besoin d'un service rapide comme celui-là pour justifier une dépense aussi considérable. Il y a la route de New-York, sur laquelle nous pouvons toujours compter. Quant à obtenir 300 passagers pour chaque vaisseau par cette route, où le gouvernement va-t-il les trouver ? Pas au Canada, assurément. On nous dit que nous pouvons nous attendre à attirer le trafic des Etats du Nord-Ouest. Ceux qui connaissent quelque chose touchant les voyages nous diront que les voyageurs adoptent la route la plus populaire. Qu'avez-vous à offrir aux gens des Etats du Nord-Ouest se portant vers cette partie-ci du pays ? Pendant un mois ou deux en été, le Saint-Laurent peut être une route fort agréable, pourvu qu'il soit libre de brouillard et de glace ; mais la grande masse des voyageurs du Nord-Ouest passeront par New-York, où ils verront cette ville, où ils pourront chaque jour de la semaine choisir parmi les vaisseaux rapides. Je suis donc absolument convaincu que vous n'attirez pas une bien grande quantité de trafic du Nord-Ouest.

Puis, en supposant que vous puissiez en venir à bout l'été, comment le ferez-vous en hiver ? Vous demanderez aux gens de faire mille milles en chemin de fer jusqu'à Halifax, et d'accepter tous les risques d'être enneigés sur la voie. On peut rire, car je suppose qu'il n'y a pas de tempêtes de neige et qu'il n'y a pas de danger d'être enneigés sur l'Intercolonial. Les gens n'accepteront pas ces risques, alors qu'on peut se rendre en quelques heures à l'un des meilleurs ports de ce côté-ci de l'Atlantique, et prendre de suite la mer.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Où cela ?

M. WOOD : A New-York. Je dis donc qu'on nous demande de dépenser \$500,000 par année pour un service qui n'est réellement pas nécessaire aux

intérêts des hommes d'affaires du pays, et qui a seulement pour but de fournir à quelques voyageurs un service de quelques heures plus court que le service actuel.

Pour ce qui concerne les compartiments frigorifiques, je suis absolument de l'avis du gouvernement; je suis prêt à appuyer la dépense d'un fort beau montant pour établir des compartiments frigorifiques, afin que les cultivateurs du pays puissent placer leurs produits sur le marché de Londres à la date la plus rapprochée possible; mais voilà qui est très différent du fait de payer \$500,000 par année pour établir un service rapide qui fera gagner un jour ou deux à quelques voyageurs sur la longueur de la route.

Je n'ai aucun doute que plusieurs députés ont lu la brochure de M. Sandford Flemming sur ce sujet. Celui-ci connaît cette route peut-être aussi bien que n'importe qui au Canada. Il a voyagé par cette route, comme je l'ai fait, plusieurs fois, et il connaît les dangers qu'on court à voyager sur une route de cette nature, constamment sujette aux inconvénients du brouillard et de la glace.

Il dit :

Il me semble que le temps est arrivé où le peuple canadien peut profiter de l'expérience qu'il a acquise en subventionnant les entreprises publiques. Plusieurs se rappellent le cas où l'on a accordé des subventions à des entreprises dont l'exécution avec succès a été trouvée impossible. Il en est résulté une perte et une déception sérieuses, et quelquefois la ruine pour d'innocentes personnes en quête de placements, ainsi que beaucoup de discrédit pour le Canada. Comme se rattachant plus directement à la question actuelle, je puis citer l'expérience acquise dans l'histoire des vapeurs de la malle canadienne, bien que je ne veuille pas rappeler la série des désastres qui, à une certaine époque, frappa la ligne Allan, alors que celle-ci perdit huit vapeurs à passagers en huit ans, non plus que les naufrages et les pertes éprouvés par les lignes Dominion et Beaver. J'ai été requis, par la presse de Québec, de me justifier d'avoir mentionné que la navigation du Saint-Laurent offre beaucoup de dangers aux vapeurs rapides de fort tonnage. Certains écrivains déclarent fort limitée ma connaissance de la navigation, et de fort peu de valeur mon opinion à ce sujet. Comme on reconnaîtra peut-être plus de compétence à une autorité de Québec pour parler de cette matière, je citerai l'ouvrage de M. Henry Fry, dont la publication est de date aussi récente que 1896. Cet ouvrage intitulé "L'histoire de la navigation à la vapeur du nord de l'Atlantique," a été soigneusement préparé par l'un des citoyens les plus respectés de Québec, connaissant bien depuis longtemps tout ce qui concerne la route du Saint-Laurent. On trouvera dans ce volume des détails appuyant tout ce que j'ai dit relativement aux difficultés s'opposant à la navigation rapide et aux conséquences terribles auxquelles ces difficultés ont conduit déjà trop souvent, même dans le cas de vapeurs de marche relativement lente.

Entre autres choses, M. Fry déclare que ces désolantes pertes de vie et de propriété ne furent pas causées par le manque d'habileté ou d'expérience des propriétaires ou des capitaines. Il exprime, cependant, l'opinion que le gouvernement n'était pas sans mériter certain blâme pour avoir augmenté la vitesse des vapeurs en présence des obstacles sérieux offerts à la navigation rapide, et pour avoir imposé de fortes amendes pour défaut de ponctualité dans la livraison des malles dans le temps requis par les contrats.

Evidemment, nul ne veut voir de semblables pertes se répéter, et c'est pour en empêcher la répétition, sous une forme aggravée peut-être, qu'on emploie en ce moment le langage de la prudence. Il importe peu de savoir qui proclame la nécessité d'user de précaution.

M. FORATEUR : Si l'honorable député se propose de continuer ses remarques, je lui suggérerais de proposer l'ajournement du débat, car l'heure de lever la séance de la Chambre est arrivée.

M. WOOD (Hamilton) : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée, et le débat ajourné.

M. Wood (Hamilton).

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance levée à une heure de l'après-midi.

Séance de l'après-midi.

LUNDI, le 14 juin 1897.

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

PRIÈRE.

SURETÉ SUR LES CHEMINS DE FER.

M. CASEY je propose :

Que cette partie du rapport du comité chargé de considérer les bills nos 2 et 3, qui recommandent d'imprimer la preuve pour distribution, soient adoptés, et que la règle 94 soit suspendue à l'égard de ces bills.

Je dirai simplement que la preuve est fort importante pour l'intelligence de la question. Que la mesure soit adoptée cette année ou non, la preuve a tant de valeur qu'on devrait, je crois, la communiquer au public.

La motion est adoptée.

BULLETIN DES PÊCHERIES.

1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries sait-il que le bulletin des pêcheries n'est pas envoyé régulièrement sur le littoral de Gaspé? 2. Quels sont les règlements concernant ce rapport.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : 1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ignore que le bulletin des pêcheries n'est pas envoyé régulièrement sur le littoral de Gaspé, et l'officier en charge de cet envoi s'enquerra à cet égard. 2. Le bulletin doit être affiché tous les jours aux bureaux de télégraphe des centres de pêcheurie les plus importants le long du littoral des provinces maritimes.

WILLIAM O'BRIEN DU VAPEUR "LANS-DOWNE."

M. BORDEN (Halifax) :

1. William O'Brien a-t-il été destitué de sa position de maître d'équipage sur le vapeur *Lansdowne*? 2. Dans l'affirmative, quand? 3. Sur la plainte de qui, pour quelle cause et sur quelle accusation a-t-il été ainsi destitué? 4. A-t-on fait une enquête sur cette accusation, et dans l'affirmative, quelle a été la nature de cette enquête? 5. Pendant combien de temps a-t-il été employé par le département de la Marine et des Pêcheries?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : 1. M. O'Brien n'est plus à l'emploi du département. 2. Il a été renvoyé le 31 novembre dernier lors du désarmement du *Lansdowne*. 3. On ignore qu'il y ait eu des plaintes. M. O'Brien faisait partie de l'équipage du *Lansdowne* et agissait en qualité de maître d'équipage. L'équipage n'est pas nommé en permanence, mais il est sujet à être changé de temps à autre suivant qu'on le trouve convenable. 4. Non. 5. Il a été employé pendant quelques années, mais sa nomination n'appert nulle part à Ottawa.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL.—BUDGET SUPPLÉMENTAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je produis un message de Son Excellence le gouverneur général.

M. FORATEUR fait lecture de ce message, comme suit :

ABERDEEN,

Le gouverneur général transmet à la Chambre des Communes l'estimation supplémentaire d'une somme requise pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1897, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, et recommande ce budget à la Chambre des Communes.

OTTAWA, le 14 juin 1897.

SUBSIDES—DESTITUTIONS.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je désire signaler brièvement deux cas au sujet des destitutions. Du premier il a été question, durant la dernière session, et certains documents s'y rapportant ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Il s'agit des agents spéciaux du ministère de la Marine et des Pêcheries à Picton, et je vais faire voir à l'honorable ministre que l'an dernier, il avait été mis sous une impression tout à fait fautive au sujet du rôle joué par ces agents, durant la dernière élection. Dans le temps, j'ignorais moi-même les faits exacts, et j'ai admis la possibilité que ces agents eussent fait partie d'un comité électoral, mais plus tard, j'ai appris que ces agents avaient été très prudents, n'avaient pris aucune part active à l'élection et n'avaient fait partie d'aucun comité.

J'ignore s'il est possible d'induire l'honorable ministre à revenir sur cette affaire et à prendre les moyens de réinstaller MM. Noonan et Davies. Il est possible—et pour le moment, en discutant cette question, je n'ai aucun intérêt, ni d'un côté, ni de l'autre—il est possible, dis-je, que l'honorable ministre considère ces positions comme étant d'une nature quasi-confidentielle, pour l'administration du service et la distribution du patronage à ce point, et que pour cela, il préfère avoir pour agents spéciaux des personnes en dehors du parti conservateur ; mais je tiens à lui signaler que sa décision de l'an dernier a été basée sur des renseignements tout à fait faux, et je lui demande d'étudier la question de nouveau, en se mettant au point de vue de la politique que le gouvernement paraît avoir adoptée, d'accorder aux fonctionnaires congédiés dans certaines circonstances une compensation égale à ce qu'ils ont fourni au fond des pensions de retraite. Il me semble qu'on devrait faire quelque chose pour ces hommes qui ont consciencieusement fait leur devoir, et qui ont été destitués, sans qu'il y ait eu négligence ou mauvaise conduite de leur part.

Je suis convaincu que si on leur en fournissait l'occasion, ils prouverait à l'honorable ministre qu'ils n'ont rien fait pour ne plus mériter sa confiance, ou celle du chef de ce département, fût-il libéral ou conservateur.

Je désire faire comprendre à l'honorable ministre que d'après les documents produits, il a agi irrégu-

lièrement dans cette affaire, qui devrait être régularisée. Ces deux fonctionnaires avaient été nommés par un arrêté du conseil, approuvé par le gouverneur général. Cet arrêté n'a jamais été révoqué, et, partant, les deux nominations non plus. Ils ont été destitués par une simple lettre qui n'aurait probablement aucune valeur légale devant un tribunal, si ces agents poursuivaient pour le recouvrement de leur salaire jusqu'à la date de la révocation de l'arrêté ministériel qui les nomme. La lettre est datée du 28 juillet 1896 et informe sommairement les agents spéciaux que M. Oliver a été nommé à leur place, mais l'arrêté du conseil qui les nomme est daté du 15 juillet 1890.

Si le ministre est disposé à traiter cette affaire avec justice et libéralité, et éviter l'enquête dont j'ai parlé, il peut alléguer cette raison pour accorder à ces agents leur salaire jusqu'à ce que l'arrêté du conseil qui les nomme soit révoqué et que leur destitution soit ainsi faite régulièrement, car l'honorable ministre ne peut pas mettre de côté un arrêté du conseil par une simple lettre administrative.

Avant de passer à un autre sujet, j'ajouterai que si l'on cherchait dans tout le comté de Picton, qui est très étendu, on n'aurait pas trouvé un adversaire plus violent que celui qui a succédé à MM. Noonan et Davis. M. Oliver a toujours été un partisan actif et énergique et peut-être peu scrupuleux dans toutes les luttes électorales auxquelles mon collègue et moi avons été mêlés ; et d'après ce que j'ai appris, il n'a pas cessé de se montrer partisan actif depuis sa nomination au poste d'agent spécial du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Laissant cette question à la considération du gouvernement, j'appelle l'attention du Ministre des Chemins de Fer et Canaux sur le cas de M. J. W. Hughes, dans lequel on ne paraît avoir suivi aucune règle établie. M. Hughes qui, je crois, est bien et favorablement connu du ministre de la Marine et des Pêcheries, a été nommé à une position de commis sur le canal du Sault, avec un traitement annuel de \$800. Avant que l'année fût écoulée, le paiement de son traitement a été arrêté et ses fonctions ont cessé, mais il n'a pas reçu, ce que je sache, un avis régulier de destitution, et dans tous les cas, s'il a reçu cet avis, ce n'est que dernièrement, et son traitement est arrêté depuis le mois de décembre dernier. M. Hughes a toujours été prêt à reprendre ses fonctions, et croyait qu'il les reprendrait comme d'habitude à l'ouverture de la navigation, mais elle est ouverte depuis longtemps, et il n'a pas reçu ordre de retourner à son poste ; et je crois aussi que cette affaire est accompagnée de circonstances qui permettront au ministre—si M. Hughes doit être destitué—de le payer jusqu'à la date de l'avis régulier que ses services n'étaient plus requis. Il me semble qu'il a droit au moins à une année de salaire, à moins qu'il n'y ait contre lui des accusations de mauvaise conduite ou de négligence. Mais on me dit qu'il n'y a rien de cela, et que le ministre prétend qu'un message lui donnant instruction de congédier le personnel est un avis suffisant, que lui-même était remercié de ses services. Vers le 12 décembre 1896, il a reçu instruction de congédier le personnel, et il a adressé au sous-ministre des Chemins de fer et Canaux la dépêche suivante :

J'ai congédié le personnel. J'attends vos instructions ici. Je considérerais ma position comme permanente.

J.-W. HUGHES, c. m. m. s.

Comme je l'ai dit, il avait été nommé, à tort ou à raison, avec un traitement annuel de \$800, et lorsqu'il reçut cet avis, il en a conclu très naturellement que cela n'affectait en rien sa position. Le 15 décembre 1896, il reçut de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux une lettre assez ambiguë qui se lit comme suit :

En réponse à votre lettre datée d'hier, je dois vous expliquer que tous les employés sur les canaux ne conservent leur position que durant le bon plaisir du gouvernement, et comme on a considéré que pendant les mois d'hiver, alors que les canaux sont fermés, on n'a pas besoin des services de tout le personnel, instruction a été donnée de se dispenser des services de ceux dont on n'a pas besoin pour administrer les affaires pendant la fermeture du canal, et c'est pour cette raison que vous avez reçu du surintendant des canaux l'avis dont vous parlez.

Pour ma part, je suis toujours peiné quand les circonstances exigent qu'on se dispense des services des fonctionnaires.

Votre tout dévoué,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Ingénieur en chef.

La Chambre peut voir que même dans cette lettre, il n'est pas fait allusion en propres termes, ni même par induction, au cas particulier de M. Hughes, qui n'était pas un employé dans le sens de ceux dont parle la lettre, qui n'était pas sur le même pied que ceux qui ont été congédiés au commencement de l'hiver, avec l'entente qu'ils n'étaient employés que temporairement, ou au mois. M. Hughes recevait un traitement annuel, et appartenait à une autre catégorie de fonctionnaires, puisqu'il agissait comme commis sur tous ces prétendus employés.

Depuis cette époque, M. Hughes a écrit plusieurs lettres au ministère pour savoir au juste dans quelle position il se trouve ; et autant que j'ai pu savoir, ce n'est que tout récemment qu'il a pu avoir au juste que ses services ne seraient plus requis. Dans ces circonstances, si elles sont bien telles que je les ai rapportées, et vu la nature de l'engagement de M. Hughes, et le fait qu'il a bien rempli son devoir, j'espère que le ministre des Chemins de fer et Canaux lui accordera son plein salaire, même s'il ne peut pas le réengager et lui remettre son ancienne position ou une autre semblable.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je dirai un mot seulement du premier cas, discuté par l'honorable député, le renvoi de MM. Noonan et Davis, comme agent, du ministère de la Marine à Pictou. Il croit que le changement opéré est accompagné de circonstances qui demandent une nouvelle enquête, et il va sans dire que si c'est ce qu'il désire, je me ferai un plaisir de rouvrir toute l'affaire et de faire une autre enquête.

Mais je me rappelle très bien toute l'affaire. Les documents qui s'y rattachent ont été produits devant la Chambre. Je suis d'avis—et j'espère que l'honorable député pense comme moi sur ce point—que l'agent du ministère de la Marine à Pictou doit être une personne avec laquelle je puisse avoir des rapports confidentiels, et partant une personne possédant toute ma confiance. L'honorable député est sous l'impression que MM. Noonan et Davis ont été nommés par un arrêté du Conseil. Je ne le crois pas. Ils ont d'abord été employés moyennant une commission. Plus tard, le ministère a changé cela pour un salaire annuel.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : L'honorable ministre veut-il me permettre de lui donner lecture de l'arrêté du Conseil ?

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il est peut-être préférable que j'explique d'abord la situation telle que je la comprends. Après avoir changé la commission pour un traitement annuel de \$200, l'honorable député qui était alors ministre de la Marine et des Pêcheries s'est adressé au gouverneur en Conseil pour faire porter les appointements à un chiffre plus élevé que celui qui avait été fixé par le ministère de la Marine. Il a cru, et avec raison, à mon sens, qu'il valait mieux faire ratifier cette augmentation par un arrêté du conseil. Il se présenta donc devant le conseil, non pour faire nommer ces deux messieurs agents, mais, pour faire fixe leurs appointements. Ils n'ont pas été nommés par un arrêté du conseil, puisque cet arrêté ne parle pas des devoirs qu'ils auront à remplir, mais fixer leurs appointements à \$400. Selon moi, cet arrêté du conseil ne contient aucune nomination. S'il croit le contraire, je me ferai un devoir, vu que j'ai beaucoup de respect pour son opinion, d'examiner de nouveau tous les documents pour voir si je me trompe. Mais pour le moment, je crois être dans le vrai, mais je reprendrai toute l'affaire avec plaisir. Quant à être remboursés, s'ils ont versé quelque chose au fonds des pensions de retraite.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Non, ils n'ont rien versé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Alors, il est évident que l'acte des pensions de retraite ne les concernait pas.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Non, mais c'est l'esprit de cette décision que je demande à voir appliquer. J'ajouterai un mot seulement. Au lieu de discuter le point soulevé par l'honorable ministre au sujet de l'arrêté ministériel, je m'en tiendrai à la seule bonne raison qui ait été donnée—la nécessité d'avoir un agent ayant toute la confiance du ministre. Je lui demande de traiter ces hommes généralement, s'il constate qu'ils se sont bien conduits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : L'honorable député a signalé à mon attention le cas de M. Hughes, qui était employé dans le bureau du canal du saut Sainte-Marie. Je n'ai pas ici tous les détails de cette affaire, mais je crois que le sous-ministre et l'ingénieur en chef supposaient qu'il était astreint à la règle adoptée l'hiver dernier, après la fermeture du canal. Il a été trouvé plus efficace et plus économique de congédier tous les employés dont on n'avait pas besoin durant l'hiver. Une circulaire à cet effet a été adressée à tous les surintendants des canaux leur donnant instruction d'avertir tous les employés de cette catégorie que leurs services ne seraient pas requis durant l'hiver, que s'ils l'étaient au printemps suivant, la chose leur serait notifiée. Ils comprirent que Hughes était un employé de cette catégorie, et d'après les deux lettres lues par l'honorable député, je crois que l'avis que Hughes a reçu a été interprété, par lui-même, comme l'avertissant, au moins, que ses services n'étaient plus requis, pour le moment, et qu'il n'était pas à l'emploi du gouvernement durant l'hiver. Mes informations générales sont que le cas de Hughes est le même que ceux de toute une catégorie d'employés, et ne présente rien de particulier. Cependant, je n'ai pas la moindre objection à m'en

occuper personnellement à la plus prochaine occasion, et à m'assurer si M. Hughes a quelque raison de réclamer son traitement après avoir été congédié.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Je ferai remarquer que la principale différence est qu'il recevait un traitement annuel.

TABLEAUX DU COMMERCE ET DE LA NAVIGATION.

M. McMILLAN : Je signalerai à la Chambre une question que je considère comme très importante. Aujourd'hui que nous adoptons une rigoureuse politique d'immigration, il est de la plus haute importance que les rapports du gouvernement, surtout les tableaux du commerce et de la navigation soient préparés de manière à indiquer les produits exportés par les différentes provinces. Je suis convaincu que l'ancien gouvernement n'avait pas l'intention de tromper qui que ce soit, mais l'inconvénient que je signale provient de ce que les marchandises étaient désignées d'après le port d'expédition, sans aucune mention de la province qui les avait produites. Aujourd'hui que nous avons des agents dans les vieux pays ainsi qu'aux Etats-Unis, il est de la plus haute importance que si nos tableaux du commerce et de la navigation tombent sous les yeux d'étrangers désireux de se renseigner sur l'état des affaires au Canada, ils puissent leur en donner une idée exacte.

Pour le blé, par exemple, je vois que l'Ontario en a exporté 7,490,530 boisseaux, et le Manitoba, 1,216,450 boisseaux, et les Territoires du Nord-Ouest 5 seulement. A présent qu'il est connu à l'étranger que le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest produisent de grandes quantités de blé, si ces tableaux du commerce et de la navigation tombent entre les mains d'Anglais voulant se renseigner sur la condition des affaires dans les différentes provinces, ils se diront naturellement qu'il y a quelque chose de travers. Prenons maintenant le beurre ; les tableaux indiquent que l'Ontario en a exporté 102,352 livres, et la province de Québec, 5,115,000 livres. Cela n'est certainement pas conforme à la production des deux provinces, et la Nouvelle-Ecosse a exporté 445,812 livres de beurre, et le Nouveau-Brunswick 40,207 livres ; le Manitoba, 66,994 ; la Colombie-Anglaise, 12,823, et l'Île du Prince-Edouard, 92,184. Je crois que ces chiffres sont à peu près exacts, excepté pour Québec et Ontario. Tousjours, d'après ces tableaux, Ontario aurait exporté 27,667,000 livres de fromage, et la province de Québec, 134,861,000. Il y a certainement une erreur ici. Voyons maintenant pour les chevaux et les bestiaux. Chevaux âgés de plus d'un an, exportés par Ontario, 4,248 ; par Québec, 15,452 ; par le Manitoba, 183 ; par le Nouveau-Brunswick, 1,199 ; par la Nouvelle-Ecosse, 224. Ici encore, c'est entre Québec et Ontario que se trouve l'erreur, tous nos chevaux et bestiaux étant expédiés par le port de Montréal. Il serait facile pour les deux commissaires qui surveillent tous les embarquements à Montréal, de s'informer d'où viennent ces animaux et d'en faire un rapport annuel. Je vois aussi que l'Ontario n'a exporté que 780 animaux âgés de moins d'un an, et Québec 95,619, sur un total de 95,005. Ces chiffres sont encore dûs au fait que tous les animaux sont expédiés de Montréal. Il y en a 1,883 au crédit de la

Nouvelle-Ecosse ; 2,082 au crédit du Nouveau-Brunswick ; 1,684 au crédit du Manitoba ; 3 au crédit de la Colombie-Anglaise ; l'Île du Prince-Edouard 1,226, et les Territoires du Nord-Ouest avec leurs vastes ranches, et malgré le nombre considérable d'animaux qu'ils exportent, n'en ont à leur crédit que 5. En justice pour ces nouvelles provinces, les exportations de chacun devraient être indiquées. Il est très important de compiler avec le plus grand soin ces tableaux du commerce et de la navigation. Bien que je ne croie pas qu'on ait eu l'intention de tromper, je pense que par le passé, on n'a pas apporté à ce travail assez de soin et d'attention. Je ne soulève pas cette question dans un esprit de parti, ni dans un esprit de clocher, mais parce que je considère que ces rapports devraient être aussi exacts que possible.

Les immigrants qui nous arrivent des différents pays aiment à savoir quelles sont les productions des diverses provinces, et aussi quels produits elles exportent. J'espère que le ministre du Commerce et le contrôleur des Douanes s'occuperont de cette affaire et feront préparer les tableaux du commerce et de la navigation de manière à indiquer aussi exactement que possible la provenance des produits agricoles.

LE CONTROLEUR DES DOUANES : La question que vient de soulever l'honorable député est très importante, et le but qu'il a en vue est infiniment désirable. La Chambre a dû remarquer qu'il ne se plaint pas de la manière dont ce travail a été fait dans le passé, ni actuellement, mais il voudrait avoir une statistique donnant un état plus exact des exportations des différentes provinces et des Territoires du Nord-Ouest. Il n'y a pas de doute que mes prédécesseurs ont déjà étudié cette question. Je ne suis pas encore en état de dire si nous pourrions arriver à indiquer la provenance de nos exportations. Ce résultat serait sans doute très désirable, mais je me suis suffisamment occupé de la question pour savoir qu'elle présente de nombreuses difficultés, et je ne suis pas encore certain si nous pourrions arriver à donner des chiffres tant soit peu fidèles.

Prenons par exemple l'exportation du blé de Québec et de Montréal. Une grande partie de ce blé, s'il vient du Manitoba, sera entrée comme allant à Fort William, ou elle pourra être mise en entrepôt. Une autre partie sera entrée comme allant à Montréal, ou une certaine quantité pour être livrée à la consommation et l'autre partie, exportée. Si l'entrée était faite directement au port d'expédition, il n'y aurait pas de difficultés, mais les embarras surgissent quand le blé est dirigé sur un autre port canadien pour être mis en entrepôt, et où une partie peut être livrée à la consommation et l'autre partie exportée. Cela explique pourquoi la plus grande partie des exportations de beurre et de fromage du port de Montréal, est entrée comme venant de Montréal. Ces produits sont mis dans des entrepôts à Montréal, et plus tard, ils sont exportés, et entrés comme des produits expédiés de Montréal.

Je signale ces cas pour faire voir combien il est difficile de toujours indiquer la provenance des produits. Je ne doute pas que mes prédécesseurs ne se soient beaucoup occupés de ce problème, sans parvenir à le résoudre d'une façon satisfaisante. Ce n'est qu'au moyen du recensement qui se fait tous les dix ans, que nous pouvons nous rendre compte

avec un certain degré d'exactitude de la provenance de ces exportations.

Les provinces, et les principales villes, par l'entremise des chambres de commerce peuvent peut-être se procurer ces renseignements et les donner sous forme de tableaux qui seraient d'une grande utilité pour les provinces; et je ne crois pas que le gouvernement se soit jamais occupé de savoir s'il ne vaudrait pas mieux, à l'avenir, se servir des renseignements ainsi recueillis, au lieu de les faire compiler par ses propres fonctionnaires. J'ignore s'il est possible d'améliorer le mode actuel, mais je le crois, cependant. Mais pour arriver à donner un état exact des exportations des différentes provinces et des territoires, il y a beaucoup de travail et d'études à faire. Je reconnais toute la valeur qu'aurait une telle statistique, et je suis convaincu que la Chambre partage l'opinion de l'honorable député, et s'il est possible de trouver un moyen pour y arriver, je me ferai un plaisir de le mettre en pratique.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis content que l'honorable député de Huron-nord (M. McMillan) ait porté cette question à l'attention du gouvernement. Pendant qu'il sera à l'étudier, je vais lui en signaler une autre que je considère comme plus importante encore, car je voudrais que le Canada eût tout le mérite de son commerce. Quand j'étais en Angleterre, on m'a signalé un état de choses au sujet duquel j'ai échangé quelque correspondance avec la Chambre du Commerce, sans cependant obtenir le résultat que j'aurais désiré. Voici ce dont il s'agit : une grande partie du commerce du Canada est mis au crédit des Etats-Unis; tout le commerce du Canada qui se fait avec l'Angleterre par voie des Etats-Unis est consigné dans les rapports du Royaume-Uni, comme venant des Etats-Unis, au lieu d'être mis au crédit du Canada. Je crois que le ministre du Commerce ainsi que le contrôleur des Douanes pourraient s'occuper de cette question avec avantage, dans le but, si c'est possible, d'induire la Chambre de Commerce anglaise à faire les modifications nécessaires et de nature à porter au crédit du Canada son commerce tout entier, tant sous le rapport des exportations que sous celui des importations.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député peut-il me dire si, dans les rapports statistiques de l'Angleterre, on porte au compte du Canada l'exportation des produits américains expédiés de nos ports ?

Sir CHARLES TUPPER : Je crois qu'il en est ainsi, mais ce commerce est si peu considérable, comparé aux produits canadiens qui sont expédiés des ports américains, que la différence en faveur des Etats-Unis est beaucoup plus forte. Je vais envoyer à mon honorable ami une copie de la correspondance que j'ai échangée avec les chambres de commerce, ce qui permettra au gouvernement de prendre connaissance des faits sur lesquels nous nous appuyons.

M. MACDONELL : Je crois que cette question pourrait facilement se régler en obligeant les compagnies de chemin de fer à préparer des rapports de leurs expéditions de produits venant de chacune des provinces. Actuellement, c'est la province de Québec qui reçoit réellement crédit pour tous
M. PATERSON.

les produits expédiés des provinces de l'Ouest, et cela, parce que ils sont expédiés à Montréal et à Québec.

DESTITUTIONS AU BUREAU DES TERRES DU MANITOBA.

M. TISDALE : Jusqu'ici, je n'ai pour ainsi dire pris qu'un bien faible part à la discussion au sujet des destitutions. Mais quelqu'un m'a envoyé, je présume que c'est parce que je suis un ex-ministre de la Milice, un extrait du *Nor'-Wester* de Winnipeg, sur lequel je veux appeler l'attention de l'honorable ministre de l'Intérieur. J'agis ainsi, afin que, si la chose est vraie, il puisse en prendre connaissance et en porter toute la responsabilité, parce qu'il s'agit exclusivement d'hommes faisant partie de la milice, qui ont risqué leurs vies durant la rébellion du Nord-Ouest. Si la chose est vraie, j'espère que le ministre va s'en occuper. J'ignore si les faits allégués sont vrais, mais la question me paraît une affaire sérieuse.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : L'honorable député veut-il faire allusion au cas de M. Perrin ?

M. TISDALE : Il est fait allusion à deux ou trois destitutions. L'extrait du journal se lit comme suit :—

On a beaucoup entendu parler depuis quelque temps d'employés publics qui ont été des partisans politiques agressifs; tout ce tapage était causé par le fait d'un certain nombre de ministres qui ont des partisans désireux d'obtenir une position. Deux cas de destitution sont signalés dans le département de l'Intérieur, qui d'ont-trent bien la bassesse avec laquelle, on applique le système "aux vainqueurs les dépouilles." Le *Nor'-Wester* de Winnipeg dit que l'un des commis destitués dans le département des terres de la Couronne est M. Herbert B. Perrin. M. Perrin est un jeune homme, qui, au commencement de la rébellion de la Saskatchewan, s'offrit au major Boulton pour servir en qualité de cavalier dans le bataillon d'éclaireurs de ce dernier. Il fut un des premiers soldats blessés à la bataille de Fish-Creek. Il eut le bras droit fracassé; et il est mentionné dans le télégramme du général Middleton parmi ceux qui furent sérieusement blessés. On fut obligé de lui amputer le bras, et sa guérison fut longtemps douteuse. Il en réchappa cependant; mais ses moyens d'existence étaient perdus. Ce fut alors que le gouvernement, voulant reconnaître, autant que cela était possible, les sacrifices qu'il avait fait pour son pays, lui accorda une position de peu d'importance dans le département de l'Intérieur. Il s'est toujours très bien acquitté des devoirs de sa charge. Il ne s'est jamais mêlé activement de politique et sa conduite comme employé public a toujours été irréprochable. C'était bien là un cas de nature à inspirer de la pitié même à l'homme le plus inexorable. Mais il n'en fut pas ainsi pour M. Sifton. Il a jeté ce jeune homme sur le pavé, sans avis raisonnable, sans la moindre considération pour sa femme et ses enfants, pour l'expérience acquise durant douze ans de fidèles services maintenant inutiles, et dans l'impossibilité d'obtenir une nouvelle position par suite de la perte de son bras fracassé par la balle d'un rebelle.

Une autre destitution est celle de M. M. O'R. Jarvis, du bureau des terres de Minnedosa. Lors de la rébellion, le jeune Jarvis faisait partie du 90e bataillon. Lui aussi fut blessé au bras à Fish-Creek; et obtint du gouvernement, comme le jeune Perrin, en reconnaissance des services rendus à son pays, une position de peu d'importance dans le département de l'Intérieur. Lui aussi, sans aucune raison, devint une des victimes de la tendresse de M. Sifton pour ses amis politiques, et fut destitué pour faire place à un partisan de l'armée de la réforme. Mentionnons une autre destitution qui est également odieuse à tout homme de cœur. Melle McLean, qui, en compagnie de son père, avait été capturée par Gros-Ours durant la rébellion, et qui avait eu à souffrir toutes les angoisses et les misères d'un prisonnier durant la fuite célèbre de

ce chef vers le nord, avait obtenu de l'ancien gouvernement, une position de peu d'importance dans le bureau des sauvages à Winnipeg. Elle a toujours été une employée modèle ; et sa connaissance des dialectes indiens est de la plus grande utilité pour le département.

J'appellerai l'attention de l'honorable ministre sur ces différents cas. Personnellement, je ne connais rien de l'affaire, mais le ministre en connaît peut-être quelque chose.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : En réponse à l'honorable député (M. Tisdale), je lui dirai que les employés auxquels il est fait allusion dans cet article de journal sont employés dans le bureau du commissaire des terres de la Couronne à Winnipeg, et comme c'est l'intention du gouvernement d'abolir ce bureau, presque tous les employés qui s'y trouvent ont reçu avis que leurs services ne seraient plus requis après le 30 du mois courant. J'ignorais les détails relatifs aux différents cas mentionnés par l'honorable député (M. Tisdale) à l'exception de celui de M. Perrin. J'ai été informé que M. Perrin avait obtenu cette position par suite de services militaires rendus à son pays, et qu'il avait reçu des blessures qui le rendaient incapable de gagner sa vie aussi facilement qu' auparavant. Aussitôt que j'ai connu ces faits, j'ai immédiatement donné les instructions nécessaires pour qu'il conservât sa place et que l'avis fût rappelé. Quant à ce qui concerne les autres destitutions, c'est avec plaisir que je prendrai des renseignements à leur sujet et verrai à ce qu'il y a à faire.

SAUVAGES MICMACS—SOINS MÉDICAUX.

M. GILLIES : Il y a une autre question qui se rapporte au département de l'Intérieur, et au sujet de laquelle je veux appeler l'attention de l'honorable ministre. L'honorable ministre (M. Sifton) n'ignore pas que nous avons dans la province de la Nouvelle-Ecosse une bande de sauvages de la tribu des Micmacs. Plusieurs d'entre eux vivent sur l'île du Cap-Breton, et demeurent sur les réserves de différents comtés.

Un certain nombre d'entre eux vivent sur la réserve de la Rivière-au-Saumon qui est située dans mon comté. Durant plusieurs années, ils reçoivent les soins médicaux du Dr John A. Macdonald, qui fut choisi en 1884 par le Rév. M. McDougall, surintendant des affaires des sauvages de la division. Bien que le Rév. M. McDougall ne partageât pas mes opinions politiques, c'est un de mes amis personnels, et malgré ses opinions politiques, je suis persuadé qu'il ne s'est pas laissé guider par des sentiments de parti lorsqu'il s'est agi d'employer le médecin que je viens de mentionner.

Durant des années, le Dr Macdonald a donné des soins médicaux à ces sauvages, et ils ont la plus grande confiance en lui. Dans le mois de septembre dernier, au cours de la session, ces sauvages m'adressèrent une requête dans laquelle ils s'opposaient énergiquement à ce que leur médecin fût changé et remplacé par un autre. Ils adressèrent aussi une requête dans le même sens au département de l'Intérieur par mon entremise, et je la transmis à l'honorable sénateur Scott, qui dirigeait alors le département. Des semaines se passèrent, et je ne recevais pas de réponse de ce monsieur. Je me rendis alors auprès du sénateur Scott, et il me dit qu'il avait été tellement assiégé et obsédé par la

correspondance des honorables députés libéraux, qu'il n'avait pas eu le temps de s'occuper d'autre chose dans son département, si ce n'est de répondre aux lettres.

N'ayant pu obtenir une réponse du sénateur Scott, je soulevai la question en Chambre, et l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), qui était chargé dans la Chambre de répondre aux interpellations relatives au département de l'Intérieur, voulut bien me promettre de s'occuper de l'affaire, et qu'il n'y aurait pas de changement de fait dans le service médical des sauvages de la réserve de la Rivière-au-Saumon. Je dois reconnaître que l'honorable ministre (M. Dobell) s'acquitta de la promesse qu'il avait faite. Je vais maintenant me permettre de lire à l'honorable ministre (M. Sifton) la requête qui fut envoyée l'année dernière au département de l'Intérieur, par le chef de la bande et ses trois capitaines. Je vais la lire à l'honorable ministre, parce que je présume qu'il ne connaissait pas les faits de la cause, car s'il en avait été ainsi, il n'aurait pas agi comme il l'a fait. La requête se lit comme suit :

SAINT-PIERRE DU CAP-BRETON, 3 septembre 1896.

Au Ministre de l'Intérieur.

MONSIEUR,—Nous, les soussignés, au nom des Sauvages de la réserve de la Rivière-au-Saumon, désirons appeler votre attention sur l'injustice criante commise à notre égard par l'agent des sauvages d'ici, qui veut nous forcer à employer un médecin qui ne nous convient pas. Nous constatons avec chagrin que l'on veut nous priver des services de notre vieux médecin, le Dr J.-A. Macdonald, qui nous a soignés avec tant de succès depuis plusieurs années, et dans la générosité, l'habileté et la science de qui nous avons la plus grande confiance, et pour qui nous professons le plus profond respect. Il n'a jamais pris une part active à la politique ; au contraire, nous savons tous que durant les élections, il s'occupait paisiblement des devoirs de sa profession.

Nous avons toute confiance en votre générosité et en votre esprit de justice pour porter un remède à nos griefs, et nous vous demandons humblement de nous continuer les services de notre vieux médecin en qui nous avons toute confiance.

Au nom des sauvages de la réserve de la Rivière-au-Saumon.

Vos obéissants serviteurs,

JOHN DENNIS, chef,
THOMAS W. SCOTCHMAN,
ALEX. SCOTCHMAN,
PETER RICHARD, } Capitaines.

Je demandai ensuite à l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) si un changement quelconque avait été ordonné par le département, et il me donna la réponse suivante :

M. DOBELL : Aucun ordre n'a été donné à l'effet de changer le médecin ou de faire discontinuer les services du docteur Macdonald, et aucun ordre de ce genre ne sera donné à moins de raisons graves.

M. GILLIES : L'honorable ministre veut-il faire avertir immédiatement l'agent des sauvages à St-Pierre d'avoir à employer le docteur J.-A. Macdonald ?

M. DOBELL : Je ne puis pas promettre cela ; tout ce que je puis dire, c'est que cette affaire sera prise en sérieuse considération, et, surtout, après ce que vient de dire à la Chambre l'honorable député.

Voici comment les choses se passèrent. Les services du docteur John-A. Macdonald ne furent plus requis. Il avait certaines réclamations contre le gouvernement pour services professionnels, mais toutes ses lettres restèrent sans réponse. J'ai écrit moi-même plusieurs fois à son sujet. C'est là un mode de courtoisie tout particulier introduit dans le département par ce nouveau ministre. Dans le mois de février dernier, le docteur Macdonald reçut

du département, quelques temps après que l'honorable ministre (M. Sifton) en eut pris charge, la lettre suivante. On remarquera qu'elle est datée du 15 février, et qu'elle est en réponse à une lettre du docteur Macdonald, envoyée dans le mois d'octobre. Elle se lit comme suit :

DÉPARTEMENT DES AFFAIRES DES SAUVAGES, CANADA,
OTTAWA, 15 février 1897.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre en date du 6 octobre dernier, je dois vous dire que je regrette beaucoup le retard apporté à vous répondre ; cela était, toutefois, inévitable. Le surintendant général ayant à étudier la question des soins médicaux, etc., devant être donnés aux Sauvages de la réserve de la Rivière-au-Saumon, il est arrivé à la conclusion qu'à l'avenir, le département devra employer le docteur Bissett.

J'inclus avec la présente les chèques nos 185 et 184, de la valeur respective de \$38.50 et \$31.10, en paiement de vos comptes pour services professionnels donnés aux Sauvages de la réserve plus haut mentionnée durant les trimestres de juin et septembre 1896. Je regrette que nous ayons été obligés de réduire ces comptes au montant accordé. Toutefois, cela était inévitable, les fonds étant limités. Par suite de la politique d'économie inaugurée dans le département, nous vous avons accordé 35 cents par mille pour vos frais de déplacements.

Votre obéissant serviteur,

(Signé) HAYTER REED.

Aide-surintendant général des Affaires des Sauvages.

JOHN MACDONALD, écr. M.D.,
Saint-Pierre, comté de Richmond, N.-E.

Jusque-là, on avait l'habitude de payer 50 cents par mille. Ce taux fut réduit par le département à 35 cents par mille. A cela, je n'ai rien à dire, parce que c'était fait au nom de l'économie, et j'espère que cette échelle de prix peu élevée sera suivie à l'avenir. Mais je voudrais demander au ministre pour quelles raisons il a changé le médecin de la réserve de Saint-Pierre, surtout après avoir pris connaissance de la requête envoyée par les Sauvages et dans laquelle ils demandaient qu'on leur laissât leur médecin, le Dr Macdonald, et après que l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), qui représentait alors le département des Affaires des Sauvages dans cette Chambre, eut déclaré qu'aucun changement ne serait fait dans ce service sans de très graves raisons. Je veux savoir quelles sont les raisons de ce changement. Ce ne peuvent être des raisons politiques, puisque les Sauvages déclarent le contraire dans leur requête. On ne peut pas non plus prétendre que l'un des médecins est supérieur à l'autre sous le rapport du savoir, parce que les Sauvages eux-mêmes déclarent dans leur pétition qu'ils ont la plus entière confiance dans le savoir et l'habileté du Dr Macdonald, qui les soigne depuis douze ans. Je demande donc au ministre de me dire pour quelle raison on a remercié le Dr John A. Macdonald de ses services, vu surtout les prestations des Sauvages, et la déclaration faite officiellement en sa qualité de ministre par l'honorable député de Québec-ouest.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : En réponse à l'honorable député, je dois lui dire que j'ignorais tous les détails de l'affaire à laquelle il vient de faire allusion, lorsque j'ai eu à m'en occuper, et il m'est impossible en ce moment, sans prendre connaissance de la correspondance, de donner la raison exacte du changement. Je dois ajouter que j'ai eu beaucoup de difficulté à régler la question des soins médicaux à donner aux Sauvages de la Nouvelle-Ecosse, pour la bonne raison que les frais à ce sujet ont toujours été en augmentant ; et l'on a pris les mesures nécessaires pour réduire les dépenses et

M. GILLIES.

savoir ce qu'il en coûtera par année, afin de ne pas recevoir de comptes plus élevés que le montant déterminé. On a suggéré l'idée de payer un traitement au médecin au lieu d'honoraires. J'ai compris que l'honorable député avait dit que le gouvernement s'était engagé à ne pas faire de changement ; mais je ne crois pas que l'on ait promis autre chose que de prendre la requête des Sauvages en sérieuse considération. Mon attention n'a pas été appelée sur ce point, et, par conséquent, je ne m'en suis pas occupé lorsque j'ai fait le changement.

Maintenant, quant à la raison exacte du changement, je ne puis la faire connaître sans avoir étudié le dossier, et je suis donc obligé de retarder ma réponse jusque là.

LOI RELATIVE À LA CHASSE—QUÉBEC.

M. POUPORE : Je demanderai à l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) s'il a reçu de nouveaux renseignements du gouvernement de Québec relativement aux lois relatives à la chasse, et en quoi elles s'appliquent aux Sauvages du district d'Abbitibi. Le 19 de mai, en réponse à une interpellation, il déclara que le gouvernement avait l'intention de demander au gouvernement de Québec de rendre moins sévère l'application des lois relatives à la chasse quant à ce qui concerne les Sauvages des districts du Témiscamingue et de l'Abbitibi ; et je voudrais savoir s'il a reçu de nouveaux renseignements à ce sujet.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il n'y a pas d'autres renseignements à donner sur cette question ; mais la déclaration que j'ai faite à la Chambre à ce sujet a été mise en vigueur. Un arrêté du conseil a été adopté faisant connaître l'opinion du gouvernement sur la question, lequel a été ou sera transmis dans quelques jours au gouvernement de Québec pour qu'il le prenne en considération, et je suis convaincu que l'on va s'occuper très prochainement de la question.

DESTITUTIONS D'EMPLOYÉS PUBLICS.

M. DAVIN : Je demanderai au contrôleur des Douanes (M. Paterson) s'il a pris en considération la destitution de M. Tennant, sous-percepteur des douanes à Gretna. D'après les renseignements que je possède, il me semble que si l'honorable contrôleur des Douanes étudie de nouveau les faits se rattachant à la cause, il va se convaincre qu'il peut difficilement réparer ce qu'il a fait autrement qu'en renommant M. Tennant à sa position. Voici ce qui a eu lieu. M. Hastings reçut une lettre de M. Scott, l'informant qu'il avait reçu ordre d'Ottawa de le renvoyer, ses services n'étant plus requis. Informations prises, il constata qu'il avait été accusé de s'être mêlé de politique d'une manière agressive ; mais il avait beau se creuser l'esprit, il ne pouvait se souvenir de s'être jamais mêlé de politique. Il n'avait assisté qu'à une assemblée composée de politiciens de l'endroit, et la seule chose dont il se soit rendu coupable a été de répondre à une accusation portée contre ses coreligionnaires. Il paraît qu'il est catholique romain, et en entendant porter une accusation contre ses coreligionnaires il se leva et prit sa défense. N'importe lequel d'entre nous, en entendant proférer des injures contre sa religion, serait porté à faire la même chose. Nous n'ignorons pas

que les catholiques romains sont plus sensibles sous ce rapport que n'importe quelle autre catégorie de chrétiens, et ressentent vivement toute injure à l'adresse de leur religion. Le cas qui nous occupe est des plus pénibles. Non seulement M. Tennant fait partie du service public depuis longtemps, mais il a une femme et sept enfants. Dans une lettre adressée à M. John McDougall, commissaire des Douanes, il s'exprime comme suit :

Vous n'ignorez pas que j'ai fait des versements au fonds de retraite durant plusieurs années, et je voudrais maintenant savoir quel montant le gouvernement a l'intention de m'offrir comme compensation à la place de ma pension de retraite, à laquelle, vous en conviendrez, j'espère que j'ai droit. En honneur et en équité, j'y ai droit à cause de mes états de service et des paiements faits.

Il me semble qu'en prenant connaissance de ces faits, le contrôleur des Douanes, au lieu de se demander quelle compensation il va lui accorder, devra chercher le meilleur moyen de faire entrer de nouveau cet homme dans le service public.

Maintenant que la session tire à sa fin, et que nous mettons la dernière main à la besogne, je voudrais, avec la permission du contrôleur des Douanes, et avant qu'il réponde à ma question, appeler l'attention du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) sur une ou deux questions. J'ai compris que M. John Dobbin, de l'agence de Régina, avait été destitué. J'ignore encore pourquoi le ministre a agi ainsi, mais si c'est parce que cet employé s'est mêlé de politique, je suis convaincu qu'il a été mal renseigné, parce que je ne puis croire un seul instant que M. Dobbin se soit mêlé en quoi que ce soit de politique. C'est un conservateur convaincu, un orangiste, et un de mes partisans les plus dévoués ; mais, à part cela, je ne crois pas qu'il se soit mêlé de politique.

Depuis que j'ai appelé l'attention du ministre sur la destitution de M. Stemshorn, j'ai reçu une lettre de ce monsieur dans laquelle il me demande si nous ne pourrions pas obtenir copie de la lettre dans laquelle on porte des accusations contre lui, et je crois que sa demande est des plus raisonnables. Tant que j'ai eu un adversaire libéral dans mon comté, il a été impossible de faire dire un seul mot, à M. Stemshorn en ma faveur. Aussi longtemps que j'ai eu pour adversaire M. Grant, il n'a pas voulu dire un seul mot, parce qu'il croyait qu'en sa qualité d'employé public, il ne devait pas se mêler de politique, ni se prononcer pour l'un ou l'autre des candidats. Plus tard, le partisan du premier ministre se retira, et j'eus à combattre, non pas M. Grant, mais un Patron de l'Industrie, qui avait toujours été adversaire du parti libéral, un patron qui, peu de jours auparavant, était encore un conservateur et qui me dénonçait depuis des années comme n'étant pas assez conservateur. Chaque fois que j'ai parlé dans cette Chambre sans m'occuper des liens de parti, il a critiqué ce qu'il considérait comme mon manque de loyauté au parti conservateur. Eh bien ! cet homme se présente comme Patron de l'Industrie, et combien de fois n'ai-je pas essayé, mais en vain, de lui faire dire qu'il était un partisan de M. Laurier. Il n'a jamais voulu se reconnaître comme étant un de ses partisans.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : C'est là la raison de sa défaite.

M. DAVIN : Je n'approfondirai pas cette question, mais je puis dire à mon honorable ami que M. Grant, qui s'était présenté comme partisan de M.

Laurier, se retira, et je crois que si j'avais pu avoir pour adversaire M. McInnis qui se serait présenté comme franc libéral, ma majorité, toute forte qu'elle fut, aurait été encore plus considérable. Toutefois, ce n'est pas une question politique que je veux soulever ici, mais simplement faire appel à l'esprit de justice de l'honorable ministre et aux sentiments de générosité qu'il l'animent.

M. FOSTER : Des sentiments réels.

M. DAVIN : Bien entendu. J'espère que lorsqu'il viendra prendre ces questions en considérations, les sentiments de générosité l'emporteront. Je prierais l'honorable ministre de prendre de nouveau en considération le cas de M. Dobbin. Le gouvernement n'a jamais eu un serviteur plus fidèle que lui, il n'y a pas sur terre une âme plus pure et plus immaculée que l'âme de ce même John Dobbin. Je voudrais aussi appeler l'attention de l'honorable ministre sur quelques autres destitutions qui ont eu lieu au Nord-Ouest. La dernière est celle de M. Almon à Edmononton. Ce dernier était non seulement un bon employé, mais politiquement parlant, l'homme le plus incolore qu'il soit possible de trouver.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Avis fut donné à M. Almon parce que je ne voyais pas la nécessité de garder à cet endroit deux employés à part l'agent. J'ai consulté le député du comté, M. Oliver, et il m'a dit que l'un des commis parlait français, et comme il était nécessaire d'avoir quelqu'un dans le bureau capable de comprendre le français, j'ai gardé ce dernier.

M. DAVIN : Dans ce cas, s'il y avait une position vacante ailleurs, je prierais le ministre de vouloir bien y nommer M. Almon. Au commencement de la session, j'ai posé une question au sujet de M. P.-J. Williams, qui était agent des sauvages à Battleford. J'ai demandé s'il avait été destitué, et pourquoi ; si M. C.-M. Daunais lui avait succédé, si c'était le même C.-M. Daunais qui avait été instructeur sur la réserve du Faisan-Rouge à Battleford, pourquoi il avait quitté le département, et s'il a été destitué pour immoralité. L'honorable premier ministre me donna une réponse qui fut imprimée en entier dans le *Herald* de la Saskatchewan, dans laquelle il dit que M. Williams avait été destitué et que M. Daunais avait été nommé à sa place.

Il semble que Williams, autant que j'ai pu le savoir—et je m'en suis informé spécialement,—est un des employés les plus estimables du département des Sauvages. Je désirerais que l'honorable député de Russell fût ici, car la famille de M. Williams est bien connue de mon honorable ami, le député de Russell. M. Williams est le fils d'un cultivateur éminent et partisan du député de Russell ; il se rendit en 1879 à Fort-Pitt en qualité d'instructeur. A cette époque, c'était exposer sa vie que d'aller à Fort-Pitt, et M. Williams réussit si bien, qu'il fut ensuite promu, et je puis dire que relativement aux Sarcees à qui il devait avoir affaire, et qu'il est difficile de conduire, il les conduisit avec beaucoup de succès. Eh bien ! cet homme a été renvoyé et remplacé, me dit-on, par quelqu'un fort peu recommandable.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : M. Williams a été renvoyé après que le commissaire des

Sauvages eut été consulté, parce qu'on a représenté qu'il avait négligé de faire l'approvisionnement voulu pour l'hivernage des bestiaux, ce qui eut pour conséquence de faire manquer de nourriture à ces bestiaux et d'en faire mourir un très grand nombre. Il n'a pu apporter d'explication satisfaisante, et après avoir consulté le commissaire des sauvages, nous avons décidé que sa conduite n'était nullement justifiable, et nous nous sommes dispensés de ses services. Je ne connais pas ce monsieur, et je n'ai rien contre lui sauf ce que contient le rapport officiel. Son successeur a été nommé après que le représentant du comté eut été consulté et que la chose eut été renvoyée au commissaire des Sauvages, M. Forget, qui est depuis longtemps à l'emploi du gouvernement, qui a joui de la confiance du gouvernement précédent comme il possède celle du gouvernement actuel, et qui est un officier des plus compétents. J'ai demandé à celui-ci s'il pensait que la personne nommée ferait un fonctionnaire compétent et efficace, et il a répondu sans hésiter qu'il ne croyait pas qu'on pût faire une meilleure nomination que celle de M. Daumas.

M. DAVIN : Je désire signaler maintenant la destitution de M. Justus Wilson, renvoyé de la réserve du Faisan-Rouge. Il était lieutenant dans le corps des volontaires au Lac-au-Canard. Je désire signaler encore la destitution de F.-A.-D. Bourke, ainsi que celle d'un homme nommé J.-C. DeGear, lesquels, me dit-on, étaient des hommes très capables. En remplacement de ceux-ci, on a nommé Maxime Lépine et Chas. Nolin. L'honorable ministre sait-il qui est Maxime Lépine ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : On a-t-il été nommé ?

M. DAVIN : Nolin a été nommé à la réserve d'Une-Flèche. Louis Marion, instructeur agricole, a été destitué, et remplacé par Nolin. Maxime Lépine a été nommé instructeur agricole à une autre agence. Mais je ne veux pas tant parler des personnes nommées que blâmer des destitutions. Louis Marion a succédé à Dumas, et en 1895, il était cultivateur à la réserve d'Une-Flèche et de la Bande-du-Barbu. Il fut choisi parce que c'était l'homme le plus apte à apaiser les mécontentements des Sauvages, ce en quoi il a réussi admirablement. Aux Cinq-Buttes, M. A.-J. McNeill a été nommé agent des Sarcees, et J.-P. Wright a été suspendu. M. Wright était un ancien agent, très compétent, très honnête et très intègre. Son agence était l'une des mieux conduites et était administrée des plus économiquement, et cependant, il a été destitué, de même que l'a été Keith. J'ai connu celui-ci, et je dois dire que c'était un homme des plus capables, et si l'on a porté contre lui quelque accusation d'avoir fait preuve d'esprit de parti, cette accusation ne peut avoir aucun fondement. J'aimerais obtenir du ministre de l'Intérieur certaines explications au sujet des destitutions qui ont eu lieu sur la Saskatchewan. Je suppose que l'honorable ministre a reçu un compte rendu de l'assemblée qui a été tenue à Régina.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'en ai entendu parler.

M. DAVIN : D'après ce que je sais, il n'y avait qu'un conservateur à cette assemblée. En parcourant M. STROU.

rant le rapport du *Free Press*, je vois seulement les noms de mes adversaires de la dernière élection. Par exemple, voici M. J.-W. Smith, M. McInnes, celui qui a fait la lutte contre moi ; M. Walter Scott, bien connu, je crois, pour un de mes forts adversaires, et ainsi de suite. Et à cette assemblée, on a énergiquement condamné deux choses, savoir : l'enlèvement du département des Affaires des Sauvages—et j'espère que sur l'avis d'une forte assemblée de ses propres partisans, mon honorable ami quittera ce département à Régina,—et la réduction de la gendarmerie à cheval. D'énergiques résolutions ont été adoptées sur ces matières. Il ne m'est pas nécessaire d'en faire lecture, car, sans aucun doute, l'honorable ministre a reçu ou recevra un rapport de l'assemblée. Ces fermes libéraux ont considéré que la gendarmerie devrait être nommée à son nombre complet de 1,000 hommes. Cependant, l'honorable ministre (M. Laurier), qui s'occupe de la gendarmerie à cheval, n'est pas présent maintenant. Ce sur quoi j'insisterais actuellement, c'est que l'honorable ministre (M. Sifton) se conformât à ces représentations de ses partisans, et que le département des Affaires des Sauvages fût laissé à Régina.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'honorable député (M. Davin) a mentionné une circonstance qui fournit un exemple des dangers dont est semée la route du ministre qui s'efforce d'effectuer des économies. Il est à la connaissance des députés siégeant depuis plus longtemps que moi en cette Chambre, que l'établissement et le maintien du bureau du commissaire des Sauvages à Régina, a déjà fait l'objet d'une discussion, et que la sagesse de son maintien en cet endroit a été mise en doute. Je constate, en consultant la preuve faite devant la commission des administrations publiques il y a quelques années, que M. Vankoughnet, l'ex-surintendant général, recommandait fortement l'abolition du bureau, et après m'être consulté avec les officiers du ministère et avec le commissaire lui-même, j'en suis venu à la conclusion—que je ne vois aucune raison de changer, —que le personnel considérable maintenu à Régina était tout à fait inutile pour la gestion convenable des affaires en cet endroit. Il est extrêmement désagréable pour un ministre d'avoir à se dispenser des services des employés d'un bureau comme celui-là. On n'a rien à reprocher à ces employés eux-mêmes, il n'y a pas de raison pour qu'on les renvoie de l'administration, si ce n'est qu'on n'en a pas besoin. J'ai eu à remplir ce devoir désagréable.

Quant à la question de l'emplacement à Régina du bureau du commissaire et des deux ou trois aides qu'il aura, je n'ai pas changé d'idée par suite de la réception de la résolution mentionnée par l'honorable député, et adoptée, je n'en ai pas de doute, comme le dit l'honorable député, dans une assemblée composée presque entièrement de partisans du gouvernement. Je suis encore saisi de l'étude de l'affaire, et l'on ne peut dire que la décision soit définitive. Il s'agit simplement d'une question de commodité pour le commissaire dans l'accomplissement des devoirs de sa charge. Si, après m'être consulté avec celui-ci, j'arrive à la conclusion que Winnipeg est l'endroit où il pourrait plus avantageusement vaquer à ses fonctions, il devra établir son bureau dans cette dernière ville.

J'admets que des changements de ce genre doivent toujours sûrement être accompagnés de difficultés.

Il n'y a pas de doute, la population du Nord-Ouest trouvera à redire à la diminution de ce personnel et de la gendarmerie à cheval. Les dépenses faites par le gouvernement au milieu de cette population, naturellement participent de la nature de secours dans un territoire où les villes sont petites. Mais ayant décidé de réduire les dépenses de ce département, je ne pense pas que l'honorable député puisse raisonnablement s'attendre à ce que, pour éviter un léger froissement local de ce genre, nous nous laissions dissuader de poursuivre l'exécution d'une politique que nous croyons favorable au département et au pays.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Comme l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) a parlé de quelques destitutions opérées dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, je désire dire quelques mots à leur sujet.

Il a d'abord mentionné M. J.-P. Williams, l'agent des Sauvages de Battleford. Je puis dire que celui-ci est absolument devenu incapable de s'occuper des Sauvages de sa division. Il est maintenant à Ottawa et rendu incapable par la maladie de faire quoi que ce soit. Ses fonctions sont restées inoccupées l'hiver dernier, et un grand nombre des bestiaux sont morts, ce qui a donné lieu au renvoi de M. Williams. Le ministre, j'espère, fera quelque chose pour ce monsieur en matière de pension de retraite, vu qu'il est incapable de sustenter sa vie.

Ensuite, l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) a parlé du successeur de ce monsieur, savoir : M. C.-M. Daunais, et insinué que celui-ci ne possède pas une réputation très enviable. Je puis lui dire que la réputation de M. Daunais est intacte. Il a été dans le département des Affaires des Sauvages il y a des années. L'honorable député a demandé si ce monsieur est le M. Daunais qu'on a renvoyé du département à raison de certaines accusations contre lui. Je puis dire qu'il a été destitué. C'était un employé du département nommé durant le régime Mackenzie. On a fait valoir des accusations contre lui, mais nulle enquête n'a été faite, et on l'a destitué de ses fonctions simplement parce qu'il était libéral, et non parce qu'on avait quelque chose de mal à lui reprocher.

L'honorable député a mentionné M. Justus Wilson. Relativement à ce cas, je puis dire que le coût des dépenses si considérables du gouvernement relativement aux Sauvages des Territoires du Nord-Ouest est d'apprendre à ces derniers à devenir leur propre soutien. Si le gouvernement emploie des hommes pour leur enseigner la manière de conduire une ferme, ces hommes doivent connaître quelque chose touchant l'exploitation d'une ferme. M. Wilson n'a nulle connaissance à cet égard, et n'en a jamais eu. Il peut à peine distinguer l'extrémité d'une charrue de l'autre. Je l'ai vu essayer de conduire une charrue, alors qu'il devait envoyer chercher l'un des Sauvages pour lui montrer la manière de le faire. Je ne crois pas que le gouvernement ait raison de garder un homme comme celui-là pour enseigner aux Sauvages la manière de cultiver.

Un autre monsieur était chargé de voir aux bestiaux du gouvernement, et il les a laissés mourir. Rien ne justifiait cette mortalité, car les bestiaux des colons environnant tout le district de Battleford restèrent en bonne condition, tandis que les

bestiaux du département des Sauvages tombaient comme des mouches.

On a constaté durant le régime de l'ancien gouvernement que celui-ci avait un homme sur chaque réserve, lequel était inutile. Beaucoup de fonctionnaires destitués n'ont pas été remplacés. Au lieu d'avoir un instructeur sur chaque réserve du district de Battleford, on n'a plus qu'un instructeur pour deux réserves, et c'est tout à fait suffisant.

L'honorable député a parlé de M. Marion. J'ignore s'il sait que ce monsieur a été partisan très actif, mais moi, je le sais. Il sollicitait les électeurs et travaillait en personne, et il ne vaquait pas à ses fonctions sur les réserves. Il a été destitué pour cette raison, et justement.

L'honorable député a encore mentionné M. Nolin. Celui-ci est un cultivateur pratique, et s'il est nommé à la position, ses travaux porteront de bons fruits. Il comprend l'art de la culture, ainsi que les Sauvages, et il se fera connaître avantageusement.

L'honorable député a déclaré que M. Lépine a été nommé instructeur des Sauvages. Tel n'est pas le cas. M. Lépine a été nommé interprète. Il est nécessaire d'avoir un métis pour interprète, vu qu'on ne peut avoir personne autre capable de parler avec les Sauvages.

Quant à M. Keith, aussi mentionné, j'ignore ce qui a été fait à son sujet. Je dois croire, toutefois, que l'honorable député devrait hésiter avant de soulever ces cas-là. M. Forget, le commissaire des sauvages, est en train de s'enquérir des accusations d'intempérance portées contre M. Keith, et s'il les trouve fondées, nul doute qu'il ne fasse rapport contre lui. Je puis signaler à l'honorable député et au gouvernement que la maison de M. Keith était une sorte de salle de comité du parti conservateur, et que son commis, M. Halpin, a été le président du scrutin à l'élection de juin. Il a toujours été un partisan du type le plus prononcé.

Je n'ai rien à ajouter, si ce n'est que les officiers publics de ma région ont été traités avec beaucoup d'indulgence, vu que chacun d'eux a été partisan actif. De fait, le comité conservateur de mon comté était composé surtout de ces messieurs-là. On pouvait à peine sortir sans heurter des officiers publics, dont les fonctions semblaient consister simplement à assister aux assemblées et à applaudir les orateurs conservateurs. Les affaires pouvaient être conduites avec la moitié moins d'officiers. Voyez, par exemple, le bureau des terres de Prince-Albert. Là se trouvent deux hommes retirant de forts salaires pour le travail qu'un seul pourrait faire. On pourrait faire des diminutions, dont le résultat serait d'épargner beaucoup d'argent au pays.

M. DAVIN : Le contrôleur des Douanes n'a pas répondu à ma question concernant M. Tennant, le sous-percepteur de Gretna.

LE CONTROLEUR DES DOUANES : Ce que je me rappelle à cet égard, c'est que M. Tennant a été destitué, et si ma mémoire ne me fait pas défaut, le député du comté et d'autres personnes ont porté des accusations très formelles et très directes contre lui. Naturellement, quant à M. Tennant personnellement, je ne connais rien de ce que déclare à son sujet l'honorable député. Cependant, j'examinerai de nouveau les documents. Je suis porté à croire que l'honorable député ne connaît pas

l'ensemble des faits se rattachant au cas. Je suis certain qu'une certaine recommandation a été adressée au conseil, et que j'ai agi suivant la preuve que j'ai eue. Quant à la pension de retraite, cette question sera considérée quand nous le pourrions, car je pense qu'il a été dans l'administration un certain temps.

DESTITUTION DE M. DOBBIN.—BUREAU DES TERRES À WINNIPEG,

M. SPROULE : J'aimerais dire un mot au sujet de M. Dobbin, qui a été destitué à Régina, et que l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) a mentionné. Il a originairement habité mon comté, sa famille y était fort respectée, et c'était un homme intelligent, très appliqué à ses devoirs, qui, j'en suis absolument convaincu, ne voudrait pas être partisan nulle part. On n'apprend que la place qu'il occupait doit être remplie par quelqu'un, d'où il suit qu'on n'a pu se dispenser de ses services pour des raisons d'économie. Si un titulaire doit être nommé de nouveau, je prétends respectueusement qu'on ne pourrait choisir un meilleur homme que M. Dobbin.

Pendant que je suis debout, j'aimerais à dire quelques mots au sujet de l'enlèvement de l'agence indienne de Régina et du bureau des terres de Winnipeg. Je me souviens qu'il y a quelques années, il était difficile de régler les difficultés de ce territoire, relativement aux affaires de l'Intérieur et aux affaires de l'agence des Sauvages. On s'adressait ici, on écrivait aux membres du parlement, et lorsqu'on allait au département, celui-ci était obligé d'obtenir le rapport de quelqu'un de ses agents du Nord-Ouest, et il fallait attendre longtemps avant de pouvoir posséder le renseignement qui nous permit d'agir. De temps à autre, il arrivait des requêtes adressées par la population de ces territoires, par ceux qui faisaient des affaires dans l'intérêt du colon, demandant que le gouvernement établit une agence des terres à Winnipeg et une agence des Sauvages quelque part au Nord-Ouest. Enfin, cela fut fait.

En ma qualité de membre du parlement, je sais quelque chose des difficultés qui ont eu lieu relativement aux premiers colons de ces territoires. L'établissement du bureau des terres de Winnipeg fut d'un grand avantage à ces premiers colons. Il était facile à cette agence d'envoyer quelqu'un s'enquérir des réclamations et de faire rapport du résultat de cette enquête en peu de temps. On disposait des cas qui se présentaient d'une manière beaucoup plus satisfaisante que ne pouvait le faire le département d'Ottawa. Ce fut, je crois, l'une des plus grandes améliorations opérées dans le département de l'Intérieur, que l'établissement à Winnipeg de l'agence des terres. Cette agence donnait beaucoup de satisfaction aux colons, vu qu'ils pouvaient s'y adresser directement, ce qu'ils ne pouvaient pas faire en s'adressant ici. Il en fut de même pour ceux qui avaient des relations avec les Sauvages de ces régions. Je sais que ça nous a dispensés d'écrire un grand nombre de lettres, et que cela nous a soulagés de beaucoup de travail qu'il nous fallait faire auparavant. A mon avis, il n'était pas de l'intérêt de la population de ce pays-là, de faire disparaître l'agence des terres, et je ne crois pas, non plus, que l'administration du département gagne à ce que le travail soit fait ici. L'honorable ministre, je n'en doute pas, a

M. PATERSON.

entendu faire ce qui était bien, et a cru agir dans l'intérêt public et pour l'efficacité de l'administration, mais il constatera, en peu de temps, je pense, que le travail fait à cette agence peut encore y être fait d'une manière plus aisée, plus avantagense et plus satisfaisante pour la population qu'il ne peut l'être ici.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je puis dire à l'honorable député qu'un examen attentif de la correspondance échangée entre le bureau du commissaire de Régina, ainsi qu'entre le bureau du commissaire de Winnipeg, et le département, ici, démontre que le travail est simplement doublé ; que les officiers de ces bureaux ne peuvent prendre et ne prennent pas la responsabilité d'agir dans les matières importantes, et qu'il en résulte simplement que le travail est doublé. En beaucoup de cas, l'établissement d'un bureau en ces endroits et le fait qu'il y a là un bureau de commissaire retarde plutôt l'accomplissement du travail qu'il ne l'avance ; car, au lieu de recevoir des rapports envoyés directement ici pour y être soumis, nous voyons qu'on s'adresse au commissaire de ces bureaux, lequel, si la matière est importante, renvoie celle-ci à la tête du département, où il faut répondre au même commissaire qui doit régler l'affaire à son bureau. Mais dans le cas des Sauvages, il est nécessaire d'avoir là un bureau responsable et un commissaire pour s'occuper des affaires dès qu'elles surgissent. Ce bureau fonctionnera encore, le commissaire sera là : ce qu'on abolit, c'est le personnel considérable qui double virtuellement le travail fait ici.

M. SPROULE : Parlant du bureau des terres de Winnipeg, je sais que beaucoup de difficultés y sont réglées, sans qu'elles soient renvoyées au département ensuite.

M. McNEILL : Mon honorable ami le ministre n'a rien dit au sujet de M. Dobbin. J'ai connu cet homme pendant longtemps, il vient de mon propre comté. J'espère que mon honorable ami le traitera avec autant de honte que possible, car je suis absolument convaincu que c'est un bon fonctionnaire.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il me semble que M. Dobbin a un grand nombre d'amis parmi les membres de la gauche ; il est évidemment très populaire de ce côté. Le rapport que j'ai reçu indique qu'il fâchait, durant l'élection, de se rendre encore plus populaire, et la preuve en ce sens est très forte. Mais je veux qu'on sache bien, d'un autre côté, qu'il n'existe rien de nature à porter atteinte au caractère, soit de fonctionnaire, soit de citoyen, de M. Dobbin. Lorsqu'un homme est destitué pour avoir fait preuve d'esprit de parti, il a droit, je crois, à une déclaration comme celle-là, et je la fais volontiers. Mais je dois dire à mon honorable ami, le député de Bruce-nord (M. McNeill) que, bien qu'il n'y ait pas eu d'enquête en règle, la preuve qui m'a été communiquée est très claire. L'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) doit, je pense, avoir fermé volontairement les yeux devant ce qui se passait dans le bureau voisin du comté de Régina, et il a ignoré que M. Dobbin prenait une part active à l'élection. En réalité, je suis étonné de l'ignorance dans laquelle l'honorable député semble se trouver quant à ce qui s'est passé dans son voisinage à Régina. Mais

sachant comme je la connais la sincérité et la véridité du député d'Assiniboia-ouest, qui l'empêcheraient d'induire la Chambre en erreur, je suis forcé de conclure qu'il a adopté la tactique de l'autruche, et qu'il s'est caché la tête dans le sable pendant que se passaient certaines de ces choses. Pour M. Dobbin, je suis absolument prêt à dire, autant que je me le rappelle, que personne ne l'a encore remplacé. Vu les représentations de mes honorables amis, je suis disposé à examiner de nouveau l'affaire, et si la preuve n'est pas concluante, je reconsidérerai ma décision.

M. DAVIN : Je puis dire au ministre que je n'ai jamais vu M. Dobbin dans une salle de comité.

M. L'ORATEUR : L'honorable député n'a réellement pas le droit de parler de nouveau, c'est-à-dire de dire plus qu'un mot ou deux.

M. CHARLTON : Je soulève un point d'ordre. L'honorable député a parlé plusieurs fois, il fait perdre le temps de la Chambre.

M. L'ORATEUR : Le point d'ordre est maintenu.

DEMANDE DE PRODUCTION DE DOCUMENTS.

M. FOSTER : Je voudrais savoir du chef de la Chambre quand je puis espérer obtenir ces pauvres documents qu'on a toujours négligé de produire, et dont j'ai demandé la production le 5 avril et le 3 mai respectivement.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je suppose qu'il fait allusion à ces documents qu'il a mentionnés dans une note adressée à mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. FOSTER : Oui.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'admets que l'honorable député devrait avoir obtenu la production de ces documents. Je tâcherai de les lui procurer.

M. MARTIN : Je rappellerai au ministre des Travaux publics un ordre de la Chambre adopté il y a quelque temps, relatif à la production de documents que l'honorable ministre a promis de déposer sur le bureau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qu'est-ce ?

M. MARTIN : C'est un ordre relatif à des documents et à une correspondance ayant trait au bris-lames de Belle-Rivière. Le ministre a promis de produire ces documents il y a quelques jours, et je regrette d'avoir à dire qu'il ne l'a pas fait. J'espère que cette production sera un peu plus complète que certaines autres que j'ai demandées au gouvernement. J'espère que le ministre des Travaux publics y inclura toute la correspondance.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ecoutez ! écoutez !

M. MARTIN : Y compris, si la chose est possible, une lettre que j'ai écrite au département il y a environ une semaine.

Motion adoptée, et la Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

Immigration—traitements des agents et des employés au Canada..... \$35,000

M. WILSON : Je désire demander au ministre de l'Intérieur (M. Sifton) pourquoi le capitaine Holmes n'est plus employé, cette année, comme agent d'immigration. Il était chef de notre personnel d'immigration aux Etats-Unis, et je crois qu'il a fait un travail fructueux.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Si je suis bien renseigné, M. Holmes n'était pas employé dans le département lorsque je suis entré en fonctions. Pour le travail à faire aux Etats-Unis, j'ai choisi, autant que possible, des hommes connus au département, et M. Holmes, à ma connaissance, n'a pas offert ses services, et son nom ne m'est pas parvenu d'une manière officielle ; je suis vaincu de cela.

M. WILSON : Le capitaine Holmes a été régulièrement à l'emploi du département, en qualité d'agent d'immigration, depuis plusieurs années, je crois. C'est lui qui était chargé du travail à faire aux Etats-Unis, depuis deux ou trois ans.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il doit avoir été remercié avant mon entrée en fonctions, car je n'ai pas encore entendu parler de lui, en ma qualité officielle. Naturellement, j'ai lu dans les journaux que le capitaine Holmes avait été à l'emploi du département, mais il n'y était plus lorsque j'en ai pris la direction,

M. WILSON : Y a-t-il dans le département des lettres écrites par le capitaine Holmes à propos de son engagement pour cette année ? L'on m'a dit qu'il avait écrit au département.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : S'il a écrit, je l'ignore. Je ne me rappelle pas avoir vu le nom du capitaine Holmes.

M. WILSON : L'honorable ministre pourrait-il se renseigner sur ce point, et laisser savoir à la Chambre ce qui en est, le plus tôt possible ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui.

M. SPOULE : L'honorable ministre aurait-il la bonté de nous donner le nom des agents au Canada, nous dire où ils sont employés et quels sont leurs traitements ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Les fonctionnaires, dont les traitements sont compris dans cet item, sont les suivants : J.-A. Kirk, Halifax, traitement, \$1,200.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Est-ce là la position offerte à M. Ross et que ce dernier a refusée ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : En remplacement de qui ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : De M. E. M. Clay qui a été renvoyé à la suite de l'enquête

qui a eu lieu relativement aux comptes du bureau d'immigration à Halifax.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable ministre voudrait-il nous dire ce qui est arrivé relativement aux comptes du bureau ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'un des employés du bureau d'immigration a accusé M. Clay de s'être rendu coupable de détournement des fonds affectés à l'immigration. Nous avons nommé une commission afin de faire une enquête à ce sujet, et il a été prouvé que M. Clay avait falsifié des comptes. En conséquence, j'ai dû le destituer.

Sir CHARLES TUPPER : L'on m'a informé des faits suivants : M. Clay a fait un compte pour le nettoyage du bureau, et autre chose de cette nature ; et comme le travail avait été fait par sa femme, il n'a pas voulu que le nom de cette dernière parût dans les comptes, et il y a inscrit le nom d'une domestique. Mais il ne s'est pas approprié l'argent public, car l'ouvrage ainsi payé a réellement été exécuté. Il n'y a pas que M. Clay qui, dans le passé, se soit rendu coupable d'un acte de cette nature. Il n'a fait que retirer sous le nom d'une autre personne, l'argent dû à sa femme.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : On a porté plusieurs accusations contre M. Clay ; et l'accusation que l'on a clairement prouvée est, en substance, celle que vient de mentionner le chef de l'opposition. A l'enquête, l'on n'a pas établi que l'argent payé par le département avait été dépensé, ni que considération avait été fournie. On a simplement prouvé que l'agent avait inscrit un nom fictif, mais on n'a pas établi que l'ouvrage avait été fait pour la somme que l'on avait portée aux comptes. Il est évident, d'après moi, que c'était là un acte blâmable que le gouvernement ne pouvait passer sous silence.

Je puis vous assurer que l'on n'a exercé sur moi aucune pression pour faire destituer M. Clay, et c'est à contre-cœur que je l'ai renvoyé. Je ne désirais pas le destituer pour le remplacer par une autre personne. Je ne connaissais M. Clay que pour avoir vu son nom sur la liste des employés du département. Il était considéré, je crois, comme un bon employé. Il était à la connaissance de tout le personnel du bureau d'immigration à Halifax, qu'il y avait eu des faux dans les comptes, et sans punir le coupable, je ne vois pas comment il serait possible d'attendre, de la part des employés, de la fidélité et de la prudence dans l'exercice de leurs fonctions. Certaines circonstances qui entouraient cette affaire rendaient particulièrement pénible la ligne de conduite que j'ai suivie, mais malheureusement, il était de mon devoir d'en agir ainsi.

Sir CHARLES TUPPER : Le ministre de l'Intérieur a employé un mot un peu fort en parlant de "détournement de fonds." Ces comptes étaient très peu élevés, et j'ai donné à la Chambre la version de l'affaire telle que je l'ai apprise, savoir, que l'ouvrage a réellement été fait, mais que l'on a simplement employé le nom d'une autre personne, afin que le nom de l'épouse de M. Clay ne parût pas dans les comptes. Je peux dire que M. Clay est le fils d'un homme éminemment respectable, que ses relations sociales sont des plus honorables, et que, pour ce que j'en connais, c'était un employé laborieux, actif, énergique et qui a toujours bien

M. SIMON.

rempli ses devoirs. Je suis peiné de ce qui est arrivé.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je vais maintenant donner à l'honorable député (M. Sproule) les noms qu'il a demandés.—T.-E. Clay, commis, Halifax, traitement \$720 ; M. Kennedy, gardien, Halifax, \$410.62 ; Charles Stenshorne, gardien, Halifax, \$228 ; William Evans, Gédéon Martin et W.-H. Corrigan, gardiens, \$228 ; Madame Cullen, directrice, traitement, \$300 ; Joseph Martin, gardien de nuit, \$480 ; F. Gardner, Saint-Jean, N.-B., traitement, \$740 ; P. C. Doyle, agent, Québec, traitement, \$1,400 ; L. Stein, commis, Québec, traitement, \$1,200 ; Wm Anderson, interprète, Québec, traitement, \$730 ; John-P. Stafford, Québec, traitement, \$912 ; P. Lamontagne, commis, Québec, traitement, \$900 ; F. O'Reilly, messenger, Québec, \$456.25 ; Edward Talbot, premier gardien, Québec, \$700 ; T.-M. Deschêne, gardien, Québec, \$456.25 ; trois gardiens, savoir, E. Galarneau, Marc Lessard, James Fitzgerald, traitements, \$388.25 ; Madame Corneil, directrice, traitement, \$600 ; John Hoolahan, agent, Montréal, \$1,200 ; Joseph Daigle, traitement, \$1,200 ; A. Rachimbal, messenger, \$700 ; J.-M. McGovern, agent, Port-Arthur, traitement, \$1,000 ; W.-F. McCreary, commissaire à Winnipeg, \$2,200 ; W.-G. King, commis aux statistiques, Winnipeg, \$1,200 ; John-W. Wendelbo, interprète, \$800 ; Charles Hislop, commis et gardien, \$800 ; Mademoiselle K. Duff, commis, \$540 ; Dr S.-C. Corbett, médecin, \$600 ; Léon Roy, interprète français, \$600 ; C.-W. Speers, agent à Brandon, \$1,500 ; W. Braun, commis et gardien à Brandon, \$800 ; C.-W. Sutter, agent à Calgary, \$1,200 ; John Cushing, gardien à Calgary, \$600 ; Thomas Bennett, commis à Edmonton, \$720 ; J. Mowat, gardien à Dauphin, \$400 ; A. Akerlinah, interprète etc., à Ottawa, \$1,000.

L'autre jour, lorsque cet item a été pris en considération, l'on m'a demandé d'indiquer les changements qui avaient été faits, savoir, donner les noms des personnes qui avaient remplacé des employés destitués. John Cushing, gardien à Calgary, a remplacé C.-F. Herbert. Ce dernier a été destitué pour s'être activement mêlé de politique. A Montréal, H. Hurteau, et A.-J. Charlebois ont été destitués, et Joseph Daigle les a remplacés. M. Daigle est en état de remplir tous les devoirs de sa nouvelle position. Le médecin du bureau d'immigration à Winnipeg a été remplacé. Le nouveau titulaire n'est pas un fonctionnaire permanent ; mais il ne donnera ses services que quand il en sera requis. Le Dr Gray a été remplacé par le Dr Corbett. Un interprète français, à Winnipeg, G.-P. Cloutier, a été renvoyé, et remplacé par Léon Roy. L.-W. Cloutier a été destitué parce qu'il avait consacré une grande partie de son temps à faire de la politique. A Québec, trois gardiens, employés temporairement et payés à la journée, Hamel, Lépine et Mullins ont été renvoyés et remplacés par Deschêne, Galarneau, et Lessard.

M. BERGERON : Quel était le traitement de Hurteau et de Charlebois ? Pourquoi ont-ils été destitués ? Pourquoi ont-ils été remplacés, et quel est le traitement de leurs successeurs ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Hurteau et Charlebois ont été remplacés par Joseph Daigle. Le traitement de ce dernier est de \$800.

Je n'ai pas sous la main un mémoire indiquant quels étaient les traitements des deux employés qu'il a remplacés ; mais, si je me le rappelle bien, ils recevaient environ \$1,200.

M. BERGERON : Pourquoi ont-ils été destitués ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Parce que nous avons cru que deux fonctionnaires n'étaient pas nécessaires pour remplir cette charge, qu'un seul pouvait remplir ces fonctions ; et le changement a été fait en conséquence.

M. BERGERON : A Québec, je vois que trois gardiens ont été destitués. Quels étaient leurs traitements, qui les a remplacés ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Les traitements sont les mêmes. Ces hommes n'étaient employés que temporairement, et, dans les circonstances, j'ai cru qu'il était tout à fait justifié de les remplacer par des amis et des partisans du gouvernement.

M. MONK : Y a-t-il eu quelque plainte contre Charlebois et Hurteau ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Aucune plainte. Les fonctionnaires du département m'ont informé que Charlebois avait été nommé la veille de l'élection du 23 juin, ou deux ou trois jours auparavant. Je me suis enquis des faits, et j'ai constaté qu'il en était ainsi, et tout indiquait que Charlebois avait été nommé à cette période critique de la lutte électorale pour des raisons politiques, et non pas parce qu'on avait particulièrement besoin de ses services.

M. BERGERON : Je ne sais pas beaucoup ce qui s'est passé à propos de Charlebois, mais je puis dire à mon honorable ami que Hurteau a été nommé il y a dix ans.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je parlais de Charlebois.

M. MONK : La raison de la destitution de Charlebois est qu'il avait été nommé la veille de l'élection. Il me semble que le ministre de l'Intérieur aurait dû prendre la peine de s'enquérir des faits, car il n'en est pas ainsi. Charlebois a été nommé longtemps avant l'élection ; c'était un fonctionnaire parfaitement compétent, et personne n'a porté plainte contre lui.

M. BERGERON : Si j'ai bien compris l'honorable ministre, les trois gardiens de Québec ont été destitués parce qu'ils étaient conservateurs, et ils ont été remplacés par trois libéraux.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui.

M. SPROULE : Le ministre de l'Intérieur ferait bien de nous donner le nombre des agents qui étaient auparavant employés à Halifax, et le nombre des agents qui y sont employés aujourd'hui, et de faire la même chose pour les autres endroits. La liste des noms qu'il nous a donnée ne nous fournit pas de renseignements assez complets pour nous permettre d'établir une comparaison.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Le nombre des employés est le même, si je suis bien renseigné.

Quelques hommes ont été engagés à Québec et quelques autres à Lévis, à la demande des fonctionnaires du département, qui ont déclaré qu'il était nécessaire d'en agir ainsi à cette période de l'année. Mais il n'y a pas eu de changement dans l'organisation et dans le nombre des employés, pas à ma connaissance du moins. Je n'ai pas eu le temps d'étudier le système pour constater si le travail peut se faire avec moins d'employés.

M. SPROULE : Est-ce la même chose aux autres endroits ; Montréal, Port-Arthur, Winnipeg et Brandon ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il y avait un employé à Port-Arthur, et il y en a encore un. A Winnipeg, l'organisation a été entièrement changée. L'ouvrage était fait par les employés du bureau d'immigration, lesquels étaient sous la direction du commissaire des terres fédérales, et les documents concernant l'immigration étaient conservés dans le bureau du commissaire. L'un des changements que j'ai cru nécessaire d'effectuer immédiatement, a été de séparer le travail du bureau des terres fédérales du travail du bureau d'immigration. Les fonctionnaires du bureau des terres fédérales ne prennent pas naturellement beaucoup d'intérêt au travail d'immigration, ou ne peuvent pas y consacrer tout leur temps ; et après en avoir causé avec M. Smith, l'ancien commissaire des terres fédérales, lequel m'a exposé toutes les difficultés qu'il avait pour surveiller l'œuvre de l'immigration, je devins parfaitement convaincu qu'il était impossible de diriger le travail de l'immigration, à moins d'avoir un fonctionnaire qui ne s'occuperait que de cela, et qui n'aurait pas d'autres fonctions à remplir. Le personnel que M. McCreary, le nouveau commissaire, a sous ses ordres, a été très occupé, et, de fait, a été à peine capable de suffire au travail que leur a donné l'arrivée des nouveaux immigrants. Le personnel est composé, en partie, des personnes que je viens de nommer et, en partie, de nouveaux employés. Comme jusqu'ici presque tout le travail a été fait par le commissaire des terres fédérales et par le personnel qu'il a sous sa direction, il est impossible d'établir une comparaison.

M. FOSTER : Est-ce que M. McCreary est le maire de la ville de Winnipeg, et M. King, un des échevins de la ville de Winnipeg ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : M. McCreary est maire de Winnipeg ; M. King n'est pas échevin.

M. FOSTER : Y a-t-il d'autres employés dans le département qui forment en même temps partie de l'administration municipale de Winnipeg ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Pas que je sache. Au sujet de la question posée par l'honorable député, je dois dire qu'il m'a été très difficile de choisir une personne qui, d'après moi, donnerait complète satisfaction dans cette position. L'acceptation de l'emploi par M. McCreary implique qu'il renonce pour l'avenir à la mairie de Winnipeg.

M. SPROULE : Je présume que les employés des terres fédérales, agissant en même temps comme agents d'immigration, connaissant mieux que n'importe qui le travail à faire, et que le ministre de l'Intérieur, dans sa réorganisation du bureau d'im-

migration, retiendra autant que possible les services des fonctionnaires qui ont été renvoyés du bureau des terres, en les plaçant dans le bureau d'immigration. Je présume qu'ils feront mieux ce travail que des hommes nouveaux. Combien d'hommes employés antérieurement dans le bureau des terres fédérales sont maintenant employés dans le bureau d'immigration ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Quand le service du bureau d'immigration ne requiert pas des hommes ayant des aptitudes particulières, je me sers des employés du bureau des terres fédérales. C'est ainsi que j'ai donné une position dans le bureau de l'immigration à M. Perrin, dont a parlé l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale). Et lorsqu'il est possible d'utiliser les services de quelque employé du bureau des terres fédérales, je le fais. James-W. Wendelbo et mademoiselle Duff sont des employés qui ont été maintenus dans leurs fonctions. M. King, connus aux statistiques, est un homme qui parle quatre ou cinq langues et est en état de converser avec n'importe quel immigrant européen qui vient ici. Il y a des raisons particulières d'employer un ou deux des autres fonctionnaires. En général, j'ai nommé aux positions vacantes dans le bureau d'immigration des employés du bureau des terres fédérales, lequel bureau doit être aboli.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Relativement à l'employé destitué à Halifax, je suis convaincu que la faute que l'on prétend avoir été commise date de plusieurs années. Si les faits sont tels que rapportés par l'honorable ministre, l'on ne peut se plaindre beaucoup de sa conduite, mais comme cela contraste avec la nomination qu'il a faite, comme agent d'immigration, d'un homme que la cour Suprême de sa propre province a marqué au front du nom de parjure ! Je veux parler de M. W.-J. King, qui a donné sous serment un affidavit à l'appui d'une pétition concluant à l'invalidation de l'élection de l'un des membres de cette Chambre, et qui, contre-interrogé sur la teneur de cet affidavit, a donné un témoignage tel que le tribunal a sur-le-champ arrêté toutes les procédures pour la raison que les déclarations faites sous serment par cette homme étaient fausses, et que la pétition basée sur son affidavit était un abus de justice. Cela est arrivé dans la cause de King contre Roche ; le défendeur est l'un des membres de cette Chambre, et cet affidavit a été fait tout récemment, le 23 décembre dernier. Les juges ont décidé à l'unanimité que l'affidavit de M. King, nommé depuis l'un des agents d'immigration de l'honorable ministre, était faux, et ils ont donné l'ordre que je viens de mentionner. Cette cause a soulevé de nombreux commentaires.

M. DAVIS : Autant que la falsification des boîtes de scrutin.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Que le crime soit la falsification des boîtes de scrutin ou le parjure, la Chambre doit exprimer son avis sur la nomination d'une personne coupable d'une faute criminelle, car autrement de telles nominations pourraient se multiplier. Lorsque le ministre de l'Intérieur demande à la Chambre de l'appuyer dans la destitution qu'il fait d'un fonctionnaire pour conduite criminelle ou quasi-criminelle, il doit
M. SPOULE.

nous expliquer comment il en est arrivé à nommer un homme comme M. King à un emploi quelconque dans son département. Aux termes d'un amendement à l'acte des élections, voté il y a quelques sessions, le pétitionnaire doit jurer qu'il croit que toutes et chacune des allégations de la pétition qu'il a signée, sont vraies. Dans cette cause de King contre Roche, le pétitionnaire a virtuellement accusé l'intimé d'avoir violé chacun des articles de la loi, et il a signé l'affidavit disant qu'il croyait et avait toute raison de croire que toutes et chacune des allégations de la pétition étaient vraies. Interrogé, il a été obligé d'admettre qu'il ne connaissait rien de la chose, qu'il n'avait aucune raison de croire qu'une seule de ces accusations étaient vraies, qu'il n'avait même pas lu la pétition qu'il avait juré contenir la vérité. Il en a admis assez pour être stigmatisé comme parjure par le tribunal, et les juges ont unanimement renvoyé la pétition, et ont déclaré que baser une action sur un pareil affidavit était un abus de justice.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Si une déclaration de la nature de celle que nous venons d'entendre avait été faite par un homme qui n'a pas l'avantage de connaître la loi et la procédure, je ne serais peut-être pas très surpris ; mais je dois avouer que je suis étonné d'entendre un homme, qui a occupé la haute position de ministre de la Justice, affirmer que la cour Suprême a stigmatisé le nommé King comme un parjure. Les faits démontrent qu'une pareille déclaration n'est aucunement fondée. Pour qu'un homme soit coupable de parjure, il doit avoir fait sous serment une déclaration, non seulement qui n'est pas vraie, mais encore qu'il sait ne pas être vraie. Et je demande à tous les avocats de ce comité s'il ne serait pas absurde et ridicule au dernier point, de prétendre qu'un homme qui signe un affidavit et qui dans un contre-interrogatoire admet qu'il ne connaît pas parfaitement tous les faits qui sont relatés dans cet affidavit, est un parjure volontaire et dépravé. Pas un avocat qui connaît un peu la procédure de nos tribunaux qui ne sache qu'il serait tout à fait absurde d'énoncer une telle doctrine. Il n'y a pas de doute que M. King a été coupable de négligence en cette affaire ; mais tout avocat qui a de l'expérience, sait que, dans ces circonstances, la faute en est surtout au procureur, sur l'avis duquel l'homme a donné son affidavit. Les hommes de loi savent que, très souvent, les plaideurs donnent des affidavits dont ils ne comprennent pas la teneur, l'effet et la portée. Naturellement, il y a là négligence de la part des plaideurs, mais il n'en est pas moins vrai que des hommes honnêtes et consciencieux en agissent souvent ainsi. Ils vont dans le bureau d'un avocat, ils lisent le document et le procureur en qui ils reposent leur confiance leur dit que la déclaration est exacte. C'est rédigé en termes de droit que, bien souvent, ils ne comprennent pas, exposant certains faits qui doivent être attestés.

Dans le cas même où d'honnêtes gens font des affidavits, vous ne pouvez absolument vous y fier comme étant un exposé fidèle des faits, et nous avons, en conséquence, prévu l'examen contradictoire. Notre loi stipule que tout homme qui fait un affidavit pourra être contre-interrogé à ce sujet. Tout avocat sait qu'il arrive tous les jours que des hommes qui ont fait des affidavits sont soumis à la transquestion, et l'on découvre qu'ils ont fait des déclarations trompeuses, sans, peut-être, la moindre

mauvaise intention, et vouloir poser pour principe qu'un homme qui, sur l'avis de son procureur, fait un affidavit auquel la cour ne trouve ensuite aucune raison d'être, est un parjure volontaire et corrompu, c'est poser une doctrine qui n'a pas le moindre bon sens, et je ne crois pas qu'il y ait un membre du barreau qui veuille de sang froid, et sans esprit de parti, soumettre une proposition de ce genre.

Je connais cet homme, King, depuis nombre d'années. C'est moi qui l'ai nommé, si je me rappelle bien, avant ce jugement de la cour du Banc de la Reine—certainement avant que l'on m'eût signalé ce jugement. C'était un ingénieur civil qui avait habité divers pays, il avait été cultivateur dans le Manitoba et avait acquis une expérience variée en parcourant le monde; en outre il parlait plusieurs langues. Mon attention fut attirée sur cette affaire dont a parlé mon honorable ami de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper), et j'ai étudié les procédures et le jugement de la cour pour m'assurer que cet homme n'était coupable d'aucune faute directe ou commise avec intention. Or, je n'ai pu trouver la moindre preuve de quoi que ce soit de ce genre, et je dis maintenant que, loin de partager l'opinion de mon honorable ami de Pictou, je crois que l'accusation qu'il a portée n'est pas méritée, et s'il veut lire attentivement les procédures, il découvrira, j'en suis sûr, qu'il n'a pas raison de dire que cet homme a été déclaré parjure par la cour Suprême du Manitoba.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je suis surpris et réellement peiné de voir que le ministre de l'Intérieur a si légèrement étudié le cas que j'ai soumis à son attention. Je suis convaincu qu'il ne pourrait soumettre à son collègue, le ministre actuel de la Justice (sir Oliver Mowat), le témoignage rendu par King, et obtenu, pour la Chambre, un rapport conforme à l'opinion qu'il s'est faite de la conduite de cet homme.

Je dirai que, dans un cas semblable, tout procureur général, en dehors du Manitoba, croirait de son devoir de poursuivre cet homme pour parjure. J'ai lu toute la chose, et je dis que non seulement elle dévoile ce que le ministre a lui-même reconnu être une négligence coupable au sujet d'un affidavit—qui me semble suffisante, et je crois que tout avocat dans cette Chambre partagera mon avis, pour justifier une accusation de parjure—mais il est forcé d'admettre qu'il ne connaissait rien des déclarations qui avaient été faites et ne pouvait donner l'ombre d'une excuse pour avoir dit qu'il croyait ces diverses accusations fondées. Pour moi, c'est quelque chose de tout à fait nouveau d'entendre le ministre, un membre du barreau, dire qu'un homme qui a fait un affidavit faux du premier au dernier mot ne doit pas être considéré comme coupable de parjure. L'individu dit qu'il a signé cet affidavit, qu'il a juré les faits y contenus parce que son avocat lui disait d'agir ainsi. Je ne crois pas qu'il se trouve un avocat dans cette Chambre qui soit prêt à partager l'opinion émise par l'honorable ministre. J'espère qu'après réflexion, l'honorable ministre retirera cette déclaration. Il sied bien à son collègue, le ministre de la Justice, de parler de loi criminelle dans le Sénat, mais à quoi sert une législation criminelle, s'il est permis à un collègue du ministre de la Justice de déclarer, dans cette Chambre, que l'homme qui signe un affidavit erroné du commencement à la fin, s'il est conseillé

à cet effet par son procureur, ne commet pas une offense, mais une simple irrégularité?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Je n'ai pas dit cela.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: C'est là ce que comporte l'argumentation de l'honorable ministre (M. Sifton). Que veut-il dire autre chose? Pourquoi m'a-t-il pris à partie? Peut-il nier mon assertion que King avait attesté la vérité d'une pétition, sans savoir, ou sans pouvoir expliquer pourquoi il attestait la vérité des faits allégués? Peut-il nier que King lui-même a avoué qu'il avait fait cet affidavit sans se donner la peine de s'enquérir des faits? Peut-il nier, ou nie-t-il que les juges dont j'ai parlé ont caractérisé cet affidavit de malhonnête? Et me dira-t-il que les juges avaient raison en cela, qu'il y avait là une négligence coupable de la part de King, pour prétendre ensuite qu'il n'y avait pas là tous les éléments constituant le crime de parjure? C'est une nouvelle doctrine que l'honorable ministre entreprend de poser aujourd'hui, et je prétends qu'en cela, il rend trop légère une offense sérieuse.

Il y a là les faits qui ne changent pas; il y a les faits qui disent au ministre que cet homme qu'il a nommé, et dont il défend aujourd'hui la nomination, a été déshonoré non par moi, mais par la cour de sa province, comme parjure. Et d'après les faits établis devant le tribunal, il était du devoir du procureur général, l'ancien collègue du ministre de l'Intérieur, de le poursuivre. Mais non seulement ce fonctionnaire n'a pas fait son devoir, mais on nous dit que l'offense n'était qu'une simple négligence et que celui qui a commis cette offense que les juges ont qualifiée de malhonnête, a droit à une compensation de la part du département de l'Intérieur, et que tous membres de cette Chambre qui protestent contre une conduite de ce genre ne connaissent rien de la loi criminelle. La seule raison qui puisse nous empêcher d'appeler cet homme parjure, le fait qu'il n'a pas été condamné, aurait dû déterminer l'honorable ministre à ne pas accuser un autre fonctionnaire d'abus de confiance.

Il est vrai que cet homme n'a pas été jugé de la manière ordinaire, mais on aurait dû lui fournir l'occasion de se défendre de cette grave accusation portée contre lui par la cour du Banc de la Reine du Manitoba, avant d'occuper une position de confiance.

Sir CHARLES TUPPER: Avant de passer à la résolution suivante, bien que ce ne soit pas parfaitement régulier, je désire attirer l'attention du ministre de l'Intérieur sur une dépêche de Winnipeg publiée dans le *Free Press*, au sujet de laquelle l'honorable ministre, je l'espère, pourra nous rassurer. Ce télégramme se lit comme suit:

LA RÉVOLTE CHEZ LES SAUVAGES.

PLUSIEURS TUENT DU BÉTAIL DANS LE NORD. LA POLICE A CHEVAL SUR PIED.

On cherche à rétablir la paix.

(Dépêche spéciale au *Free Press*.)

WINNIPEG, le 14 juin.—Une dépêche non officielle de Regina disait hier que des Sauvages avaient tué tout le bétail sur la ferme de M. Géronde, près du lac au Canard, puis étaient allés sur une autre ferme où ils s'étaient contentés de faire des menaces. Sur ce rapport, huit hommes de police et un caporal ont quitté Regina pour

se rendre sur les lieux, où ils rejoindront un petit détachement récemment envoyé au lac des Noix.

Une dépêche officielle de Regina, de bonne heure ce matin, dit que les dernières nouvelles au sujet des Sauvages du nord sont que l'on n'est pas certain qu'il y ait eu du bétail de tué, bien que la chose soit bien probable. Les Sauvages appartiennent à la réserve où habitait Almighty Voice. Ils se sont plaints de n'avoir ni rations, ni nourriture. Ils ont, en conséquence, quitté la réserve pour chercher des racines, et l'on croit qu'ils n'ont pas hésité à tuer du bétail. Ces faits ont été télégraphiés au commissaire Forget, aujourd'hui, par le commissaire Herchmer. Il est en route pour l'ouest et il a télégraphié de Swift-Current que si les Sauvages voulaient retourner sur la réserve ils seraient nourris. L'inspecteur Wilson du Lac-au-Canard a, en conséquence, reçu instruction par le télégraphe que la police s'efforcera de déterminer les Sauvages à retourner sur la réserve.

Il n'y a que les Sauvages coupables d'avoir tué ou volé du bétail qui ont été arrêtés. On va tenter tous les efforts pour déterminer une soumission volontaire.

Je signale la chose à l'honorable ministre, dans l'espoir qu'il pourra peut-être nous fournir des renseignements de nature à rassurer le public, et prévenir le tort que ferait la publication, par tout le pays, de faits propres à créer l'impression que les sauvages sont dans la gêne et que l'on craint des troubles.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Lorsque sont survenus les troubles causés par la tentative de capturer le Sauvage Almighty Voice, j'ai donné instruction au commissaire, M. Forget, de me tenir au courant de tout ce qui pourrait arriver parmi les Sauvages, et le commissaire me répondit qu'il communiquerait avec moi par télégramme. Or, je n'ai reçu aucune communication à ce sujet, et je suis parfaitement convaincu, d'après ce que je sais de la compétence de M. Forget et du soin qu'il met à suivre mes instructions, qu'il n'y a rien de sérieux, ou j'en aurais été averti. Le fait que je n'ai reçu aucune dépêche officielle est, à mon avis, une preuve concluante que les difficultés dont parle l'honorable député n'existent pas.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Comme la chose est arrivée dans mon comté, je dois dire que je suis en communication constante avec les gens de là-bas. Je suis convaincu que les difficultés dont on parle n'existent pas. Il a circulé une rumeur que des Sauvages avaient tué un certain nombre de bestiaux, mais renseignements pris, l'on a constaté qu'il n'y avait rien de fondé dans cette nouvelle. La chose est venue d'une erreur dans la rédaction d'un télégramme. Après avoir fait des recherches, la police a constaté qu'il n'y avait rien de vrai en cela. Mais après une affaire comme cela, et les exploits de Almighty Voice, les colons doivent être un peu mal à l'aise. Il serait sage, je pense, de tenir les Sauvages sur la réserve et leur distribuer des vivres, surtout les Sauvages des réserves d'Une-Flèche et du Lac-des-Noix.

Immigration—Traitement des agents et employés dans la Grande-Bretagne..... \$25,000

M. SPROULE : Il y a cette année une forte augmentation dans cet item. L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire les noms des agents, où ils sont employés et quels sont les traitements ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Les agents en Angleterre et en Irlande sont : C.-R. Devlin, à Dublin, traitement, \$2,000 par année, nouvelle nomination.

Au sujet des observations de sir Charles Tupper, il y a quelques instants, j'ai ici un télégramme du Sir CHARLES TUPPER.

commissaire Herchmer, de la police à cheval, disant qu'il n'y a aucune difficulté sérieuse, et que les rapports étaient exagérés.

Edouard O'Kelly, agent pour le sud et l'ouest de l'Irlande, \$120 par mois ; W.-L. Griffith, Galles, \$1,200 ; Alfred Jury, \$150 par mois, devant travailler surtout dans le nord de l'Angleterre, et faisant rapport au bureau de Liverpool.

M. BERGERON : Pourquoi certains employés sont-ils au mois et d'autres à l'année ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je me suis peut-être trompé ; tous les engagements sont au mois, sauf dans le cas de M. Devlin.

M. BERGERON : Quelle est la différence entre les engagements au mois et ceux à l'année ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ceux qui sont supposés être employés d'une manière plus ou moins permanente et dont on peut vouloir se dispenser durant l'année, sont employés au mois. Thomas Duncan, de Glasgow, \$100 par mois. John Dyke, qui est au service du département depuis longtemps, \$3,200. G.-H. Mitchell, commis dans le bureau de Liverpool, \$958 par année.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis content que vous mainteniez M. Dyke.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il est encore dans le service. Je dois dire à l'honorable député que je suis à étudier la question de retenir les services de M. Dyke ; et si cela est possible, je le ferai venir ici pour me consulter avec lui à ce sujet. Je suis prêt à retenir ses services s'il est capable de faire ce que l'on exigera de lui. Je reconnais que les longs services de M. Dyke méritent notre considération, et comme il a beaucoup d'expérience en matière d'immigration, nous désirons retenir ses services. Il y a ensuite M. E. Rothweiler, commis dans le bureau à Liverpool, \$379.60 par année.

Sir CHARLES TUPPER : Y a-t-il augmentation dans le traitement de M. Mitchell ? M. Mitchell est un très bon fonctionnaire, et je serais heureux s'il eût été possible d'élever son traitement.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'ai décidé d'élever son traitement, à dater du 1er juillet, mais je n'ai pas encore arrêté le chiffre de l'augmentation.

Puis il y a Thomas Grahame, Glasgow, à l'emploi du gouvernement depuis des années, \$2,151. Il est encore dans le service, mais il est question de sa retraite. John Webster, dans le nord de l'Irlande, nouvelle nomination, \$900 ; E.-J. Wood, Birmingham, \$1,200 ; W.-G. Stuart, Inverness, \$1,200 ; P. Fleming, Dundee, \$1,200 ; E. McLeod, commis au bureau de Liverpool, \$126 par année. Ce sont là les fonctionnaires en Angleterre et en Irlande.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

La Chambre reprend la considération de la motion de M. Wood (Hamilton) :

Que l'Orateur quitte le fauteuil et que la Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 99) concernant

la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria.

M. McALISTER : M. l'Orateur. . .

M. WOOD (Hamilton) : L'honorable député a déjà fait son discours sur cette question. Il a parlé une heure l'autre soir.

M. l'ORATEUR : L'honorable député de Ristigouche (M. McAlister) a la parole.

M. MORRISON : Avec la permission de l'honorable député, je demanderai une faveur à la Chambre ; ce serait la permission de prendre le n° 66 de l'ordre du jour ; la chose ne demande que quelques instants.

M. SPROULE : Vous ne pouvez changer ainsi l'ordre du jour.

M. MORRISON : Je demande la permission de la Chambre. La chose peut être réglée en quelques instants. Je crains qu'autrement, nous n'ayons pas le temps d'étudier ce bill.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne saurait rien faire sans le consentement de l'honorable député de Ristigouche (M. McAlister).

M. McALISTER : Je consens à la chose, pourvu que je puisse procéder ensuite.

M. WOOD (Hamilton) : Je m'opposerai à ce que l'on étudie un autre bill avant celui-ci.

M. l'ORATEUR : Cela règle la question.

M. LANDERKIN : Je demanderai à l'honorable député de Ristigouche de permettre la prise en considération de ces bills. Nous serons prêts ensuite à entendre son discours.

M. l'ORATEUR : L'honorable député de Hamilton a objecté.

M. McALISTER : Si l'honorable député de Grey (M. Landerkin) a quelque intérêt dans ce bill, j'aimerais à l'entendre.

M. LANDERKIN : Je n'ai aucun intérêt dans ce bill, mais j'en ai dans les autres. L'honorable député de Hamilton consentirait, je pense, à retirer son objection.

M. WOOD (Hamilton) : Non.

M. MORRISON : Avec la permission de la Chambre. . .

M. l'ORATEUR : Cela ne doit pas continuer ainsi. L'honorable député de Hamilton s'est opposé au changement de l'ordre du jour.

M. MORRISON : Si l'honorable député voulait réfléchir aux conséquences de l'attitude qu'il prend, je crois qu'il retirerait son objection. La seule raison qu'il peut avoir pour maintenir son objection, c'est que l'on consacre à l'étude de ces bills le temps qu'il voudrait voir consacrer à sa mesure ; mais je lui ferai observer qu'en faisant cette concession, il ne perd rien de ses chances. Nul ne veut contester les droits de l'honorable député ; je lui demande simplement, dans le moment, une faveur qu'il pourrait désirer obtenir lui-même avant longtemps.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a-t-il une motion à présenter ?

M. MORRISON : Je propose que l'on prenne en considération l'article 63 de l'ordre du jour.

M. WOOD (Hamilton) : Je m'oppose absolument à ce que tout bill ait la préséance sur le bill qui m'est confié.

L'honorable député a d'abord soulevé des objections, parce que mon bill n'était pas imprimé en français, puis il l'a combattu sur la deuxième lecture. Puis en comité, il a employé tout le temps de la Chambre, et son unique objet est de défaire cette mesure. Je ne crois pas qu'il soit raisonnable de faire un arrangement pour mettre ce bill de côté et en étudier d'autres. La seule chance de faire passer cette mesure est de lui conserver sa place sur l'ordre du jour, et je crois que c'est mon droit.

M. l'ORATEUR : L'honorable député s'oppose à l'adoption de cette motion ; je dois donc la déclarer perdue, et nous allons prendre l'ordre du jour.

M. McALISTER : En réponse à l'honorable député de Hamilton, je dois dire que je n'ai pas combattu tout le temps ce bill. Je ne lui ai pas fait une opposition factieuse. C'est une mesure qui n'est pas de la juridiction de ce parlement, ainsi que je crois pouvoir le démontrer. Je n'ai occupé ni tout le temps ni la moitié du temps du comité des chemins de fer ; la plus grande partie du temps a été occupée par l'honorable député de Hamilton (M. Wood) et ses amis.

Je ne veux pas blâmer l'honorable député de défendre son bill, mais il ne doit pas m'imputer de mauvaises intentions en le combattant. C'est mon droit, et je prétends, m'en prévaloir. Lorsque la Chambre s'est formée en comité, vendredi soir, je venais de lire une protestation unanime du conseil municipal du comté de Ristigouche contre cette mesure. Cela prouve clairement que je ne fais pas une opposition factieuse à ce bill. Cela prouve qu'il y a un fort sentiment public contre ce bill, et qu'en le combattant, je ne fais que me rendre au désir de mes commettants.

La demande contenue dans cette requête à l'effet de retarder jusqu'à la prochaine session l'étude de cette mesure ne manque pas de raison, et la Chambre doit tenir compte de la protestation unanime d'un comté contre une législation. Le comté de Victoria représenté par mon honorable ami (M. Costigan), est également opposé à l'adoption de cette mesure.

L'autre soir, je qualifiais de trompeurs et mensongers sous tous les rapports certains énoncés contenus dans la circulaire distribuée aux députés. Un de ces énoncés est que l'on a dépensé plus de \$20,000 pour le tracé de ce chemin de fer. Comme question de fait, la compagnie du chemin de fer de Ristigouche et Victoria n'a dépensé pour le tracé de cette ligne que \$2,375, et elle a payé en outre \$2,000 à l'ancienne compagnie pour les travaux exécutés. La compagnie transféra la charte sans rien réclamer, mais elle demanda le remboursement des \$2,000 dépensées en tracés. A ce sujet, le président de la compagnie et d'autres intéressés déclarèrent, dans cette circulaire, que l'on avait dépensé \$20,000.

Nous trouvons les noms suivants dans cette circulaire : Francis-R. Boselly, président ; Herbert-C. Secord, secrétaire ; George de Mets, Edmund-

A. Charters, William Murray, et les entrepreneurs Pigott et Ingles. Je suis étonné que M. Pigott, que j'ai connu et dont je m'étais formé une bonne opinion, ait attaché son nom à des déclarations dont il ne pouvait rien connaître. Je voyais en lui un homme droit et honnête, et le fait d'avoir signé une semblable circulaire ne l'élève pas dans mon opinion. La Compagnie de Ristigouche et de l'Ouest a obtenu une charte de la législature provinciale du Nouveau-Brunswick, à la dernière session, le 6 mars 1897. Personne ne nie l'existence de cette charte, et ceux qui appuient ce bill l'admettent.

La Compagnie de chemin de fer de Ristigouche et Victoria prétend qu'elle a une charte qui est encore en vigueur. Cette charte a été octroyée le 23 d'avril 1894, et par conséquent, elle est expirée le 23 d'août dernier. Cette charte comportait que tous les tracés nécessaires devaient être faits dans les trois ans de l'adoption de l'acte ; et j'ai établi déjà que sur les 110 milles il n'y en avait que 35 milles dont le tracé était fait. A l'appui de ma manière de voir, je vais vous lire une lettre du commissaire des Travaux publics de la province du Nouveau-Brunswick ; M. Mott, l'un des membres de la législature provinciale, lui écrivit dans le mois de mai, lui demandant son avis sur la validité des plans déposés au département depuis le 21 d'avril, savoir le dernier jour accordé par l'acte ; et M. Emmerson répondit comme suit :

DORCHESTER, le 21 mai 1897.

MON CHER MOTT.—Relativement au chemin de fer de Colonisation Victoria et Ristigouche, je puis vous dire seulement que les plans déposés ne sont pas conformes aux exigences de l'acte, et il me semble que la charte est périmée. Sans le nouvel acte adopté à la dernière session, vous ne pourriez plus, d'après moi, continuer le chemin ; naturellement, ce nouvel acte vous permet d'agir.

L'honorable M. Emmerson dit que, d'après lui, la charte est périmée, ou que les plans déposés ne sont pas conformes aux exigences de l'acte. Je crois qu'à tous les points de vue, son rapport est d'une grande importance. Que demande-t-on par ce bill ? Confirmer la charte provinciale de 1885 et ses amendements. L'article 2 de ce bill décrète :

La compagnie telle qu'actuellement organisée et constituée en vertu du dit acte de la province du Nouveau-Brunswick, est par le présent déclarée être une corporation tombant sous le contrôle législatif du parlement du Canada.

Si la charte de la législature provinciale n'existe plus, je demande comment vous pouvez la confirmer. A moins que vous ne puissiez ressusciter cette charte qui est morte, vous ne pouvez lui donner des pouvoirs. Vous ne pouvez le faire, et par conséquent, je prétends que ce bill par lequel on nous demande, non de ressusciter, mais simplement de confirmer une charte qui n'existe plus, est tout à fait hors de notre juridiction, et ce parlement ne peut aucunement le prendre en considération. La dernière charte octroyée en 1897 est encore en vigueur, il n'y a pas de doute sur ce point ; mais voici une charte que nous prétendons ne plus exister, et aussitôt que cette charte est expirée, la compagnie, organisée sous l'empire de cette charte, cesse d'avoir aucun pouvoir. Mais, pour les besoins de l'argument, admettons qu'il y ait doute que cette charte soit expirée. S'il y a doute, pourquoi le parlement adopterait-il une législation d'un caractère douteux ? Mais je vais plus loin, et je prends pour admis que la charte est

M. McALISTER.

encore en vigueur. Dans ce cas, la charte continuera à être en vigueur pendant trois ans encore. L'article que j'ai cité décrète que tous les tracés nécessaires devront être faits dans les trois ans, et que le travail devra être achevé dans les six ans.

Si la charte reste en vigueur trois ans encore et que nous rejetions cette législation, il ne peut y avoir aucune injustice envers la Compagnie de Ristigouche et Victoria, et on ne privera pas cette dernière d'aucun de ses privilèges. Si cette charte est en vigueur, la compagnie aura les mêmes droits et les mêmes privilèges qu'elle avait auparavant, et pourquoi ce parlement interviendrait-il dans une législation provinciale et confirmerait-il cette charte ? J'ai confiance que cette Chambre n'adoptera pas un bill d'un caractère aussi douteux. Adopter ce bill serait une injustice envers les comtés de Ristigouche et de Victoria, envers la nouvelle Compagnie de Ristigouche et de l'Ouest et envers tous les intéressés ; ce serait également une injustice envers la province du Nouveau-Brunswick. Les promoteurs de ce bill ont dit : " Nous allons nous adresser au parlement fédéral, et nous allons en obtenir une législation qui annulera votre charte." La Compagnie de Ristigouche et de l'Ouest, a protesté des plus énergiquement contre cette manière d'agir ; le comté que j'ai l'honneur de représenter a également protesté à l'unanimité par la voix de son conseil municipal ; le comté de Victoria à travers lequel passe le chemin de fer projeté a également protesté et tous les députés du Nouveau-Brunswick, moins un, ont aussi protesté. Je demande à tous les députés qui sont présents dans cette Chambre de rejeter ce bill. Que chaque député agisse comme s'il s'agissait de sa propre cause ; si l'on cherchait à imposer une législation de cette nature au détriment des intérêts du comté qu'il représente,—législation qui, pour dire le moins, est d'un caractère douteux et que nous prétendons être en dehors de la juridiction de ce parlement,—je crois que chaque député serait convaincu que lui et la province qu'il représente sont traités très injustement. En conséquence, je demande à la Chambre de rejeter ce bill.

Motion adoptée, le bill est délibéré en comité, rapporté, lu une troisième fois et adopté.

EN COMITÉ—TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 22) concernant la compagnie de chemin de fer Trans-canadien, et pour changer le nom de la compagnie en celui de "Compagnie du chemin de fer Trans-Canada. (M. Davis.)

Bill (n° 65) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise (M. Landarkin.)

Bill (n° 110) constituant en corporation la Compagnie des chemins de fer des comtés du Sud. (M. Préfontaine.)

Bill (n° 118) constituant en corporation la Compagnie de mines, de traite et de transport du Yukon. (M. Morrison.)

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE DE LA VALLÉE DU DAIM.

La Chambre se forme en comité pour considérer le bill (n° 122) relatif à la Compagnie du chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim.

(En comité.)

Article 2.

M. OLIVER : J'aimerais demander au comité si cet article a été amendé au comité des chemins de fer.

M. PORATEUR-SUPPLÉANT : Il n'y a pas eu d'amendement.

M. OLIVER : J'ai reçu du conseil municipal de Calgary une énergique résolution demandant de ne pas prolonger le délai dans lequel ce chemin de fer doit être terminé, et j'aimerais demander à celui qui a proposé le bill (M. Davin) s'il consentirait à abrégier le délai de deux ans qui est accordé. L'honorable député consentirait-il à fixer ce délai à un an, par déférence pour le conseil de ville de Calgary ?

M. DAVIN : Je serais très heureux, M. le président, s'il m'était possible d'obliger mon honorable ami, mais je ne puis acquiescer à sa demande, car les représentations qui m'ont été faites diffèrent de celles qui lui ont été faites. Il me ferait bien plaisir de consentir à sa demande, mais dans les circonstances, il m'est bien difficile de le faire.

M. OLIVER : Ce chemin de fer intéresse à un haut point la ville de Calgary, qui m'a envoyé une énergique résolution demandant que le délai ne soit pas prolongé, parce que la charte existe depuis de nombreuses années sans qu'on ait sérieusement essayé de construire le chemin, et exposant que prolonger les pouvoirs accordés par cette charte ne serait pas dans l'intérêt du pays et n'assurerait probablement pas la construction de la voie ferrée. Je présume que la compagnie a représenté au comité des chemins de fer qu'elle était en mesure d'exécuter les travaux, mais ce comité conviendra comme moi, je pense, que le délai accordé est extraordinairement long, vu que ce bill fait revivre une charte périmée. Un délai d'une année suffirait pour démontrer au comité quelle est la position de cette compagnie, et en même temps, satisfèrait les gens qui sont profondément intéressés au succès de l'entreprise.

Bill rapporté, lu la troisième fois et adopté.

LA COMPAGNIE DE FORCE MOTRICE DE LA CATARACTE.

La Chambre se forme en comité pour considérer le bill (n° 124) concernant la Compagnie de force motrice de la Cataracte. (M. Wood), Hamilton.

(En comité.)

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Accidentellement, l'on a omis en comité d'insérer l'article limitant le temps dans lequel les travaux devront être commencés et achevés. Je propose donc d'ajouter au bill la clause suivante :

L'exécution des dits travaux sera commencée dans les trois ans et complétée dans les six ans de la sanction du présent acte ; sans quoi, les pouvoirs conférés par ce bill seront périmés, nuls et de nul effet à l'égard de toute partie des travaux qui restera alors inachevée.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas accorder deux années pour commencer les travaux, et cinq années pour les compléter ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La raison est que dans un acte antérieur à l'effet de constituer en corporation la Compagnie de force motrice de Weland, laquelle devait s'approvisionner d'eaux aux mêmes écluses, le temps fixé est le même que celui que j'ai proposé savoir, trois ans pour commencer les travaux et six ans pour les compléter.

L'amendement est adopté, le bill est rapporté et lu une troisième fois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le titre du bill a besoin d'être amendé. Tel que présenté, le bill avait pour objet d'amender une charte provinciale, mais nous avons octroyé une nouvelle charte et le mot "concernant" devrait être remplacé par le mot "constituant en corporation." Je propose donc :

Que le bill soit maintenant adopté et soit intitulé "Acte pour constituer en corporation la Compagnie de force motrice de la Cataracte (à responsabilité limitée.)"

La motion et le bill sont adoptés.

M. PORATEUR : L'heure pour la prise en considération des bills privés étant expirée, le comité des subsides va reprendre sa séance.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Immigration—Agents en Grande-Bretagne et en Irlande..... \$25,000

M. SPROULE : Avant six heures, le ministre de l'Intérieur nous a donné quelques renseignements sur nos agents en Grande-Bretagne et en Irlande, ainsi que sur leurs traitements. Je remarque que M. Devlin a \$2,000 de traitement, le plus élevé de tous. M. Devlin a-t-il sous sa surveillance les autres agents ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il a sous sa surveillance les autres agents en Irlande.

M. SPROULE : Si j'ai bien compris l'honorable ministre, d'autres agents sont envoyés dans certaines localités. Par exemple, M. O'Kelly a été envoyé dans le sud et dans l'ouest de l'Irlande, un autre agent, dont je n'ai pas saisi le nom, a été envoyé dans le nord de l'Irlande. Je remarque que le traitement de l'agent du nord est de \$800, que celui du sud et de l'ouest est de \$1,800, et enfin que le traitement de l'agent central est de \$2,000. Comment l'honorable ministre explique-t-il cette différence dans les traitements ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Devlin est l'agent général pour l'Irlande, et a sous sa surveillance tous les autres agents. En fixant les traitements, nous avons suivi la règle générale qui consiste à payer les gens selon leur capacité, autant que possible.

M. SPROULE : Sur quelle règle générale l'honorable ministre s'est-il appuyé pour donner à

l'agent pour le nord de l'Irlande \$800, et à l'agent pour le sud de l'Irlande \$1,800? Est-ce que les immigrants envoyés du nord de l'Irlande ne sont pas d'aussi bons sujets que ceux qui nous viennent du sud et de l'ouest?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'explique ce fait de la façon que je viens d'indiquer. Si un homme emploie diverses personnes pour faire un travail quelconque, il les paie selon leur capacité respective. L'honorable député sait qu'en nommant des agents, nous ne pouvons juger de leur caractère et de leur capacité avant de les avoir vus à l'œuvre. Ces agents sont des hommes nouveaux, et c'est à eux de prouver que leur capacité est selon leurs traitements. Naturellement, ces nominations, excepté celle de M. Devlin, ne sont que temporaires, et elles sont faites d'après l'entente que la continuation de l'engagement de ces agents dépend de la nature et du caractère satisfaisant de leur travail.

M. SPROULE : Je ne puis comprendre encore pourquoi il y a cette différence dans les traitements. Si le travail de l'un ne vaut que \$800 et le travail de l'autre \$1,800, je ne suppose pas que l'honorable ministre ait employé un agent inférieur, simplement pour lui donner un traitement moins élevé, car le travail que doit faire cet agent est tout aussi important que le travail d'un autre agent.

M. BERGERON : Est-ce que l'on paie autre chose à ces agents, à part leur traitement et leurs dépenses de voyage?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Les agents sont remboursés des dépenses qu'ils font réellement.

M. FOSTER : M. Devlin ne reçoit-il rien que ses dépenses, et quelques-uns de ces agents ont-ils d'autres fonctions?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je ne puis dire si M. Devlin a un emploi permanent, mais il en aura un. Son traitement et ses dépenses, voilà tout ce qu'il reçoit.

M. FOSTER : A-t-il un commis ou un autre employé dans son bureau?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Pas encore, tout dépendra du travail à faire.

M. FOSTER : Que pense mon honorable ami du travail fait jusqu'à présent?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je ne suis pas en état de me prononcer sur cette question. M. Devlin n'est en Irlande que depuis quelque temps, et il s'est occupé à écrire aux journaux et à se faire connaître afin de commencer son travail.

M. FOSTER : Il paraîtrait plutôt que ce sont les journaux qui ont écrit et non M. Devlin. La réception que l'on a faite à ce monsieur ne paraît pas avoir été très cordiale. Mon honorable ami croit-il que M. Devlin, par la douceur de son caractère et les manières engageantes qu'il a acquises ici, sera capable de détruire l'effet de cette vive et rude réception?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Nous ne pouvons, je le crains, expliquer la réception faite à
M. SPROULE.

M. Devlin qu'en supposant que quelques-uns de nos amis de l'opposition ont des émissaires en Irlande. Mais, parlant sérieusement, je ne sais pas du tout quel est l'auteur de l'attaque faite contre M. Devlin, ou contre sa mission. Comme le sait l'honorable député, si j'en juge par ses paroles, l'arrivée de M. Devlin en Irlande, en sa qualité d'agent canadien d'immigration, a été le signal d'une très violente attaque contre le Canada et surtout contre le Manitoba et le Nord-Ouest. Il est évident que quelqu'un a préparé une attaque, dans quel but? Nous n'avons pu encore nous en assurer. Un grand nombre de personnes ont demandé l'emploi d'agent d'immigration, mais il est difficile de croire qu'un solliciteur désappointé soit au fond de ce qui est arrivé.

M. BERGERON : L'honorable ministre a-t-il reçu quelque rapport de M. Devlin ou de nos autres agents en Irlande?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Nous avons des rapports de tous nos agents en Irlande.

M. BERGERON : Peut-on produire ces rapports?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui, si l'on fait une motion à cet effet. Naturellement, ce n'est pas l'habitude de produire des rapports mensuels. La coutume jusqu'ici a été d'imprimer dans le rapport du département de l'Intérieur les rapports de tous nos agents.

M. SPROULE : De quelle manière ces agents travaillent-ils.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Leur travail consiste à faire de la propagande, à se faire connaître et à faire connaître leur œuvre par la voie des journaux, à visiter les expositions agricoles et à donner des conférences partout où ils peuvent le faire avec fruit et chances de succès.

M. SPROULE : Ces agents sont-ils engagés à l'année ou à la saison, ou leur traitement est-il déterminé par le nombre d'immigrants qu'ils nous envoient? Il me semble que si l'on choisit de bons agents, il ne devrait pas y avoir dans leurs traitements la différence que nous trouvons ici. Si ces hommes sont employés durant le même temps de l'année et font le même travail, pourquoi cette différence dans leurs traitements? Je demande au ministre de l'Intérieur si quelques-uns de ces hommes sont employés pendant l'année entière et quelques autres durant une partie de l'année seulement?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je l'ai déjà dit à l'honorable député, mais je n'ai pas d'objection à le répéter.

M. SPROULE : Vous parlez tellement bas que nous ne pouvons vous entendre.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : M. Devlin est employé à l'année, M. O'Kelly, M. Griffith, M. Jury et M. Duncan sont employés au mois; M. Dyke, dont le traitement est de \$3,200, est employé à l'année. M. Dyke est dans le service depuis quinze à vingt ans; et depuis quelques années, son traitement n'a pas varié. M. Mitchell est employé à l'année; il a été nommé par l'ancien gouverne-

ment. De même pour M. Rothweiler. M. Graham qui reçoit \$2,150 est employé à l'année ; ses fonctions sont celles qu'il remplissait sous l'ancien gouvernement. M. Webster est un nouvel agent, son traitement est de \$900. Je lui ai accordé cette somme parce que probablement j'ai cru qu'il la gagnerait. Wood, Stuart, Fleming et McLeod, tous employés de l'ancien gouvernement, sont engagés à l'année.

M. SPROULE : Est-il entendu que ceux qui sont payés au mois ne sont pas employés à l'année ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'ai employé ces agents au mois, de sorte que si leur travail n'est pas satisfaisant, nous pouvons mettre fin à leur engagement en tout temps.

M. SPROULE : Alors, s'il est constaté que leur travail est satisfaisant, ces agents resteront à leur emploi toute l'année ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ils sont maintenus dans leurs fonctions, si leur travail est satisfaisant. Mais leur engagement peut prendre fin en tout temps.

M. SPROULE : Supposant que leur travail serait satisfaisant, est-il entendu que leurs services seront retenus pour toute l'année ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il n'y a aucune entente sur ce point. C'est à la discrétion du département qui peut mettre fin à leur engagement quand il lui plaît.

M. SPROULE : Bien, je dois être trop obtus pour comprendre ce que l'honorable ministre veut dire, sinon, ce dernier ne comprend pas ce que j'ai demandé. Ma question a trait aux agents employés au mois ; j'ai demandé à l'honorable ministre si c'est son intention de retenir leurs services pour l'année entière, si leur travail est satisfaisant. Le ministre de l'Intérieur n'a pas répondu à ma question.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Si ces agents font un travail fructueux, je n'ai aucun doute que je les maintiendrai dans leur emploi.

M. WALLACE : Qu'est-ce que l'on alloue à chacun de ces agents ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Leurs dépenses réelles.

M. WALLACE : Qu'entend-on par dépenses réelles ? Est-ce que cela comprend leurs dépenses de pension et de logement, lorsqu'ils sont à leurs bureaux, ou simplement leurs frais de voyage ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : La règle en usage est que, quand un agent est à ses bureaux, ses frais de pension et de logement ne sont pas payés par le département. Mais quand cet agent s'absente de son bureau, on lui paie sa pension et son logement et ses frais de voyage. Telle est la règle, mais je ne vois pas qu'elle repose sur aucune raison logique.

M. WALLACE : Quelles ont été jusqu'ici les dépenses de voyages faites par ces agents, outre leurs traitements ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je puis produire un état.

M. WALLACE : L'honorable ministre ne peut le dire maintenant ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Certainement non. Je n'ai pas d'objection à fournir cet état, mais je ne l'ai pas sous la main.

M. WALLACE : Lorsque le ministre demande un crédit pour payer les dépenses de ces agents ainsi que leurs traitements, il devrait présenter un état de ces dépenses, afin de nous indiquer quel en est le montant.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Lorsque nous avancerons un peu plus dans le budget, je dirai à l'honorable député à combien nous estimons les dépenses. Si l'honorable député le désire, je puis produire un état des dépenses jusqu'à ce jour, je n'y ai pas d'objection.

M. WALLACE : Les renseignements donnés à cette Chambre relativement au travail de ces agents et à la rémunération différente accordée à chacun d'eux, ne sont pas satisfaisants. Lorsque je considère ce que nous lisons dans la presse concernant la réception faite à M. Devlin, je dois conclure que, comme agent d'immigration, le champ qu'il a devant lui ne promet pas beaucoup et que l'argent que l'on a dépensé pour envoyer M. Devlin en Irlande, est de l'argent jeté à l'eau.

Les journaux représentant la grande majorité de l'opinion publique dans cette partie de l'Irlande s'est déclarée fortement hostile à l'idée d'immigration au Canada, et le ministre aurait fait mieux de considérer s'il ne serait pas à propos de rappeler cet agent, car il est évident qu'il n'aura pas l'appui de la presse et de la population dans sa politique d'émigration.

M. Devlin reçoit le plus fort traitement payé à un agent d'immigration, et je ne doute pas que nous ayons en outre une jolie note à payer pour ses dépenses.

Nous devrions savoir pour quelle raison le ministre envoie des agents là-bas dans le but d'attirer des immigrants dans notre pays, et pourquoi, dans le premier cas, il a envoyé M. Devlin.

Savait-il que M. Devlin allait être l'objet d'une réception aussi hostile, ou savait-il l'existence d'un sentiment tout à fait opposé à la politique d'immigration ? Dans ce cas, il n'a pas agi sagement en envoyant là M. Devlin, ou tout autre, et surtout M. Devlin, qui semble avoir provoqué cette hostilité. On a eu tort d'envoyer là un agent d'immigration, car il semble évident que nous ne recevons pas une bonne classe d'immigrants de cette partie du pays. Ce sentiment hostile semble créé, en grande partie, par la haine des institutions anglaises. Or, nous n'avons pas besoin de gens hostiles aux institutions anglaises. Nous ne voulons pas au Canada de ces gens animés des sentiments exprimés dans ces journaux de Dublin. Ce n'est pas là la classe d'immigrants pouvant contribuer à la formation, dans ce pays, d'une population loyale, car la cause même de ce sentiment hostile envers le Canada, est dans le fait que nous formons une partie loyale de l'Empire britannique.

L'honorable ministre devrait expliquer plus clairement à la Chambre pourquoi il a envoyé ces agents là-bas, ou il devrait admettre son erreur et

nous assurer de son intention de rappeler ces agents envoyés dans cette partie de l'Irlande.

Il est évident que l'on ne saurait espérer d'heureux résultats de l'immigration d'une classe d'hommes manquant de loyauté envers notre pays et les institutions anglaises ; dans le cas même où ces immigrants appartiendraient à d'autres classes, la mission de ces agents ne serait pas satisfaisante. L'honorable ministre a fait un faux pas en débutant dans cette politique d'immigration, et il devrait aussitôt que possible réparer cette erreur.

Je ne crois pas, en tous cas, que l'honorable ministre ait été heureux dans le choix qu'il a fait. D'après ce que je sais de M. Devlin, je ne crois pas qu'il puisse être un bon agent d'immigration. Nous savons qu'il nourrit des idées extrêmes sur plusieurs questions, et nous savons de plus qu'il était hostile à plusieurs points de la politique du gouvernement actuel. Nous savons, en outre, et ce n'est un secret pour personne, que vu son attitude hostile au gouvernement, il lui aurait été désagréable de venir appuyer sa politique au parlement. Pour s'en débarrasser, je suppose, on lui a trouvé une position d'agent d'immigration, non pas à cause de ses aptitudes pour cette position, mais pour éviter des embarras au gouvernement.

Voilà comment j'envisage la chose, et lorsqu'il s'agit d'appliquer une politique d'immigration, nous pouvons espérer, je crois, que le gouvernement ferait la chose d'une manière justifiable, en encourageant l'immigration de bons colons, et en nommant des agents possédant sa confiance ; or, aucune de ces conditions n'existe dans le cas de M. Devlin, comme l'a prouvé jusqu'à présent son insuccès en Irlande.

M. DAVIN : Je n'irai pas, comme vient de le faire mon honorable ami (M. Wallace), jusqu'à dire que M. Devlin ne saurait réussir nulle part comme agent d'immigration ; mais je crois pouvoir expliquer pourquoi M. Devlin n'a pas réussi, et ne réussira probablement pas en Irlande. Voici, je crois, la raison de la réception de M. Devlin : M. Devlin avait ici la réputation, qui l'a précédé en Irlande, d'être un national. Il était aussi connu comme un dévoué pratiquant de cette religion qui est celle de la majorité en Irlande. Ceux qui connaissent l'Irlande savent que personne ne saurait être plus mal reçu par les nationaux Irlandais que celui qui va là pour encourager l'immigration, une chose qu'ils abhorrent, pour favoriser une politique de nature à réduire la population de l'Irlande, une autre chose qu'ils abhorrent également. Si la population était réduite, d'après certains économistes, l'Irlande n'en serait que plus prospère ; mais la prospérité à ces conditions est une chose dont les nationaux ne veulent pas. Et puis, l'Eglise catholique en Irlande, soit par ses dignitaires ou par ses apôtres ordinaires, n'a pas foi dans l'émigration, ne veut pas de l'émigration.

Si vous parlez à un évêque, à un prêtre, ou à un fervent catholique en Irlande, vous constaterez qu'aucun ne désire l'émigration du peuple. Ainsi, lorsque fut connue la nomination d'un homme qui semblait avoir deux des qualités voulues pour faire appel aux masses de la population irlandaise, la presse nationale mit, naturellement, ses lecteurs en garde, de crainte que cet homme ne réussit à les persuader par ses promesses attrayantes.

Je suis loin de conclure que le ministre pouvait faire autrement de supposer, comme tout le monde,

M. WALLACE.

que le succès attendait un homme comme M. Devlin ; car, bien que né au Canada, il est éminemment Irlandais, un national, un partisan du *Home Rule*, et non seulement un catholique, mais un homme qui a proclamé la chose aux quatre vents du ciel, et tout le monde eût supposé, naturellement, qu'il devait faire une forte impression sur la masse de la population irlandaise. Mais la masse de la population irlandaise, et surtout les nationaux, regardent un homme de ce genre cherchant à encourager l'émigration parmi le peuple, comme dangereux, comme traître à la classe à laquelle il appartient.

Ainsi, j'excuse entièrement le ministre. Il a naturellement pensé que M. Devlin réussirait ; mais après la réception dont M. Devlin a été l'objet, le ministre, je crois, en viendra à une conclusion différente.

D'après ce qui est arrivé, je crois que l'utilité de M. Devlin en Irlande n'existe plus, car ceux qui connaissent la presse nationale ne sauraient douter qu'elle n'ait prévenu les gens auxquels M. Devlin doit s'adresser. On a prévenu le peuple qui le recevra avec mépris et rejettera ses propositions. Je recommanderais donc d'envoyer M. Devlin en Angleterre ou en France. Il parle bien le français ; il pourrait réussir en France ou quelque part en Angleterre ou en Ecosse ; mais s'il est un endroit de l'univers où M. Devlin a perdu toute son utilité, c'est en Irlande, dont il est un fils si distingué, si éloquent, et c'est à ces qualités qu'il semble posséder, à un point de vue superficiel, qu'il doit son déplorable insuccès.

M. FOSTER : J'amerais demander si les frais de déplacement de ces messieurs ont été payés par le gouvernement.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui.

M. FOSTER : Leurs familles sont-elles allées avec eux ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je crois que M. Devlin et M. Jury sont partis avec leurs familles.

M. FOSTER : A-t-on payé les frais de déplacement des familles ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Une certaine proportion dont je ne puis donner le chiffre. Je pourrai renseigner l'honorable député demain, s'il le veut.

M. FOSTER : A-t-on payé les frais de voyage de MM. Devlin et Jury dans l'ouest ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui.

M. FOSTER : Ainsi, c'est une propagande assez coûteuse que mon honorable ami entreprend, et je ne pense pas qu'il en obtienne de très bons résultats. Il m'a toujours semblé, et je crois que ça toujours été l'opinion générale, des deux côtés de la Chambre, qu'il était difficile d'avoir des immigrants d'Irlande. Je crois que les raisons données par mon honorable ami à ma gauche (M. Davin) ont beaucoup d'à-propos, et il me semble que le montant d'argent que mon honorable ami se propose de dépenser en Irlande, dans les circonstances, après la réception faite au surintendant de l'émigration là-bas, ne nous donne pas lieu d'espérer de bons résultats.

J'ai été surpris de voir chez mon honorable ami (M. Wallace) tant d'hésitations avant d'aborder la véritable raison de la nomination de M. Devlin.

M. Devlin est allé en Irlande, parce que lui-même et le gouvernement ont cru la chose nécessaire, non pas tant dans l'intérêt de l'Irlande ou de l'immigration, mais dans l'intérêt de M. Devlin, et l'on n'a pas cru trouver de meilleure excuse que de l'envoyer à Dublin, ce foyer de l'intelligence et la capitale de l'Irlande, et, vaut autant le dire tout de suite, était pour trouver une place pour M. Devlin que l'on a préparé cette affaire.

A quoi bon, de la part du ministre, nous dire que ces hommes sont engagés au mois, après avoir payé un certain montant pour leur faire connaître le pays, puis pour leur faire traverser l'Atlantique avec leurs familles. Ils seront employés à l'année.

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR** : J'ai dit cela au sujet des agents temporaires que j'avais nommés, non pas au sujet de M. Devlin.

M. STENSON : J'ai écouté aussi attentivement que possible le discours de l'ex-contrôleur des Douanes (M. Wallace), mais je n'ai pu saisir tout ce qu'il a dit. J'ai cru lui entendre dire, cependant, que les immigrants qui pourraient venir du sud de l'Irlande ne seraient peut-être pas de loyaux sujets canadiens. J'aimerais demander à l'ex-contrôleur des Douanes si c'est cela qu'il a voulu dire, et je lui demanderai de parler assez haut pour être entendu dans cette partie-ci de la Chambre.

M. WALLACE : Je regrette de n'avoir pu me faire entendre. J'ai dit que M. Devlin avait été envoyé à un endroit où la population, tel que la presse représente la chose, ne lui avait donné aucun encouragement, mais au contraire l'avait avili ainsi que le pays qu'il représentait, et que la seule cause de cela, à mon avis, c'était que le Canada est une partie, et une partie loyale de l'Empire britannique ; et que si cela était la seule raison pour attaquer le Canada et son agent, l'Irlande n'était pas un bon pays où chercher des immigrants ; et je répète la chose, et la dirai avec plus d'énergie si l'honorable député ne comprend pas.

M. STENSON : Je sais que l'ex-contrôleur des Douanes a dit des choses beaucoup plus fortes que cela, mais je ne suis pas disposé à accepter les rapports des journaux disant que la population du sud ou de toute autre partie de l'Irlande condamne le Canada. Nous avons dans le pays des gens de toutes les parties de l'Irlande, du sud, du nord, de l'est et de l'ouest, et ils sont tous loyaux et bons citoyens canadiens. Si même quelques rapports de journaux blâmaient M. Devlin parce qu'il va en Irlande chercher des immigrants, nous ne devrions pas y accorder plus d'importance qu'aux rapports de journaux relatifs à des déclarations faites par l'ex-contrôleur des Douanes (M. Wallace). Cela ne serait pas à l'avantage du pays et de l'ex-contrôleur des Douanes, si nous devons croire tout ce que les journaux disent de lui. Je suis heureux de voir cependant que l'ex-contrôleur des Douanes ne maintient pas ce que j'avais cru lui entendre dire, que les gens du sud de l'Irlande ne feraient pas de bons colons pour le Canada.

M. SPOULE : L'honorable ministre aurait-il la bonté de nous dire quand ces agents ont été nommés, et de quand date leur traitement ?

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR** : Autant que je puis dire, de mémoire, M. Devlin est entré en fonctions le 1er mai, et il en est de même de M. O'Kelly. M. Griffin est entré en fonctions le 1er avril. Quant à MM. Jury et Webster, je ne saurais donner les dates sans voir les livres.

M. SPOULE : La question posée par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) est à l'effet de savoir si ces messieurs retireraient leur traitement lors de leur voyage à la Colombie-Anglaise, et j'ai cru que l'honorable ministre avait répondu affirmativement. Dans ce cas, nous devons conclure que M. Jury retirait son salaire alors qu'il faisait des conférences sur la question de la circulation des tramways le dimanche, à Toronto.

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR** : J'ai expliqué cet item, il y a quelque temps, lorsqu'il a été soumis à la Chambre. M. Jury avait obtenu une semaine de congé pour aller à Toronto préparer sa famille pour le départ pour l'Europe. Le discours en question fut probablement fait dans le cours de cette semaine. Je suis informé qu'il n'avait pas l'intention de prendre part à cette campagne, mais que se trouvant à une assemblée, il avait été appelé à donner son opinion.

M. SPOULE : J'ignore s'il est connu de l'honorable ministre que M. Jury a toujours passé pour un athée, et qu'il se vantait de l'être, et je lui demanderai si c'est un homme de cette classe qu'il faut envoyer à l'étranger.

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR** : Je ne me suis pas enquis des idées religieuses de M. Jury, et je ne saurais dire s'il est athée ou non. J'ai remarqué la chose dans les journaux, et j'ai aussi observé qu'elle était carrément répudiée, mais je ne suis pas en état de donner une opinion formelle. Nous ne faisons pas subir un examen religieux aux agents d'immigration.

M. SPOULE : Je crois qu'il leur faudrait aller à une autre école, si la chose se faisait.

M. WALLACE : Je dois dire, en réponse à l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Stenson), qui prétend que j'ai fait des énoncés qui ne me font pas honneur

M. STENSON : Je n'ai pas dit que vous avez fait tels énoncés, mais qu'ils vous étaient attribués par les rapports des journaux, rapports auxquels je ne voulais pas croire, parce que ces énoncés n'étaient pas du tout dignes de vous.

M. WALLACE : Je prierais l'honorable député de citer quelques énoncés venant de moi et que je ne sois pas prêt à justifier devant la Chambre. Je n'ai pas l'habitude de dire une chose dans un endroit et une autre chose ailleurs, comme certains honorables députés que je pourrais désigner. Quand je fais une déclaration, je la crois vraie et suis prêt à la soutenir devant la Chambre, ou partout ailleurs.

Traitement des agents dans les pays étrangers.....\$ 17,500

M. OLIVER : Avant que l'on adopte cette résolution, je désire appeler l'attention de la Chambre sur la nécessité pour les agents du gouvernement à l'étranger d'exercer un plus grand soin dans le

choix des immigrants. Le travail des agents dans la province de Galicie, dans l'empire d'Autriche, a eu un succès remarquable depuis un an, au point de vue du nombre, mais il n'en est pas de même au point de vue de la qualité, si l'on prend la richesse pour base. De fait, il y a eu dans le Nord-Ouest une forte immigration de Galicie, mais un grand nombre de ces immigrants sont très pauvres. Beaucoup d'entre eux sont sans moyens aucuns, et je désire avertir le gouvernement que si cette immigration continue, il se trouvera dans la nécessité d'aider à ces gens les deux, et peut-être les trois premières années qu'ils seront dans le pays. Bien que la contrée qu'ils viennent habiter soit riche et offre de grands avantages à la colonisation, il faut aux colons quelques moyens d'existence jusqu'à ce qu'ils puissent retirer suffisamment de la terre. Si les immigrants viennent les mains vides dans un pays où ils ne peuvent trouver d'emploi et de bons gages, et cela ne se trouve pas dans les Territoires, ils seront tout simplement un fardeau pour les autres colons ou pour le gouvernement, jusqu'à ce qu'ils aient enfin quitté le pays ou aient acquis quelques ressources, ce qui vient lentement. En outre, le fait qu'ils auront à compter sur la charité sera comme une preuve contre cette partie des territoires où ils seront, parce qu'ils y mourront de faim, tandis que cela peut ne pas dépendre du pays ni de la population, mais des circonstances.

Je ne discuterai pas le mérite de ces colons, mais je dis que c'est une grande erreur de supposer que tous ces immigrants qui viennent de la Galicie sont de la même nationalité et de la même classe désirable.

Nous avons dans le district où je demeure, et où viennent ces gens, un certain nombre de bons colons venant de la Galicie. Ils sont de nationalité allemande; ils sont venus pauvres, mais ils ont réussi. Cependant, ils ne sont pas venus les mains vides; ils avaient quelques moyens et, par le travail et l'industrie, ils ont réussi. Mais ces autres colons, prétendus Galiciens, sont des Russes, une race toute différente des Allemands, qui n'ont pas les mêmes idées de travail, d'économie et d'industrie; or, si les Allemands industrieux ont dû peiner avec quelques moyens, évidemment ces Galiciens qui n'ont pas les mêmes idées, et moins de moyens, seront un fardeau pour la société ou le gouvernement.

Comme représentant du Nord-Ouest, je dois dire qu'en matière d'immigration, la qualité est beaucoup plus importante que la quantité. Un petit nombre d'une bonne classe est bien préférable à un grand nombre d'une classe inférieure, et bien qu'il soit sage de tenter tous les efforts pour attirer les colons dans le pays, le département devrait aussi s'attacher à ne faire venir que de bons colons qui, au lieu d'être une charge pour le pays, seront utiles. Nous sommes assez pauvres, nous ne voulons pas accroître cette pauvreté par l'importation des prolétaires d'Europe. Si l'on nous demande d'affecter une somme considérable à l'immigration, on doit dépenser cet argent pour faire venir non pas une classe inférieure, mais une classe supérieure de colons possédant quelques moyens pour développer nos ressources.

Je dirai encore un mot de la politique d'immigration de l'ancien gouvernement, mais non pas à un point de vue de parti. Je crois que les efforts du département d'immigration ont été mal dirigés. On a voulu avoir la quantité au lieu de la qualité,

M. OLIVER.

et je prétends que c'est là une erreur et qu'il vaudrait mieux dépenser la même somme d'argent pour faire venir de bons colons, plutôt que de faire venir un grand nombre de gens qui ne sont pas capables, et, dans un bon nombre de cas, ne veulent pas rester dans le pays.

C'est un fait reconnu qu'une grande partie de nos crédits affectés à l'immigration a servi à faire venir des colons d'Europe aux Etats-Unis, par le Canada; des gens à qui notre pays ne convenait pas, des gens appartenant à la classe la plus pauvre, et qui, ne pouvant trouver d'ouvrage parmi nous, ont dû s'en aller aux Etats-Unis; de sorte que l'argent dépensé pour eux a servi à l'immigration aux Etats-Unis.

Aujourd'hui, les Etats-Unis ont une loi relative au travail étranger, excluant l'immigrant pauvre. C'est l'intérêt des compagnies de bateaux à vapeur, vu que tous les employons comme agents, d'avoir des passagers; peu leur importe que ce soit, ou non, des colons. Or, si les Etats-Unis excluent maintenant les classes pauvres, la seule chose à faire, pour ces compagnies, c'est d'amener chez nous les immigrants pauvres. Ainsi, nous sommes aujourd'hui dans une position bien différente de celle que nous occupions auparavant. Si ces gens veulent émigrer, les compagnies, sur lesquelles nous comptons, jusqu'à un certain point, transporteront les bons passagers aux Etats-Unis, et les pauvres ici.

En demandant à la Chambre de voter ce crédit considérable, il convient, par-dessus tout, que nos agents sur le continent européen aient instruction de mettre beaucoup de soin dans le choix des immigrants, non seulement quant aux personnes mêmes, mais quant à leurs moyens, car, ainsi que je l'ai déjà dit, il est inutile de mettre un colon dans les prairies les mains vides, et lui dire d'y gagner sa vie, cela est impossible.

M. SPROULE: J'aimerais demander à l'honorable ministre dans quels pays étrangers il emploie des agents, quel est leur champ d'opérations, quels sont leurs noms et leur traitement.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Voici les noms des agents dans les pays étrangers: Hector Fabre, Paris, France, \$1,200; D. Fortin, Bruxelles, \$1,800; M.-D. McInnes, agent en chef du personnel des Etats-Unis, \$1,500; C.-O. Swanson, \$1,400; R.-H. Swallow, \$900; James Greene, \$1,200; J. Crawford, \$900; E.-L. Coffin, \$900; J.-B. Morin, \$800; O. Corbeil, \$500, et J.-H. Rousseau, \$500.

Ceux dont je n'ai donné que les noms sont des agents voyageurs qui n'ont pas de bureaux permanents. Ils voyagent dans diverses parties des Etats-Unis. MM. McInnes, Swallow, Greene, Crawford et Coffin opèrent dans les Etats du Michigan, Dakota-sud, Kansas, Illinois et Iowa. MM. Morin, Corbeil, Rousseau et Swanson, s'occupent surtout de la Nouvelle-Angleterre. Les quatre derniers, à l'exception de M. Rousseau étaient à l'emploi du ministère avant mon arrivée; leurs fonctions et leurs traitements restent les mêmes.

M. SPROULE: J'ai vu dans un journal, l'autre jour, qu'un agent du gouvernement canadien—on ne disait pas s'il s'agissait du gouvernement fédéral ou provincial—opérant dans le Massachusetts,

cherchait à repatrier les Canadiens-français, et leur offrait pour revenir au Canada de 100 à 120 acres de terre, et au moins \$500 en argent, pour les aider à s'établir. Cet agent cherchait-il à tromper les gens, ou cet écrit est-il faux ? Le ministre en connaît-il quelque chose ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'ai vu l'écrit dont parle l'honorable député. Ce doit être une exagération des paroles de l'agent. Si je me rappelle bien, on désignait l'agent, et c'est un de ceux que je viens de nommer. Il est inutile de dire que nos agents ne sont pas autorisés à offrir des conditions aussi libérales.

M. FOSTER : J'aimerais à connaître le mode adopté pour le travail de ces agents dans les Etats-Unis. L'autre jour, un collègue de l'honorable ministre nous a lu une liste de 61 agents dissimulés par tous les Etats-Unis et qui doivent être payés en proportion des résultats obtenus. L'honorable ministre peut-il donner quelques explications ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ces noms ne paraissent pas ici, puisque ces agents ne reçoivent pas le salaire. Ces agents font aux Etats-Unis, pour le Canada, ce que pendant plusieurs années, et peut-être encore aujourd'hui, les chemins de fer américains faisaient au Canada. Nous avons employé les agents de billets des chemins de fer américains dans les villes et villages des Etats du Ouest, et nous leur payons une commission sur chaque immigrant qu'ils envoient s'établir au Nord-Ouest. Cette commission est payée sur le rapport de notre agent d'immigration à Winnipeg, après que le colon est établie à sa satisfaction dans le Nord-Ouest.

M. FOSTER : Quelle commission paie-t-on et comment l'honorable ministre va-t-il s'assurer que les paiements sont faits à qui de droit, et pour un travail réellement fait ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : La commission est de \$3 pour chaque immigrant adulte du sexe masculin. Il n'y a pas d'autres arrangements. L'agent qui envoie un immigrant au Nord-Ouest, lui donne un certificat ; l'immigrant remet ce certificat au commissaire de l'immigration en arrivant à Winnipeg. Il y a un mode de contrôle pour prévenir les fraudes, mais le principal mode d'opération est le certificat de l'agent que l'immigrant remet au commissaire. Lorsque le colon est établi à la satisfaction du commissaire, il donne un ordre de paiement, et l'argent est expédié d'ici à celui qui y a droit.

M. SPROULE : Sont-ce là tous les employés à l'étranger, où y en a-t-il d'autres en Allemagne, en Suède et en Norvège ? Je crois qu'il nous vient d'excellents immigrants de la Suède et de la Norvège, et j'aimerais à savoir si l'honorable ministre a tenté quelques efforts pour obtenir de nouveaux immigrants de ces pays.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Nous n'avons pas d'agents en Suède ni en Norvège. Nous y avons envoyé quelqu'un chargé de nous faire un rapport sur les chances de succès qu'il pourrait y avoir, mais il habite là en permanence. C'est à propos de lui que l'honorable député d'Assiniboia

(M. Davin) a fait une interpellation au commencement de la session ; c'est M. Jones, autrefois de Montréal.

M. SPROULE : Avez-vous des agents en Allemagne ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Non.

Dépenses éventuelles, agences canadiennes, anglaises, étrangères, et dépenses générales pour l'immigration.....	\$96,500
---	----------

M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il donner aussi près que possible, le chiffre des dépenses éventuelles seulement ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je puis donner tous les détails. Pour toutes les agences du Canada y compris Québec, Montréal, Halifax, Saint-Jean, Winnipeg et toutes les agents dont j'ai donné les noms, \$12,000 ; pour les dépenses éventuelles en Angleterre et en Irlande, y compris les frais de voyage des personnes que j'ai nommées et les dépenses du bureau de Liverpool, \$16,000. Les dépenses en pays étrangers, y compris les Etats-Unis, sont de \$6,000. Nous évaluons les primes pour les colons venant des Etats-Unis à \$2,000. Ce calcul n'est qu'approximatif et dépend du nombre d'immigrants que nous aurons. Pour des annonces dans les journaux du Canada et des Etats-Unis, l'achat d'éditions spéciales, etc., \$3,000. Manuels, brochures, papeterie, impressions, \$6,000. Il y a aussi \$3,050 pour la société de repatriement de Montréal, dont j'ai expliqué la nature l'autre jour. Nous calculons à \$1,500 les soins à donner aux immigrants dans les hôpitaux du Nord-Ouest. L'inspection des enfants pauvres, \$1,000 ; primes pour ces enfants, \$3,500 ; primes en Angleterre et en Europe, aux agents des lignes des steamers, \$8,000 ; inspection des bestiaux des émigrants par les vétérinaires, qui existe depuis quelques années, \$2,000. Pour les dépenses des délégués et transport des personnes qui viennent quelquefois visiter le pays avec mission de faire un rapport, \$1,000. Fret au bureau principal, \$250 ; dépenses du bureau du haut-commissaire à Londres se rapportant à l'immigration, \$15,934.64. Honorable Hector Fabre, agent à Paris, éditeur du journal le *Paris-Canada*, la même subvention que l'an dernier, \$1,000. Impression de brochures pour être distribuées sur le continent, \$4,000 ; port, \$583 ; publicité, \$2,000 ; total, environ \$94,000.

M. BERGERON : J'aimerais à savoir si c'est sur ce crédit qu'on a pris l'argent nécessaire au repatriement des Canadiens qui sont allés au Brésil, l'an dernier ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Nous discutons actuellement le crédit pour l'an prochain. A même le crédit de cette année, nous avons payé \$3,370 pour le transport des Canadiens-français—je crois qu'ils étaient tous Canadiens-français—qui étaient allés au Brésil, et qui se sont trouvés là dans la misère et ont été ramenés au pays. Cette dépense a d'abord été faite à même le crédit affecté à l'immigration, et je demande un crédit complémentaire pour parfaire le crédit affecté à l'immigration.

M. BERGERON : L'honorable ministre dit que cet argent a été dépensé pour le rapatriement de

Canadiens-français. Les gens qui sont allés à l'an dernier, quand j'ai appelé l'attention du gouvernement sur leur départ, étaient des Canadiens-français, mais on me dit, et je voudrais m'en assurer, que l'argent qui a été payé dernièrement n'a pas servi au repatriement des Canadiens-français partis de Montréal pour le Brésil, mais bien pour le repatriement de gens qui étaient venus d'Europe à nos dépens et qui se sont ensuite embarqués pour le Brésil et que nous faisons revenir ici. C'est-à-dire que nous payons trois fois pour le transport de gens qui ne sont pas des Canadiens. C'est ce qui m'a été dit l'autre jour à Montréal, et je voudrais savoir si c'est vrai. Le ministre a-t-il un moyen de savoir si cet argent a été payé pour des Canadiens-français ou autres, ou pour des immigrants venus d'Europe et partis ensuite pour le Brésil, et qui reviennent maintenant dans le pays ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Si je me rappelle bien, l'argent a été payé sur une traite du consul anglais à New-York. Mais je crois pouvoir déclarer à l'honorable député que cet argent a servi à repatrier des émigrants partis du Canada pour le Brésil. Naturellement, il est impossible d'affirmer que dans une affaire de ce genre, il n'y avait pas une ou deux exceptions ; mais mes renseignements disent le contraire, et je les crois exacts.

M. BERGERON : Je désirerais une réponse catégorique. Je suis informé par des personnes qui sont allées au Brésil, que cet argent a surtout servi à des gens venus d'Europe et non pour les Canadiens. Ceux qui sont revenus dernièrement se sont plaints de n'avoir pas pu obtenir d'argent, parce qu'il avait tout été dépensé pour des immigrants étrangers.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je ne le crois pas, mais je vais m'en assurer.

M. BERGERON : Le ministre peut-il me donner ce renseignement avant de demander l'adoption du crédit en dernière épreuve ?

M. SPROULE : L'honorable ministre a parlé d'une somme de \$3,000 pour les enfants pauvres qui viennent dans ce pays. Peut-il nous dire à quoi sert cet argent ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il sert à payer les dépenses de ceux qui vont faire l'inspection de ces enfants. Depuis quelques années, il existe un arrangement en vertu duquel un fonctionnaire fait l'inspection de ces enfants et envoie un rapport, sur des formules spéciales, aux commissions du gouvernement local en Angleterre, donnant des renseignements sur la manière dont ces enfants s'arrangent.

M. SPROULE : Est-ce tout ce que reçoivent ces institutions qui amènent des enfants au Canada ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ceci est pour l'inspection seulement.

M. FOSTER : N'a-t-on pas aussi parlé de primes ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : On accorde aussi une prime de \$2 par tête à certaines institutions philanthropiques des vieux pays, à des per-

M. BERGERON.

sonnes qui sont connues depuis des années par le ministère, pour chaque jeune immigrant aîné sous les auspices de ces sociétés. A ce propos, je dois dire que nous ne faisons qu'exécuter un arrangement conclu depuis des années par l'ancien gouvernement. Pour ma part, j'ai des doutes sur la sagesse de cet arrangement, mais je n'ai pas cru devoir le modifier sans un examen plus approfondi.

M. BERGERON : Je crois que l'honorable ministre a déclaré que les \$3,300 sont déjà payés. A-t-il l'intention de consacrer quelque autre argent à cette fin ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ces jours derniers, le gouvernement a fait savoir qu'il n'honorait plus de traites, excepté pour des cas très urgents, ce qui est une manière de laisser entendre que s'il est possible d'éviter toute autre dépense, il aimerait à le faire. Nous nous sommes trouvés dans une position difficile. Il s'agissait de savoir si nos malheureux compatriotes qui étaient partis pour le Brésil en dépit, me dit-on, des remontrances les plus vives de nos fonctionnaires, et qui s'étaient mis eux-mêmes dans cette infortunée position devait être serouus ou abandonnés à leur sort. La question est discutable, et le gouvernement ne serait pas justifiable d'aller trop loin dans cette voie, mais il a cru que, dans les circonstances, il s'agissait d'un cas tout spécial ; on nous avait rapporté que ces gens étaient dans un grand dénûment, et que c'étaient un acte d'humanité de les repatrier. Naturellement, le gouvernement admet qu'il ne faut pas aller trop loin dans cette voie, et il espère que la chose n'arrivera plus.

M. BERGERON : En septembre dernier, j'ai appelé l'attention du gouvernement sur le fait qu'on cherchait à entraîner au Brésil environ 300 de nos compatriotes. Le premier ministre n'a pas semblé comprendre alors toute la question, car il ne l'aurait pas traitée aussi légèrement. Il m'a répondu sur le ton de la plaisanterie que le Canada vaut mieux que le Brésil, et que les Canadiens feraient mieux de rester chez eux.

Je lui ai fait remarquer que les gouvernements d'Italie, d'Angleterre et de France empêchaient ce genre d'émigration en obligeant les agents ou les lignes de steamers à déposer une somme suffisante pour assurer le repatriement des émigrants au cas où les représentations seraient fausses. Cette recommandation n'a pas été prise au sérieux, comme on peut en juger par les remarques de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Si l'on avait suivi mon conseil et si l'on avait obligé les agents de la Compagnie brésilienne à déposer une certaine somme, nous ne serions pas aujourd'hui obligés de voter de l'argent pour repatrier ces émigrants.

Le même cas peut se présenter de nouveau, et je prétends qu'il est du devoir du gouvernement canadien d'imiter les gouvernements d'Italie, d'Angleterre et de France sous ce rapport. Ces gens qui sont allés au Brésil racontent des histoires navrantes, et toute l'affaire a été conduite d'une manière honteuse. Bien que le gouvernement soit coupable jusqu'à un certain degré, ce serait un acte de patriotisme de les ramener.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Comment prétendez-vous le gouvernement coupable ?

M. BERGERON : Il aurait dû empêcher le départ.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Comment le pouvait-il ?

M. BERGERON : En obligeant les compagnies de steamers ou les agents à faire un dépôt, comme font les autres gouvernements.

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Nous ne pouvons pas empêcher les gens de quitter le Canada, s'ils le veulent. J'ai pris des renseignements sur cette affaire auprès de M. Burgess, l'ex-sous-ministre, et il m'a dit que nos agents d'immigration à Montréal avaient fait tout en leur pouvoir pour les empêcher de partir. Ils sont allés au Brésil en dépit des remontrances les plus vives de nos agents. Quand des individus veulent absolument quitter le pays, tout ce que le gouvernement peut faire, c'est de leur conseiller de rester. Si, malgré cela, ils préfèrent s'en aller, l'honorable député (M. Bergeron) ne peut pas en tenir le gouvernement responsable. En les repatriant, nous avons plutôt accompli un acte de charité, et je ne crois pas que la Chambre soit disposée à nous le reprocher.

M. BERGERON : Il aurait mieux valu ne pas les laisser partir, mais puisqu'ils sont là-bas, ce serait un acte d'humanité de les repatrier. L'argent voté à cette fin a été employé à ramener des étrangers qui étaient venus au Canada et s'étaient ensuite rendus au Brésil.

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : La traite venait du consul anglais à New-York, mais c'est le consul anglais de Rio qui a surveillé l'embarquement de ces immigrants. Ses lettres nous ont laissé l'impression qu'il s'est montré très prudent, et je ne crois pas que les cas comme ceux que mentionne l'honorable député soient en nombre appréciable.

M. SPROULE : Quel moyen l'honorable ministre prend-il pour s'assurer que les immigrants qui nous arrivent d'Europe conviennent au pays ?

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je suppose que l'honorable député fait allusion à la question soulevée par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver). Cela peut donner lieu à un débat prolongé, mais je n'ai pas la moindre objection à entreprendre la discussion, si c'est le désir de l'opposition. Ces Galiciens sont amenés ici par l'entremise de deux ou trois hauts fonctionnaires du gouvernement autrichien. Jusqu'à présent, ces immigrants se sont livrés à l'agriculture, et sur les 1,800 arrivés à Winnipeg durant ces trois ou quatre derniers mois, ce n'est qu'avec 100 ou 150 que nos agents ont eu quelques difficultés, lorsqu'il s'est agi de les établir. Vu qu'ils sont tous adonnés à l'agriculture et ne souffrent pas du froid, ce résultat est assez encourageant. Le plus grand nombre se suffisent à eux-mêmes et possèdent un peu d'argent.

M. SPROULE : De quel pays parlez-vous ?

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Depuis le commencement de l'année, nous n'avons guère reçu d'immigrants européens, autres que ces Galiciens. L'immigration qui nous arrive est le résultat des brochures qui ont été distribuées. Nous acceptons ceux qui viennent, et nous n'avons aucun moyen d'aller à l'épluchage.

J'ai étudié la question d'une inspection au port de débarquement, et du renvoi de tous ceux qui sont sans moyens, et je n'hésite pas à avouer que j'ai trouvé ce mode impraticable. Il aurait pour résultat de nous mettre en antagonisme avec les agents des lignes de steamers, et après avoir étudié la question, je suis resté convaincu que cela arrêterait toute immigration. Les agents enverraient les immigrants à New-York ou dans l'Amérique du Sud, et la conséquence immédiate serait que nous n'en aurions pas du tout. A moins que nous ne soyons prêts à affronter cette conséquence, il est impossible, pour le moment, d'adopter les mesures que propose l'honorable député (M. Sproule).

M. SPROULE : Je parlais aussi de l'immigration anglaise et irlandaise, parce qu'autrefois, nos agents opéraient dans les villes où ils ne pouvaient guère espérer trouver de cultivateurs. Quelles instructions donne-t-on aux agents au sujet des endroits où ils doivent travailler et de la classe de gens qu'ils doivent nous envoyer ?

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Le gouvernement considère que le Canada a autant d'ouvriers et de journaliers qu'il lui en faut, et nos agents ont des instructions formelles de ne pas encourager cette classe d'immigrants. Nous leur recommandons de n'encourager que l'immigration de ceux qui sont habitués à l'agriculture.

M. SPROULE : Les brochures et écrits distribués par le gouvernement parlent-ils exclusivement du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, ou donnent-ils aussi des renseignements sur les autres provinces ?

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Jusqu'à présent ces écrits se rapportaient surtout au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest. Je suis à faire préparer une brochure concernant tout le Canada, et qui sera imprimée par sections détachées, afin de pouvoir en faire la distribution séparément. J'ai voulu qu'il y eût des renseignements sur toutes les parties du Canada. Les brochures actuelles traitent surtout de la partie du pays, à l'ouest du lac Supérieur : la région du lac des Bois, le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise. Il y a aussi des chapitres sur les provinces de l'est.

M. BERGERON : Je partage l'opinion de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), quand il dit que nous devrions nous efforcer d'avoir la meilleure classe d'immigrants possible, et quand il parle de ces Galiciens, je suis tout disposé à le croire, parce qu'il les a vus à l'œuvre. Je dois dire cependant qu'il y a quelques semaines, trois cents de ces Galiciens sont descendus à Montréal, et tous ceux qui les ont vus, et les journaux des deux partis s'accordent à dire qu'il y avait parmi eux les plus beaux hommes et les plus belles femmes qui aient jamais mis le pied sur le sol du Canada. Tout le monde en félicitait le gouvernement, et exprimait l'espoir qu'il nous en amènerait beaucoup d'autres comme ceux-là.

M. OLIVER : Je n'ai qu'une chose à dire : c'est que l'automne dernier, un certain nombre de ces Galiciens mendiaient dans les rues d'Edmonton et d'après le nombre qui est arrivé cet été, je suppose qu'on en verra un plus grand nombre mendier l'automne prochain.

M. FOSTER: Je n'ai pas entendu l'honorable ministre nous dire s'il y a un agent d'immigration à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Cette ville a-t-elle été reléguée dans l'ombre?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: M. Gardiner est là depuis quelques années, je crois.

Commission géologique \$57,000

M. SPROULE: Je remarque une diminution dans ce crédit. Avec le mouvement général qui se manifeste pour les opérations minières et les demandes de renseignements qui nous arrivent de toutes parts, à l'égard des terrains miniers du Canada, l'honorable ministre croit-il opportun ou prudent de diminuer le crédit ou de limiter les opérations de la commission géologique?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: L'an dernier, nous avons demandé un crédit de \$60,000. Après m'être consulté avec M. Dawson, le chef de la commission géologique, j'en suis venu à la conclusion, et il a été de mon avis, que les travaux de la campagne pouvaient être poursuivis presque sur le même pied avec \$50,000. J'ai étudié la question minutieusement avec M. Dawson, et il croit que le travail peut très bien se faire avec ce crédit.

M. FOSTER: Quels résultats ont donné les forages de puits artésiens dans les Territoires du Nord-Ouest?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de résultat satisfaisant. Aucun dépôt d'huile n'a encore été trouvé, et nous avons l'intention durant cette campagne de faire creuser deux puits artésiens près d'Athabaska-Landing, sous la direction du Dr Dawson.

M. SPROULE: L'honorable ministre veut-il nous dire combien il y a d'hommes occupés maintenant à faire ces explorations, et à quels endroits ils sont?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Le Dr Bell, du côté nord du détroit de la baie d'Hudson; le professeur Macoun, au pied des montagnes-Rocheuses; le Dr Ellis, dans les comtés de Lunark, Renfrew, Frontenac et Addington, dans l'Ontario; M. Hugh Fletcher, dans les houillères de Cumberland, Nouvelle-Ecosse; M. McConnell, dans la Kootanie-occidentale, C.-A.; M. Tyrrell, près du lac Winnipeg; M. Low, du côté sud du détroit de la baie d'Hudson; M. Robert Chalmers, à différents endroits de la province de Québec; M. Faribault, dans la Nouvelle-Ecosse; M. William McInnes, dans la région de Manitou de l'Ontario-occidental; M. A.-E. Barlow, près de Haliburton, dans l'Ontario-central; M. James McEvoy, dans la Kootanie-occidentale, C.-A.; M. C. W. Willmot, collectionneur des spécimens dans diverses localités; M. A.-W. Brock, dans la Kootanie-occidentale, C.-A.; le Dr Frank Adams, dans l'Ontario-central, près de Haliburton; et M. L.-W. Baily est occupé à examiner les ressources minérales du Nouveau-Brunswick. Chacun de ces messieurs a un certain nombre d'hommes avec lui.

Sauvages—Transport des sauvages du lac des Deux-Montagnes, d'Oka à Gibson..... \$200

M. SPROULE: Tous les ans, depuis plusieurs années, j'ai remarqué dans le budget un crédit pour M. OLIVER.

le transport de ces sauvages d'Oka—tous les ans, je crois, depuis que je siège dans cette Chambre, c'est-à-dire depuis dix-neuf ans. On dirait qu'il est difficile de les faire partir, ou bien, il doit y en avoir un très grand nombre. Le ministre sait-il combien il faudra de temps pour les transporter?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: D'après les renseignements que j'ai reçus, il a été dépensé une moyenne de \$200 par année depuis sept ou huit ans. Une réserve a été choisie pour eux dans le township de Gibson, au moyen d'un arrangement avec le gouvernement de l'Ontario, et on s'est efforcé d'induire les sauvages à aller s'y fixer. Quant un sauvage manifeste le désir de partir, ses dépenses sont payées.

M. SPROULE: L'honorable ministre peut-il nous dire si on a transporté des sauvages l'année dernière dans le township de Gibson?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Je n'ai aucune information à ce sujet.

Manitoba et Territoires du Nord-Ouest—
Provisions pour les Sauvages, etc..... \$751,374

M. DAVIN: Je désire signaler à l'attention du comité quelque chose qui me paraît irrégulier. L'information donnée en demandant des soumissions pour 1896-97 diffère essentiellement de celle donnée en demandant des soumissions pour 1897-98. Dans les listes pour 1897-98, il n'y a aucune information relativement au Manitoba, et on dirait, en conséquence, que l'intention n'est pas de demander des soumissions, et cependant, il faut du lard fumé, des biscuits, farine, savon, thé, poudre, plomb de chasse, et une douzaine d'autres articles. Je veux faire savoir ce qui a eu lieu, et ce qui, je le crains, deviendra général, en examinant ces annexes.

Au commencement de la session, j'ai demandé la correspondance échangée entre le département des Affaires des Sauvages à Ottawa et les officiers du département à Regina et à Winnipeg, relativement à la fourniture des provisions à l'école industrielle de Saint-Paul, et aussi la correspondance échangée entre le département et la Compagnie de la Baie d'Hudson à Winnipeg. En remontant au 10 octobre, je vois, à la page 25 de la réponse, que M. Chipman a adressé une lettre à l'aide-surintendant général des Affaires des Sauvages à Ottawa, déclarant que la Compagnie de la Baie d'Hudson, durant l'exercice expiré le 30 juin 1896, avait obtenu l'entreprise pour l'école que je viens de mentionner, et que depuis l'expiration du contrat, elle avait fourni les provisions au même prix, quand elle aurait bien pu exiger le prix de vente ordinaire de ces articles. Il se plaignait du fait que la fourniture de ces provisions, à compter du 1er octobre, avait été adjugée à M. J.-H. Cockburn, épicier du lieu, sans avoir demandé des soumissions, suivant d'usage adopté depuis plusieurs années, et il demandait si le présent arrangement était temporaire, ou si le département se proposait de demander des soumissions comme par le passé. A la page 23, il y a une lettre de M. Hayter Reed à M. McColl, inspecteur des agences des Sauvages à Winnipeg, et elle est ainsi conçue:

J'ai reçu votre lettre du 12 courant. J'ignorais, avant de la recevoir, que vous aviez demandé des soumissions pour la fourniture de la viande à l'école industrielle de la Terre de Rupert.

Ayez la bonté d'envoyer ces soumissions au département ainsi que celles pour la fourniture des épiceries ou autres provisions, si vous en avez reçu quelques unes.

A la page 7 de cette réponse, nous avons la réponse de M. McColl. Il dit :

WINNIPEG, MAN., le 24 octobre 1896.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 19 courant, et, en réponse, je vous envoie sous ce pli, ainsi que vous le demandez, des copies des soumissions que j'ai reçues pour la fourniture de la viande, épiceries, houille et bois à l'école industrielle de la Terre de Rupert durant le présent exercice.

A ce sujet, je dirai que sur la foi de votre lettre du 30 juillet dernier, m'enjoignant de suivre les instructions du commissaire des Sauvages au Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest au sujet des dépenses pour le présent exercice, j'ai demandé à cet officier l'autorisation d'annoncer qu'il fallait des soumissions pour la fourniture des provisions ci-dessus mentionnées, et il m'a renvoyé à l'honorable Joseph Martin pour avoir une liste (dont copie est incluse) des personnes qu'il recommanderait pour obtenir cette entreprise. En conséquence, des formules de soumissions ont été envoyées aux commerçants inscrits sur la liste, et l'entreprise a été adjugée aux plus bas soumissionnaires, dont voici les noms:—

J.-W. Cockburn, épiceries.

F. Sagrott, viande.

Hardstone, Windatt et Cie, houille anthracite.

D.-E. Adams, houille grasse et de forge, et

T.-D. Robinson, bois.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé.) C. MCCOLL,
Inspecteur des agences.

A la page 4, nous avons une lettre adressée par M. Hayter Reed à M. Chipman.

J'accuse réception de votre lettre du 10 du mois dernier concernant la fourniture des épiceries et autres provisions requises par l'école industrielle de Saint-Paul: et, en réponse, je vous informe que le commissaire des Affaires des Sauvages a ordonné que des soumissions fussent demandées à un nombre restreint de marchands, comme autrefois, et la fourniture a été adjugée pour jusqu'au 30 juin 1897, aux mêmes conditions que l'année dernière.

Votre serviteur,
(Signé.) HAYTER REED,
Aide-surintendant-général des Affaires des Sauvages.

Auparavant, il était d'usage d'envoyer des listes^s comme celles que j'ai ici, et le public, ainsi que le gouvernement avaient l'avantage d'avoir une concurrence raisonnable, mais d'après le présent système, cet avantage n'existe plus. A la page 9, il y a une lettre qui a été évidemment adressée à ces quelques personnes, avec les listes, mais on n'a pas fait ce qu'on aurait dû faire, et le ministre le reconnaîtra lui-même. Je ne veux pas retarder les affaires du comité, mais je veux faire observer qu'on a accordé ces contrats aux amis de M. Joseph Martin, à Winnipeg. Cela est une grave irrégularité. Je veux spécialement signaler le fait que dans le rapport que j'ai demandé, nous avons des listes pour le Nord-Ouest et pas une pour le Manitoba. Je désire avoir une explication de la conduite tenue à la demande de M. Forget, et ensuite, je veux que le ministre promette que des soumissions seront demandées à l'avenir, d'une manière régulière, pour la fourniture des provisions dans le Manitoba.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: Il a été d'usage de demander des soumissions quand il s'agit de grandes quantités de provisions, mais pour les petites quantités dont on avait besoin de temps à autre, la coutume a été d'envoyer des demandes écrites à trois, quatre ou six marchands, et d'économiser ainsi les frais d'annonces. Je ferai observer que l'affaire mentionnée par l'honorable

député a eu lieu avant mon entrée en fonctions, mais j'ai discuté la question avec le commissaire des Sauvages et les officiers du département, et j'ai ordonné de ne pas changer l'usage établi. J'ai ordonné que des soumissions fussent demandées, et l'honorable député doit être sous une fausse impression s'il pense que cela n'a pas eu lieu. Je suis convaincu que des soumissions ont été demandées comme par le passé, mais j'en informerai l'honorable député plus positivement demain.

Manitoba et Territoires du Nord-Ouest—
Éducation des Sauvages: Externats,
pensionnats et écoles industrielles.... \$295,231

M. OLIVER: Je désire dire quelques mots sur ce sujet. A mon avis, l'économie peut être exercée avec avantage en ce qui concerne cet item. On a cru nécessaire d'économiser de plusieurs manières en ce qui a trait aux bureaux publics des Territoires du Nord-Ouest, de réduire le nombre des employés du département des terres et le nombre des hommes de la police à cheval.

Je crois que pas un crédit ne pourrait être mieux réduit que celui destiné à l'éducation des Sauvages. La somme demandée pour instruire les Sauvages du Manitoba et des Territoires est plus élevée que le chiffre total de leurs annuités et que celui des provisions qui leur sont distribuées. C'est-à-dire que les obligations du traité conclu par le gouvernement sont moins onéreuses que celles contractées depuis ce traité. Je ne veux pas discuter la question des sauvages, ni son opportunité, mais je dois dire qu'il y a une branche de l'instruction des sauvages qui se donne dans des édifices qui feraient honneur à n'importe quelle ville du Canada, édifices qui ont coûté, je crois, près d'un demi-million de dollars. On s'en sert pour enseigner aux Sauvages différentes industries, qu'ils ne pourraient pas exercer même s'ils arrivaient à bien les connaître.

Voici la question: que nous enseignons à ces sauvages à rivaliser dans l'industrie avec nos propres citoyens, ce qui me semble un mauvais emploi des deniers publics, ou bien nous ne pouvons pas les mettre en mesure de rivaliser, et dans ce cas, c'est de l'argent gaspillé. Je prétends que l'instruction des sauvages n'était pas une obligation découlant du traité, et une question à laquelle on peut appliquer des principes d'économie. Quand on a cru nécessaire de réduire les dépenses au sujet de la police à cheval, je crois qu'on peut fort bien économiser à propos de l'instruction des Sauvages. J'ai soulevé cette question à la dernière session; et je vois que le crédit a été légèrement réduit. Cependant, la somme est absolument hors de proportion avec les avantages qu'elle peut procurer.

Sauvages—Colombie-Anglaise—Arpentages et commission des réserves.... \$10,000

M. FOSTER: Ces arpentages et les affaires de cette commission sont-ils avancés?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR: J'ai demandé ici de voter de nouveau ce qui a été accordé l'année dernière. Je n'ai pas eu le temps de faire une estimation précise de ce qui sera nécessaire, mais je ne pense pas que toute cette somme soit requise. Les Songhees sont sur une réserve qui est en dedans des limites de la ville de Victoria, et on se propose de les transférer ailleurs.

M. FOSTER : Mais ce crédit est pour arpentages, et l'honorable ministre ne peut pas l'appliquer au transfert des sauvages.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ce crédit est pour couvrir les frais d'arpentage d'une nouvelle réserve et le transfert des sauvages et les dépenses que nécessiteront ce projet. L'honorable député (M. Foster) se souvient probablement qu'avant le changement de gouvernement, ces arrangements existaient. Je n'ai pas trouvé le moyen de les compléter, car nous n'avons pas pu arriver à une entente parfaite avec le gouvernement provincial sur ce qui devait être fait. Les autorités provinciales désirent beaucoup que les sauvages soient transférés ailleurs, et elles sont prêtes à former une autre réserve, mais le différend vient des conditions à faire.

M. FOSTER : Y a-t-il une entente maintenant ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : M. Turner, le premier ministre de la Colombie-Anglaise, était ici l'autre jour.

M. FOSTER : Qui aura l'ancienne réserve ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il a été entendu entre nous que l'ancienne réserve retournera au gouvernement de la Colombie-Anglaise, s'il en fournit une d'égale valeur. La difficulté qui a surgi dépend de ce que j'ai demandé que lorsque le changement aurait lieu, la différence entre la réserve sur laquelle les Sauvages actuellement et celle qu'ils occuperont plus tard, fût payée par le gouvernement de la Colombie-Anglaise et versée au fonds des sauvages. Le gouvernement provincial n'a pas voulu accepter cette proposition, mais d'après ce que M. Turner m'a dit, il paraît qu'il y a eu un malentendu, car il m'a assuré qu'il n'y aurait pas de difficulté à ce sujet, attendu que la réserve qu'il fournira a une plus grande valeur que celle de la ville. Je lui ai dit que cela suffisait, et que j'étais content d'entendre ce qu'il me disait, parce qu'il n'y aurait plus de retards. J'espère que l'arrangement sera exécuté immédiatement après la session.

M. FOSTER : La nouvelle réserve peut être d'une égale valeur pour les sauvages, mais elle peut ne pas avoir la même valeur sur le marché.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : J'ai exigé que la valeur fût la même en argent, parce que le gouvernement étant le tuteur des sauvages, était tenu de demander que la nouvelle propriété eût une valeur égale.

M. FOSTER : Elle doit être d'une valeur égale ou la différence doit être payée pour le bénéfice des Sauvages.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : C'est ce que j'ai demandé, et cela aura lieu.

Sauvages—En général—Deux inspecteurs, 1 à \$1,400, 1 à \$1,000..... \$2,400

M. FOSTER : Quels sont ces inspecteurs ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : M. McRae et M. Chitty.

M. FOSTER : Les mêmes qu'autrefois ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui.
M. SIFTON.

Police à cheval du Nord-Ouest—Solde de l'effectif.....\$200,000

M. DAVIN : J'en appelle au ministre et au gouvernement au sujet de ce crédit. Ils ont dû recevoir de leurs amis des Territoires, comme ils en ont reçu de Régina, de fortes représentations contre la diminution que ce crédit représente. Ceux qui connaissent le Nord-Ouest savent que la police à cheval a été de la plus grande utilité dans les Territoires, et qu'elle le sera jusqu'à ce que le pays soit plus colonisé et plus peuplé, et probablement longtemps après. Naturellement, l'attention de l'honorable ministre (M. Sifton), avant de devenir ministre, s'est plus portée sur sa propre province, mais depuis qu'il est ministre, il a dû s'occuper des territoires, et des faits ont dû lui être présentés pour ébranler sa conviction au sujet de la décision prise par le premier ministre et le gouvernement de réduire l'effectif de la police à cheval, et pour l'engager à faire augmenter le crédit. Je prierais le gouvernement de décider, si l'année prochaine, il ne rétablira point l'ancien effectif de la police à cheval.

M. SPROULE : L'honorable ministre veut-il nous dire quel est le nombre d'officiers et d'hommes qui composent l'effectif et où ils sont employés ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je ne peux pas dire comment ils sont distribués. Il y a en tout 742 hommes et officiers.

M. SPROULE : J'ai remarqué il y a quelque temps qu'un détachement de la police à cheval a été envoyé dans le district du Yukon. Le choix a-t-il été fait à même l'effectif dans le Manitoba et le Nord-Ouest, ou a-t-on enrôlé d'autres hommes pour cette expédition ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ce n'était pas de nouvelles recrues. Il y a quelque temps, j'ai fait sans le vouloir une assertion de nature à induire en erreur. L'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) m'a demandé un soir, en l'absence du premier ministre, si un détachement nouvellement enrôlé avait été envoyé, et, ne saisissant pas toute la question, j'ai répondu dans l'affirmative. Mais ce n'était pas un détachement nouvellement enrôlé, c'était une partie de l'effectif qui était au Nord-Ouest.

M. OLIVÉ : Dans l'opinion d'un grand nombre d'habitants du Nord-Ouest, la réduction de la police à cheval dans le moment est une erreur, et je crois que les événements qui sont survenus depuis quelques jours donneront plus de valeur à cette opinion. Je ne veux pas me poser et les députés de l'Ouest ne doivent pas se poser en adversaires de l'économie. Il a existé une idée, peut-être trop répandue parmi les habitants du Nord-Ouest et leurs représentants, que tant qu'une dépense s'appliquait aux territoires, elle était opportune : et cela a fait croire à la majorité des membres de la Chambre que le Nord-Ouest est tout simplement un gouffre où les deniers publics vont s'engloutir sans donner de résultats équivalents. En conséquence, je dis qu'il est sage de la part des représentants du Nord-Ouest d'appuyer toute mesure d'économie présentée à la Chambre, et je ne veux pas m'opposer à la réduction de l'effectif de la police à cheval en tant que c'est une mesure d'économie.

Je ne demande pas pour la police à cheval un seul dollar de dépense si elle n'est pas nécessaire; je veux voir exercer l'économie dans les territoires comme partout ailleurs. Mais s'il est vrai que ce corps de police est nécessaire et qu'il faut une certaine dépense pour le rendre efficace, il devient alors important de savoir si la réduction de cette dépense est une économie réelle. C'est la question qui est actuellement devant nous.

Je sais qu'on dit qu'il y a plusieurs années, alors que les territoires n'étaient pas aussi tranquilles qu'aujourd'hui, un nombre plus restreint de ces hommes ont eu soin du pays avec beaucoup de succès. C'est un fait. Il y avait alors beaucoup plus de dangers que maintenant, et ces hommes, en nombre bien plus restreint, ont gardé le pays d'une façon satisfaisante. Mais bien que le pays ne soit pas aujourd'hui dans le même état d'effervescence qu'à cette époque, bien qu'il soit plus tranquille, sous d'autres rapports, il n'est pas devenu plus paisible. A cette époque, il était possible, au moyen d'une espèce de traité avec les Sauvages, d'avoir l'appui de plusieurs tribus pour maintenir la paix et le bon ordre, aujourd'hui, les tribus sont désorganisées et il n'est plus possible de conclure de tels arrangements. En conséquence, il nous faut traiter avec les Sauvages en qualité de particuliers et non pas à titre de tribus; et comme conséquence, il faut un plus grand nombre d'hommes pour surveiller le même nombre de sauvages infraacteurs des lois dans le sens ordinaire du mot. C'est pour cette raison qu'il est impossible maintenant de maintenir l'ordre et la paix dans les territoires avec le même nombre d'hommes qu'il y a quelques années.

Jé sais qu'un grand nombre de personnes font le calcul suivant: Elles disent: La population des territoires est d'à peu près 100,000 âmes, et 100,000 hommes dans l'Ontario n'exigent pas les services de plus qu'un ou deux agents de police. Mais dans les territoires, les circonstances ne sont pas les mêmes que dans les autres parties du Canada. Il y a une petite population et un vaste territoire, quelques habitants çà et là, et il n'est pas possible de faire observer la loi et de maintenir l'ordre dans un pays d'une étendue aussi immense que les territoires aux mêmes conditions qu'on le peut dans un pays où la population est plus nombreuse, comme on le voit dans les anciennes provinces du Canada. Si les gens voulaient examiner la question à ce point de vue, tenant compte surtout des événements qui ont eu lieu depuis une couple d'années, ils comprendraient qu'un, deux ou trois sauvages peuvent causer beaucoup de désordres dans une colonie étendue, et qu'il faut un effectif de police nombreux pour en venir à bout. Il n'en serait pas ainsi si le pays était dans des conditions différentes, mais il faut le prendre tel qu'il est.

Bien que les sauvages aient modifié leur caractère et qu'ils ne soient pas aussi belliqueux qu'autrefois, et qu'il n'existe plus la même nécessité qu'il y a plusieurs années de maintenir une troupe nombreuse de constables, je veux signaler certains devoirs qui n'existaient pas autrefois et qu'il faut remplir maintenant.

En premier lieu, il y a un nombre immense de bêtes à cornes qui viennent du côté sud de la frontière dans les territoires. Il y a une frontière imaginaire d'à peu près 700 milles de longueur, qui divise la prairie qui appartient aux Etats-Unis de celle qui appartient au Canada. Du côté sud de la frontière, il y a des troupeaux de bêtes à cornes se

chiffant par millions et centaines de mille. L'herbe y est épuisée et les animaux ont une tendance naturelle de venir dans nos prairies où l'herbe est meilleure et n'est pas épuisée. La tendance qu'ont ces animaux du Montana de se diriger vers le nord augmente chaque année, et à moins de laisser dévorer nos prairies par les animaux de nos voisins, nous devons prendre des mesures pour les empêcher de venir au nord.

Or, la police à cheval est là, elle est prête à être utilisée pour cette fin. Si elle n'y était pas, il faudrait engager d'autres hommes pour faire ce service. Il y a aussi les feux de prairie à empêcher.

Comme vous le savez, la principale partie des territoires est composée de prairies, mais ils sont partiellement boisés. En raison de ce fait, le bois y est très précieux, non pas au point de vue commercial, mais au point de vue de l'encouragement de la colonisation de cette contrée. Aux endroits colonisés, les colons peuvent surveiller les feux de prairie, mais où la contrée n'est pas colonisée, dans le domaine public, le bois qui appartient à l'Etat diminue chaque année en quantité, et ces feux courants en amoindrit la valeur. Nous ne devons pas nous attendre à ce que les colons éteignent les feux qui n'endommagent pas ou ne mettent pas en danger leur propriété. Il s'agit ici de la propriété publique, et c'est au gouvernement fédéral de dire s'il va chercher à la protéger, ou non.

Et puis, le commerce s'étend dans la région du fleuve Mackenzie et du Yukon, et l'on a jugé à propos d'y envoyer des hommes pour maintenir la paix et l'ordre. Ces trois services qui n'étaient pas requis il y a plusieurs années, il est aujourd'hui nécessaire d'y pourvoir; et si le gouvernement peut répondre aux besoins, s'il peut faire faire ces services d'une manière satisfaisante avec le petit nombre d'hommes qu'il a à sa disposition, je n'ai certainement rien à redire à la réduction de l'effectif de la police à cheval. Mais je désire bien faire comprendre qu'il faut que l'on fasse ces services, qu'il est de l'avantage du pays qu'ils soient faits, et le gouvernement doit considérer s'il y a de l'économie à limiter le nombre des hommes quand, comme conséquence, ces intérêts sont négligés.

Puis il y a un autre aspect de la question que je désire signaler à l'attention. Les dépenses qu'entraîne la police à cheval sont portées au compte des Territoires du Nord-Ouest, tout comme s'ils'agissait de dépenses faites exclusivement pour les Territoires du Nord-Ouest, comme si les Territoires du Nord-Ouest étaient comptables de ces dépenses à la Confédération. Ce n'est pas une manière juste de considérer la question. Puisque le gouvernement fédéral juge à propos dans sa sagesse d'entretenir un corps militaire, un corps d'infanterie, d'artillerie et de cavalerie dans les provinces orientales, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à Québec et à Kingston, il n'y a aucune raison pour que la police à cheval ne soit pas aussi considérée comme faisant partie de l'organisation militaire du pays, et il n'y a aucune raison qui oblige à porter au compte des territoires du Nord-Ouest les dépenses entraînées par ce corps, pas plus qu'il y en a de porter au compte de l'Ontario les dépenses du régiment en garnison à Kingston, ou à celui de la province de Québec les dépenses des troupes qui y sont en garnison.

S'il est nécessaire d'entretenir un corps régulier dans ce pays, je prétends que la police à cheval a le droit d'être considérée comme corps militaire, et

que les dépenses qu'elle entraîne ne doivent pas être imputées sur le compte des territoires du Nord Ouest à titre de dépenses spéciales faites pour cette partie du pays.

Crédit pour les écoles, Territoires du Nord-Ouest \$248,979

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je propose de réduire ce crédit de \$6,000. On a fait une erreur en faisant le calcul.

M. OLIVER : Le gouvernement a-t-il l'intention d'augmenter le crédit accordé aux écoles et au gouvernement des territoires, cette année ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : La question est à l'étude.

Terres fédérales \$90,938

M. SPROULE : Je croyais que le commissaire avait été destitué et que le gouvernement allait fermer les bureaux de Winnipeg ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Le commissaire fera ici les travaux qu'il faisait à Winnipeg.

M. SPROULE : Alors, il n'y aurait là aucune économie. La seule différence sera que le bureau sera ici au lieu d'être à Winnipeg.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Si l'honorable député veut examiner l'item, il constatera qu'il y a une diminution de \$27,000.

M. SPROULE : Mais il n'y aura aucune économie relativement au crédit destiné au commissaire. Je crois que le ministre verra, après un essai, qu'une grande partie des travaux pourrait se faire d'une manière beaucoup plus satisfaisante à Winnipeg qu'ici.

M. CASEY : Je désire signaler à l'attention du ministre une question qui, à mon avis, est d'une importance très considérable en ce qui a trait aux arpentages. J'espère que le ministre a pris des mesures pour déterminer la frontière entre la Colombie-Anglaise et les territoires. Je ne doute pas que ces travaux n'exigent des négociations préliminaires avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise, mais j'aimerais que le ministre m'assurât qu'il prendra prochainement les mesures nécessaires.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je ne saurais dire que j'ai pris des mesures préliminaires. J'ai discuté la chose avec l'arpenteur général, et c'est une des questions que je me propose d'étudier après la clôture de la session, dans le but de voir s'il serait possible d'arriver à un arrangement. Je ne puis pas assurer à l'honorable député que des progrès ont été faits à ce sujet.

Pour payer les frais de l'arbitrage relatif aux comptes entre le Canada et les provinces de l'Ontario et de Québec. (Des paiements pour services rendus pourront être faits à des membres du service public, notwithstanding toute disposition contraire de l'Acte du service civil) \$10,000

M. SPROULE : Le ministre des Finances peut-il nous donner des renseignements au sujet du règlement de ces comptes ?

M. OLIVER.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains que la question ne soit pas réglée très prochainement. Il a été fait des progrès très considérables, mais c'est une de ces questions dont le règlement n'avance que très lentement, et il faudra encore quelque temps pour la résoudre.

M. SPROULE : Le ministre pourrait-il nous donner des renseignements détaillés relativement au mode de règlement que l'on a décidé d'adopter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je préfère promettre à l'honorable député de lui donner les renseignements en dernière épreuve, que de chercher à les lui donner aujourd'hui de mémoire.

M. SPROULE : C'est très bien ; vous me donnerez les renseignements lorsque nous étudierons le budget en dernière épreuve.

Montant requis pour payer à la ville de Winnipeg la moitié des dépenses encourues par la ville par suite d'une épidémie de petite vérole qui a éclaté parmi les immigrants européens en 1893. 6,389 36

M. JAMESON : J'aimerais demander au ministre de l'Intérieur si l'on présentera un crédit quelconque, pour payer les dépenses faites par la ville de Winnipeg en ce qui se rattache à l'épidémie de petite vérole à la fin de l'année dernière.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : En réponse à l'honorable député, je dirai qu'aucune réclamation n'a été faite à ce sujet, et que, partant, aucun crédit n'a été inséré pour cette fin dans le budget.

M. JAMESON : J'aimerais demander au ministre de l'Intérieur si ce crédit est le résultat d'un arrangement quelconque fait avec les autorités municipales, car la somme réellement dépensée par la ville de Winnipeg a été d'environ \$15,000.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR ? Le présent crédit est la moitié de la somme dépensée. Cette obligation a été contractée dans les circonstances suivantes : lorsque la petite vérole s'est déclarée parmi quelques immigrants descendus à Winnipeg, les autorités municipales de cette dernière ville, qui avaient dû prendre soin de ces malades, ont télégraphié à l'ex-ministre de l'Intérieur, M. Daly, qui a répondu qu'il paierait une partie des dépenses. On soumit ce télégramme au ministre de la Justice, qui exprima l'opinion que d'après la teneur de cette dépêche, le gouvernement était tenu de payer la moitié des dépenses. J'ignore sur quel raisonnement l'on a basé cette opinion, mais je suppose que c'est sur celui-ci : lorsque des particuliers conviennent de payer chacun une partie d'une dépense quelconque, si cette partie n'est pas déterminée, ils sont censés payer également. Je suppose que c'est en se basant sur un raisonnement analogue que le sous-chef du ministère est arrivé à sa conclusion. M. Daly s'est alors efforcé d'opérer un règlement avec les autorités de Winnipeg, et il s'est élevé un différend relativement à la somme que l'on avait dû dépenser, et les fonctionnaires du ministère ont établi les dépenses. M. Daly a finalement offert \$5,000, représentant la moitié de ce qui, à son avis, devait être une dépense raisonnable. Le conseil municipal de Winnipeg a formellement refusé d'accepter cela, et, lorsque

la question m'a été soumise, j'en suis arrivé à la conclusion, après avoir examiné toutes les pièces, qu'il n'existait aucune base d'après laquelle le compte pouvait être réglé, et bien que je ne sois pas prêt à dire que les fonctionnaires qui prétendaient que le mémoire était trop élevé avaient tort, je ne puis pas dire que le conseil se trompait. Les autorités municipales ont résolu la question le plus honnêtement possible, ne désirant pas gaspiller d'argent, et j'ai décidé de payer la moitié de ce que le conseil municipal de Winnipeg avait payé.

Je dirai à l'honorable député de Winnipeg qu'en ce qui a trait au ministère, c'est là un règlement définitif.

M. JAMESON : Je dirai que c'est un ennui qui se renouvelle sans cesse dans la ville de Winnipeg. Par la négligence des fonctionnaires du gouvernement fédéral, ces immigrants apportent la maladie dans la ville, et il nous faut faire les dépenses qu'entraîne l'isolement des malades, et il n'est pas juste que la ville ait à supporter tous ces frais. Il s'est déclaré un cas de petite vérole dans les bâtiments de l'immigration confiés expressément à la garde des fonctionnaires de l'Etat, et le fonctionnaire surveillant a envoyé le malade à l'hôpital général et l'a mis dans la salle des patients atteints de la rougeole, répandant par là la maladie et exposant nos enfants à la contracter. Lorsque j'ai découvert ce cas, l'année dernière, j'ai eu la précaution d'envoyer le malade à l'hôpital destiné aux patients atteints de maladies contagieuses, afin de protéger la santé des habitants de la ville.

Je suis heureux de dire que nous avons réussi à restreindre les cas à environ quatre. Parmi ces malades, il y avait deux de nos concitoyens, dont l'un a succombé à cette maladie. On a pu constater que cela était dû à la négligence des fonctionnaires du gouvernement fédéral.

Un immigrant qui était tombé frappé de la petite vérole à bord du steamer et qui avait été amené à Winnipeg avait propagé la maladie; et c'est à cela que nous sommes exposés, et c'est ce qui peut arriver à maintes reprises.

Ce n'est pas là une question de peu d'importance pour mes concitoyens. C'est une question qui nous permet de demander que le gouvernement fédéral paie toutes les dépenses.

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ce que l'honorable député vient de dire a du bon, et, dans le but de diminuer le danger autant que possible, j'ai fait des démarches pour annexer au bâtiment de l'immigration à Winnipeg un hôpital d'isolement temporaire, et j'ai lieu de croire que par les arrangements qui seront faits très prochainement, le danger sera diminué dans une mesure telle, qu'il n'y aura aucune raison sérieuse de craindre le danger à l'avenir.

M. DAVIN : Mon attention a été appelée sur ce cas, et j'appuie tout à fait mon honorable ami, le député de Winnipeg (M. Jameson). Je considère comme une injustice que les dépenses que la ville de Winnipeg a été obligée de faire n'aient pas été entièrement payées par le gouvernement. Un cas

analogue s'est présenté dans les territoires du Nord-Ouest. Nous avons eu deux malades à l'hôpital de Medicine-Hat, et il nous a été impossible d'obtenir que le ministère de l'Intérieur payât les dépenses que les soins qu'on leur avait donnés avaient entraînés.

M. McLENNAN (Inverness) : Le même danger existe dans la ville de Halifax et dans celle de Montréal; mais dans les différents hôpitaux de ces villes, l'on a la précaution d'isoler les cas de maladie contagieuse. Si une personne atteinte de la petite vérole était laissée libre dans un hôpital général, la ville serait exposée à quelques dépenses, et à toutes les dépenses, je crois.

M. ELLIS : Si, pour la simple raison qu'un cas de petite vérole se rencontre parmi les immigrants, il est possible à la population de Winnipeg de faire payer par le pays toutes les dépenses occasionnées par ce cas, nous, habitants des provinces maritimes, serions bien aises de faire la même chose. Dans les ports de mer, il arrive souvent que des matelots et d'autres personnes, travaillant dans les intérêts du commerce du pays, apportent la maladie avec eux, et la ville ou la province est tenue de payer les dépenses faites pour l'arrêter. Ce qui est bon pour une partie du pays doit être bon pour une autre partie. J'objecte à ce que l'on donne quelque chose à la ville de Winnipeg. Ces immigrants sont amenés aux frais du pays en général pour l'avantage exclusif du Manitoba et des Territoires, et, parce qu'ils éprouvent quelques inconvénients, ils doivent échapper à toutes les dépenses et les faire payer par le pays tout entier. Je ne connais rien de la direction de l'hôpital de Winnipeg, mais cette institution, semble-t-il, devrait être administrée aux frais de la province. Le ministre permet ainsi à tous les ports du Canada où se déclarent des cas de petite vérole de faire de fortes réclamations.

M. JAMESON : La différence qui existe est celle-ci: ces immigrants passent par la Grosse-Isle, où le médecin chargé de cette station est censé leur avoir donné un certificat constatant qu'ils sont en parfaite santé.

M. ELLIS : C'est un nouvel argument contre les prétentions de l'honorable député. Les immigrants ont subi l'examen médical.

M. JAMESON : A quoi sert l'inspection ?

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Les officiers de la quarantaine les ont examinés, et, lorsque ces immigrants sont arrivés dans le pays, ils n'étaient pas malades.

Le comité lève sa séance et rapporte les résolutions.

LE MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 11.50 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 15 juin 1897.

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

PRIÈRE.

MINISTRES DES DOUANES ET DU REVENU
DE L'INTÉRIEUR.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je propose que, demain, la Chambre se forme en comité pour examiner la résolution suivante :—

Qu'il est expédient de prescrire que le ministre des Douanes et le ministre du Revenu de l'intérieur recevront chacun un traitement de cinq mille dollars par année.

La motion est adoptée.

PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER
INTERCOLONIAL.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que, demain, la Chambre se forme en comité pour examiner la résolution suivante :—

Qu'il est expédient de ratifier les arrangements faits avec la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond et Sa Majesté dans l'intérêt du Canada, pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la cité de Montréal :

Le présent contrat fait et passé ce quinzième jour de mai en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre vingt-dix-sept :

Entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, ci-après appelée "la compagnie," de la première part, et Sa Majesté la Reine Victoria, à ce représentée par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ci-après appelée "le ministre," Sa Majesté la Reine ainsi représentée étant ci-après appelée "Sa Majesté," de la seconde part :

Considérant que Sa Majesté se propose de prolonger le chemin de fer Intercolonial—chemin de fer qui est la propriété de l'Etat—depuis la Jonction de la Chaudière, dans la province de Québec, jusqu'à la cité de Montréal, dans la dite province, avec termini en cette ville :

Et considérant que Sa Majesté a fait des arrangements avec la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond pour l'affermage de tout son chemin de fer maintenant achevé ou qui le sera à l'avenir entre la Jonction de la Chaudière et Sainte-Rosalie, dans la dite province de Québec :

Et considérant que dans le but d'effectuer le dit prolongement, la dite compagnie consent à ce que, pour l'expédition des affaires et du trafic du chemin de fer Intercolonial, Sa Majesté ait une demi-part ou demi intérêt indivis par bail emphytéotique dans le chemin de fer et les propriétés de la compagnie entre et y compris Sainte-Rosalie et la station de Saint-Lambert à l'extrémité est du pont Victoria, avec l'usage du chemin de fer et des propriétés de la compagnie entre et y compris Sainte-Rosalie et la station Bonaventure, en la cité de Montréal, l'usage du pont Victoria sur le fleuve Saint-Laurent et des termini ou têtes de ligne et raccordements ci-après plus particulièrement décrits, ainsi qu'un demi-intérêt indivis dans le pont sur la rivière Chaudière, avec l'usage de ce pont et de toute la partie des voies et de la ligne de la compagnie qui sera ci-après décrite, desquels dits droit, titre, propriétés, intérêt et usage Sa Majesté jouira et usera au même point que si les dits chemin de fer et propriétés lui appartenait, de la manière et aux conditions ci-dessous énoncées :

Et considérant que le présent contrat a été conclu sous réserve de sa ratification par le parlement, ainsi que ci-après prévu, et aussi par les actionnaires de la dite compagnie :

Et considérant que par arrêté du gouverneur général rendu en conseil le vingt-quatrième jour de mars mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, autorisation a été donnée au ministre, sous réserve de la sanction du parlement, de Sir RICHARD CARTWRIGHT,

passer contrat avec la compagnie pour l'acquisition des droits et intérêts susdit :

À ces causes, le présent contrat fait foi que l'expression "section commune", partout où elle se rencontrera dans le présent contrat, signifiera la ligne de la compagnie et ses raccordements à Sainte-Rosalie, et toute la ligne et les embranchements et dépendances par le présent affermés depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Saint-Lambert et le pont Victoria, avec les termini à la station Bonaventure dans la cité de Montréal, et à la Pointe Saint-Charles, et les points intermédiaires entre la dite Pointe Saint-Charles et la station Bonaventure, et les raccordements et jonctions de la ligne de la compagnie avec d'autres lignes de chemins de fer et le pont de la Chaudière et ses raccordements—excepté quand le sens sera en conflit avec le contexte ou les termes autrement clairement exprimés de la clause dans laquelle la dite expression sera employée. Que la dite compagnie, en considération des loyers, stipulations, conditions et conventions ci-après énoncés et réserves, a cédé, quitté, transporté et donné à bail, et par les présentes cède, quitte, transporte et donne à bail à Sa Majesté, Ses successeurs et ayants-cause un demi-intérêt, droit et titre dans et à toute la ligne de chemin de fer, la plate-forme de voie et les propriétés de la compagnie depuis et y compris la station de Sainte-Rosalie dans le comté de Bagot, dans la province de Québec, jusqu'au pont Victoria, et aussi le demi-droit, part, titre ou intérêt indivis dans la ligne de chemin de fer de la compagnie à partir d'un point du côté ouest du pont de la Chaudière à la jonction projetée du chemin de fer du comté de Drummond avec la ligne de la compagnie, y compris le pont de la Chaudière et jusqu'à et y compris l'aiguille du côté est de la station de la jonction de la Chaudière, ces droits et privilèges étant les mêmes que ceux que la compagnie est convenue de céder à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, avec les droits et privilèges entiers et illimités que la compagnie a elle-même de faire circuler les locomotives, voitures, matériel roulant et trains du dit chemin de fer Intercolonial soit séparément soit réunis et aussi fréquemment et aux heures que ses affaires et son trafic pourra l'exiger, et dans les deux directions, sur toute et chaque partie du dit chemin de fer de la compagnie entre et y compris les points susdits, avec l'usage du pont Victoria sur le fleuve Saint-Laurent tel qu'il est actuellement ou qu'il pourra être amélioré, reconstruit, agrandi ou prolongé pendant la durée du présent bail, et sur la ligne et les lignes de chemin de fer de la Compagnie par le dit pont Victoria et dans la station Bonaventure, dans la cité de Montréal, et les autres points terminus, jonctions et raccordements de la compagnie sur l'île de Montréal ci-après plus particulièrement décrite, avec le droit et privilège intégral et illimité de faire expédier les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial à l'intérieur ou aux environs des stations et des terrains de la dite compagnie sur toutes portions de la ligne de la compagnie ci-dessus décrites et des termini et raccordements ci-mentionnés et de toutes stations et tous terrains intermédiaires de la compagnie, et à l'intérieur et aux environs de toutes stations, voies principales et de service ou de garage, embranchements et prolongements appartenant à la compagnie ou affermés par elle ou raccordés aux voies de la compagnie, avec le droit intégral et illimité à Sa Majesté de construire des gares, voies, embranchements et voies d'évitement ou de chargement et de déchargement, et de raccorder ces voies, embranchements et voies d'évitement ou de chargement et de déchargement avec l'embranchement principal et la ligne affermée de la compagnie un point ou des points quelconques entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal, aux conditions ci-après énoncées, pour le terme de quatre-vingt-dix ans à compter du premier jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, avec le droit de renouvellement ainsi que ci-après prévu. Mais la construction de ces stations, voies principales, embranchements et voies d'évitement ou de chargement et de déchargement, avec l'embranchement principal et la ligne affermée de la compagnie ainsi que prévu au présent, devra être faite sous la surveillance et sous réserve de l'approbation de l'ingénieur en chef de la compagnie, lequel droit d'approbation devra être exercé d'une manière raisonnable.

Pour avoir et posséder les dits droits et privilèges pour Sa Majesté, Ses successeurs et ayants-cause, dès le premier jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, pour l'espace de quatre-vingt-dix-neuf ans, rendant et payant pour cela à la dite compagnie, ses successeurs et ayants-cause, une redevance annuelle de cent quarante mille dollars (\$140,000), la dite redevance payable mensuellement en égales sommes, c'est-à-dire onze mille six cent soixante et six dollars et soixante et six cents (\$11,666.66), la première semaine de chaque mois de chaque année, ou une somme proportionnée pour toute

fraction de mois, le premier paiement devant être fait le premier jour de semaine du prochain mois qui suivra le jour où Sa Majesté entrera en possession des dites lignes et propriétés affermées et commencera à faire circuler des trains sur icelles.

Et les présentes sont basées sur les stipulations et conditions exprimées et contenues ci-après pour l'exécution et l'observance desquelles de la part de chacune d'elles selon qu'il appartient, Sa Majesté et la compagnie s'engagent et chacune d'elles respectivement, leurs successeurs et ayants-cause, savoir :—

Premierement :—Que Sa Majesté, durant le cours du présent bail ou de tout renouvellement d'icelui devra payer et paiera à la compagnie la redevance par le présent stipulée de la manière et aux époques mentionnées ci-dessus sans aucune réduction quelconque, sauf pour les raisons ou à cause de la réalisation des éventualités ci-après mentionnées, ou de quelque une d'elles.

Deuxièmement :—Que la compagnie devra entretenir et maintenir et entretiendra et maintiendra en bon état de réparation et en complet état de fonctionnement la totalité des voies, ponts, aiguilles, voies d'évitement, de garage, signaux, bâtiments de toutes sortes, quais, citernes, services d'eau, lignes et outillage télégraphiques, clôtures, passages et tous autres accessoires et dépendances appartenant au chemin de fer de la compagnie entre Sainte-Rosalie et Montréal inclusivement, et la totalité des têtes de ligne et des raccordements ci-décrits et ceux entre le pont de la Chaudière et les raccordements, les droits et privilèges d'usage desquels sont compris dans la présente cession.

Troisièmement :—Que Sa Majesté devra payer et paiera à la compagnie une part des frais d'entretien de ce chemin de fer entre Sainte-Rosalie et la Pointe Saint-Charles, et le pont de la Chaudière et les raccordements, inclusivement, y compris les voies, ponts, aiguilles, voies d'évitement et de garage, signaux, accessoires de toutes sortes, quais, citerne, service d'eau, stations de combustible, clôtures, passages et tous autres accessoires et dépendances qu'elle a, les droits et privilèges d'usage desquels sont compris dans la présente cession, et cette part des frais d'entretien sera dans la proportion du rapport de la circulation tant des locomotives que des voitures des trains du chemin de fer Intercolonial sur les sections de chemins de fer ci-dessus mentionnées à la circulation totale tant des locomotives que des voitures sur les sections de chemin de fer ci-dessus mentionnées dans le cours de chaque mois; chaque locomotive, voiture à voyageurs et wagon à marchandises comptant comme une voiture, et à partir de la Pointe Sainte-Charles et à l'ouest jusqu'à la gare Bonaventure, y compris les cours, la part des frais d'entretien ainsi que mentionné ci-dessus, sera dans la proportion du rapport de la circulation tant des locomotives que des voitures des trains du chemin de fer Intercolonial sur la section de chemin de fer et dans les cours en dernier lieu mentionnées à la circulation totale tant des locomotives que des voitures sur la section de chemin de fer en dernier lieu mentionnée dans le cours de chaque mois; mais nonobstant quoi que ce soit mentionné, les frais d'entretien du pont Victoria ne comprendront les frais d'entretien d'aucune partie ou portion de ce pont si ce n'est celle qui sera utilisée par le chemin de fer Intercolonial et la compagnie, et pour les fins en question, lesquels frais d'entretien seront répartis comme il est dit plus haut.

Quatrièmement :—Que Sa Majesté devra avoir et aura pour toutes les fins de l'exportation et du service du chemin de fer Intercolonial, sous l'empire des règles et règlements raisonnables de la compagnie, droit d'usage entier et sans restriction, comme a et aura la compagnie elle-même, dans les remises à locomotives, remises et hangars à voitures et wagons, hangars à combustible, citernes, gares, bureaux des préposés aux marchandises et des préposés aux billets, manganais et entropôts, hangars à marchandises, salles à bagages, salles à manger, et les installations y appartenant; les balances, les wagonnets, diables, etc., employés pour le bagage et les marchandises; les voies d'évitement, embranchements ou prolongements appartenant à ou affermés par la compagnie à Montréal, y compris les têtes de ligne et autres raccordements de la compagnie à la Pointe Saint-Charles et aux endroits intermédiaires entre la Pointe Saint-Charles et la gare Bonaventure, et des raccordements avec autres chemins de fer existant aujourd'hui ou qui seront ci-après construits, reconstruits ou améliorés dans les conditions ci-mentionnées.

Cinquièmement :—Que si quelques-uns des dits bâtiments, aménagements ou facilités ou quelque chose y appartenant, sont détruits par incendie ou autre cause, soit en tout ou en partie, Sa Majesté n'aura, contre la compagnie aucun des droits à des dommages pour perte de facilités, mais Sa Majesté, aura sans autre redevance

que celle ci-dessus mentionnée, une part proportionnelle des aménagements et facilités que pourra avoir la compagnie pour sa propre exploitation et son service, ainsi que des nouveaux aménagements aussitôt qu'ils pourront être organisés, et la reconstruction des dits bâtiments et aménagements sera poursuivie par la compagnie à ses propres frais avec coup d'expédition.

Sixièmement :—Dans tous les cas de collision entre les trains des contractants, la partie dont les employés ou les trains sont en faute et sont ou seront constatés avoir été l'occasion de la collision, sera tenue responsable envers l'autre partie de tous dommages résultant de la dite collision, et au cas où les fonctionnaires compétents des deux parties ne pourront s'entendre sur celle des parties qui aura été en faute ou aura été la cause de la collision, ou sur la somme des dommages causés, les questions en jeu seront renvoyées à l'arbitrage de la manière établie pour le règlement des différends et contestations relatifs aux autres questions, et celle des parties au présent bail qui sera trouvée responsable sous le coup de cette clause ou d'autres clauses similaires indemnifiera l'autre et la garantira et défendra contre toutes réclamations, tous frais et poursuites résultant de la faute en question ou s'y rattachant, et la partie adjugée tenue de payer à l'autre des dommages en conséquence de cette faute se conformera à la décision des arbitres et l'exécutera, et cette décision sera dans tous les cas finale et terminera le différend entre les parties.

Septièmement :—Dans le cas de blessures corporelles à des personnes ou des dommages à la propriété non en transit causés par les trains de l'une ou l'autre des parties au présent bail, ou dans le cas de dommages causés par quelque incendie résultant de la circulation des trains, sur la dite section commune ou sur les terres avoisinantes, les réclamations qui en résulteront seront ajustées et réglées par les fonctionnaires compétents de la compagnie et en paiement de ces réclamations la partie en faute paiera la somme totale de la responsabilité; toute-fois, cependant, dans le cas où il sera impossible, faute de preuve, de rattacher la responsabilité à l'une des parties, la responsabilité y compris les frais, sera portée par les deux parties dans la proportion de voitures du chemin de fer Intercolonial au nombre total des voitures qui auront passé sur la dite section commune à l'endroit où l'accident sera arrivé, dans le cours du mois pendant lequel l'accident ou dommage sera arrivé. Au cas des blessures corporelles aux personnes ou dommages à la propriété sur les trains de l'une ou l'autre partie, le fonctionnaire compétent de la partie sur le train de laquelle la blessure aura été faite ou le dommage se sera produit réglera la chose dans tous les cas de règlement en vertu de cette clause. La quitte-ance donnée devra inclure et libérer et décharger les parties de toute nouvelle responsabilité envers le réclamant.

Toute perte ou dommage à la personne ou à la propriété sur les trains de l'une ou l'autre partie, qui pourra être causé d'aucune manière quelconque par suite de la négligence ou par la faute d'aucune personne ou personnes à l'emploi commun des parties aux présentes dans l'exploitation du chemin de fer par le présent cédé ou ses terminis sera payé, par la partie sur le train de laquelle cette perte ou ce dommage se produira, et cette partie garantira l'autre et l'indemnifiera de toutes réclamations, frais ou procédures pour ou à l'égard de cette perte ou de ce dommage.

Huitièmement :—Que chacune des parties aux présentes sera responsable des accidents sur ou à ses propres trains, ou des dommages qui pourront être causés aux animaux ou aux personnes marchant sur la voie s'il y a quelque responsabilité à ce sujet et qui résulteront à raison ou par suite de quelques imperfections de la voie, ou déplacement des aiguilles de croisement, ou autrement de quelque autre cause ou à l'exception de la rencontre avec les trains de l'autre partie et tout tel accident mentionné en dernier lieu ne donnera pas à l'autre partie un droit d'action ou de réclamation contre l'autre, car c'est l'intention que chaque partie soit responsable de ses propres trains et de la conduite de ses propres employés et soit ainsi généralement responsable, sauf quand l'autre partie sera en faute.

Nouvièmement :—Que la compagnie fournira gratuitement sans autres frais que ceux du loyer mentionné plus haut aux stations et voies d'évitement entre Sainte-Rosalie et Montréal, Sainte-Rosalie y compris ainsi que les terminis et cours mentionnés ci-dessus, de la place pour le matériel roulant du chemin de fer Intercolonial et pour autre matériel roulant que pourront amener les trains du chemin de fer Intercolonial.

Dixièmement :—Que les parties aux présentes jouiront, à tous égards de droits égaux aux voies, bâtiments et améliorations employés en commun sans aucune restriction

contenues dans le présent bail et les trains de Sa Majesté seront traités à tous égards par les officiers, agents et employés de la compagnie comme les trains d'une classe semblable de la compagnie et des trains de la classe plus élevée auront préférence égale sur les trains de la classe plus basse de l'une ou de l'autre des parties, et Sa Majesté aura plein droit de faire circuler des trains de toutes classes, de voyageurs, mixte, de fret, et autres trains sur cette section commune, sauf seulement les restrictions et règlements prescrits et prévus dans le présent bail. Au cas de doute entre les trains de la compagnie et ceux de Sa Majesté de la même classe les trains de la compagnie d'après les règlements établis auront la préférence. La voie principale devra autant que faire se pourra demeurer libre à l'usage des deux parties aux présentes.

Onzièmement.—En préparant la table horaire, la compagnie devra relativement aux trains du chemin de fer Intercolonial fixer l'heure de l'arrivée et du départ à toutes les stations entre Sainte-Rosalie et Montréal, y compris Sainte-Rosalie, et la vitesse de ces trains conformément à la demande raisonnable que lui en feront au besoin les officiers du chemin de fer Intercolonial.

Douzièmement.—Que les chefs de gare, agents de fret, agents de billets et préposés aux bagages de la compagnie sur cette section commune seront, autant que les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial sont concernées, à tous égards, mais sans le paiement d'une partie de leurs gages, ainsi que prévu ci-après, les employés du chemin de fer Intercolonial, et devront de temps à autre faire rapport de ces affaires directement aux officiers réguliers du chemin de fer Intercolonial, ainsi que recevoir et observer les instructions de ces derniers.

Treizièmement.—Que la compagnie obligera les chefs de gare, agents de fret, agents de billets et autres employés à toutes les stations situées entre Sainte-Rosalie et Montréal, y compris Sainte-Rosalie, à être strictement neutres à l'égard du chemin de fer Intercolonial comme de la compagnie, et à délivrer ou à faire délivrer de lettres de voiture et de billets pour l'une ou l'autre des routes que voudront indiquer en désirer les expéditeurs ou voyageurs.

Quatorzièmement.—Que toutes les affaires et le trafic obtenus par les agents du chemin de fer Intercolonial ou faits par ses trains seront les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial.

Quinzièmement.—Que le chemin de fer Intercolonial aura le droit de faire par et sur ses trains d'entier parcours le trafic, à destination, ou en provenance de tous endroits, et entre tous endroits sur la ligne du chemin de fer s'étendant de Sainte-Rosalie à Montréal, les deux inclus, et dans l'administration de ses affaires entre et y compris ces stations il aura le droit d'administrer d'une manière aussi pleine et entière que la compagnie elle-même.

Que le tarif et les prix de place demandés entre les points sur la section commune seront ceux établis par la compagnie comme pour le chemin de fer Intercolonial.

Seizièmement.—Que le chemin de fer Intercolonial aura le droit de faire, par et sur ses trains, d'entier parcours à destination et en provenance de tous les points situés sur sa ligne de chemin de fer entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal, tout le trafic venant de Montréal ou à destination de cet endroit, ou venant ou à destination de quelque endroit sur l'île de Montréal, ou venant ou à destination de quelque endroit et de tous autres endroits et de jouir des mêmes droits et privilèges à l'égard de ce trafic que la compagnie elle-même possède et dont elle jouit dans un trafic semblable en provenance et à destination des endroits plus haut mentionnés.

Dix-septièmement.—Que tous les deniers perçus dans les voitures et sur les trains de la compagnie du chemin de fer Intercolonial à tous endroits entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal appartiendront à Sa Majesté, et seront stipulés avoir été acquis par Elle et la compagnie n'aura pas droit d'en recevoir quelque partie; et que tous les deniers perçus et reçus par les chefs de gares, agents de fret, agents de billets préposés aux bagages et toute et toutes personnes qui pourra ou pourront de temps à autre être autorisée ou autorisés par les officiers qu'il appartient du chemin de fer Intercolonial, ou qui aura ou auront, reçu de ces derniers instructions de percevoir et recevoir des deniers entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal à compte des affaires et du trafic du chemin de fer Intercolonial comprenant entre autres choses l'oyer des wagons et l'emmagasinage du fret dans les wagons et l'emmagasinage des marchandises dans les entrepôts et remises à fret de la compagnie, ou deniers perçus et reçus pour toute autre affaire se rapportant d'aucune manière au chemin de fer Intercolonial, appartiendront à Sa Majesté et seront déposés à la banque au crédit du receveur général du Canada, ou remis au caissier du chemin de fer Intercolonial, ou il en sera disposé autrement

suivant que le ministre l'ordonnera en quelque temps que ce soit.

Dix-huitièmement.—Que les billets locaux émis par l'une ou l'autre des parties aux présentes pour le passage entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal ou de toute station intermédiaire seront acceptés sur tous les trains de l'une ou l'autre partie aux présentes entre les dits points, et la partie qui aura émis les billets, paiera, sur présentation du billet ainsi employé et recueilli, à la partie qui a transporté les passagers le plein montant reçu pour ce billet.

Dix-neuvièmement.—Que Sa Majesté paiera à la compagnie une part des appointements et gages des personnes ci-après mentionnées aux stations situées sur la section commune et les termini pour leurs services en rapport avec les opérations et le trafic du chemin de fer Intercolonial, lorsqu'ils rendront ces services, comme suit :

Les expéditeurs de trains, les chefs de gare, les télégraphistes, les cantonniers en proportion du nombre de trains du chemin de fer Intercolonial se servant des terrains donnés à bail par les présentes par rapport au nombre total de trains employant ces dits terrains; les préposés à la vente des billets, les préposés aux bagages, les portefaix et les gendarmes, dans la proportion du nombre de trains de voyageurs du chemin de fer Intercolonial se servant des terrains donnés à bail par les présentes par rapport au nombre total de trains de voyageurs s'en servant; les agents, commis, et contrôleurs des marchandises et les portefaix et gardiens de nuit, dans la proportion du tonnage des marchandises du chemin de fer Intercolonial manipulées par ces portefaix, par rapport au tonnage total manipulé par tous les portefaix sur ces terrains; aussi toute part proportionnelle des appointements, chef d'entente, du directeur de la circulation du cantonnier-chef, et l'ingénieur adjoint que le nombre de milles de la section commune, par rapport au nombre total de milles de chemin sous la juridiction des employés nommés, sera divisée entre les parties aux présentes dans la proportion que le nombre de voitures du chemin de fer Intercolonial auront avec le nombre total de voitures passant sur la section commune, et aussi une part des frais de circulation des locomotives, de garage, et des gages des sous-chefs de gare, des préposés aux garages, des aiguilleurs et des pointeurs de voitures à chaque station entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal et les termini, jonctions et raccordements susdits et la section de la Chaudière dans la proportion que le nombre de voitures arrivant et partant de la station employée dans les opérations et le trafic du chemin de fer Intercolonial a par rapport au nombre de voitures y arrivant ou en partant. Sa Majesté aura aussi le droit et le privilège de faire amener par la compagnie ses voitures chargées ou vides, aux jonctions de la compagnie avec les lignes de raccordement, aux fabriques, entrepôts et ateliers qui pourront être munies de voies de garage permanentes à partir des voies de la compagnie à Montréal, y compris la Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri et les points intermédiaires, et la gare Bonaventure et les raccordements ou jonctions avec les lignes de la compagnie et sur la dite section commune.

Vingtièmement.—Que les locomotives, voitures, matériel roulant et trains ayant rapport aux opérations et au trafic du chemin de fer Intercolonial seront exclusivement manœuvrés par les officiers et les employés de l'Intercolonial, qui pendant qu'ils seront sur le chemin de fer et les terrains de la compagnie sur la dite section commune, seront soumis aux règles et règlements raisonnables de la compagnie et seront sous les ordres des officiers de la compagnie en tant seulement ce qui concerne le mouvement des locomotives, voitures et trains.

Que Sa Majesté devra être et sera responsable des frais de parcours sur les voitures étrangères transportées sur les sections communes par les trains du chemin de fer Intercolonial, lesquelles seront pour les fins du calcul des frais de parcours, des voitures du chemin de fer Intercolonial.

Vingt unièmement.—Que la compagnie devra remettre et remiser les locomotives du chemin de fer Intercolonial et devra les tourner et les nettoyer et les rendre propres au service et les tournera, les nettoiera et les rendra propres au service, et leur fournira du combustible, de l'eau et de menus articles à tous les points, raccordements, jonctions et termini comme susdit, où elle fait la même chose pour aucune de ses propres locomotives, et Sa Majesté paiera à la compagnie le coût réel que cette dernière aura payé pour la main-d'œuvre et les matériaux employés là et alors pourvu que Sa Majesté puisse, à tous les points sur les terrains ci-dessus mentionnés, ou en aucun temps, faire remplir en totalité ou en partie les services susdits par les employés du chemin de fer Intercolonial et par ses fournitures sans être responsable d'aucun frais pour cela envers la compagnie.

Vingt-deuxième :—Que la compagnie devra nettoyer et nettoiera, si elle en est requise, à aucune ou à toutes les stations sur la dite section commune les voitures à voyageurs employées pour les opérations et le trafic du chemin de fer Intercolonial, et les chauffera et les approvisionnera d'eau, de glace, de combustible et de menus articles, et Sa Majesté paiera à la compagnie le coût des matériaux, de la main-d'œuvre et de menus articles employés pour ces services; pourvu que Sa Majesté puisse, à tous points sur les terrains de la compagnie ci-dessus mentionnés, et en aucun temps, faire remplir en totalité ou en partie les services ci-dessus par les employés du chemin de fer Intercolonial, et chauffer et approvisionner les dites voitures, d'eau, de glace, de combustible et de menus articles à ses propres frais sans être tenue à aucun frais pour cela envers la compagnie.

Vingt-troisième :—Que la compagnie devra faire et fera, en tout temps lorsqu'elle en sera requise par des billets du chemin de fer Intercolonial, des réparations temporaires aux locomotives et autre matériel roulant employés pour les opérations et le trafic du chemin de fer Intercolonial, ces réparations devant être faites promptement avec toute diligence, raisonnable, et Sa Majesté paiera à la compagnie ce qu'elle aura réellement dépensé pour la main-d'œuvre et les matériaux employés pour ces réparations.

Vingt-quatrième :—Que la compagnie devra transporter et transportera les voyageurs sur des billets d'entier parcours et des marchandises sur des lettres de voitures d'entier parcours à destination et en provenance de points sur son chemin de fer et sur les lignes affermées et contrôlées par elle à destination et en provenance de points sur le chemin de fer Intercolonial et sur les lignes affermées par lui et s'y rattachant de manière à éviter de prendre un nouveau billet et une nouvelle lettre de voiture.

Vingt-cinquième :—Que Sa Majesté, à ses propres frais, fournira toute la papeterie, les formules et les billets requis pour ses opérations d'entier parcours à tous les points entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal.

Vingt-sixième :—Que tous les tarifs et prix de places seront divisés d'après la distance parcourue, excepté lorsque cette division causerait une injustice par le fait qu'une ligne de chemin de fer aurait un parcours beaucoup plus grand, dans lequel cas la division des tarifs et des prix de places sera réglée d'une manière juste et équitable par convention mutuelle, et à défaut de convention, par arbitrage, de la manière ci-après prévue.

Vingt-septième :—Que la compagnie devra garder et gardera en vente à ses propres frais, en tous temps, à toutes les stations et agences de son chemin de fer et des lignes de chemins de fer qu'elle contrôle et afferme, un assortiment suffisant de billets pour tous les points sur le chemin de fer Intercolonial; ses lignes affermées et ses raccordements, par l'Intercolonial à partir de Montréal et le bagage des voyageurs munis de ces billets sera enregistré directement jusqu'à sa destination par le chemin de fer Intercolonial à partir de Montréal.

Vingt-huitième :—Que la compagnie s'engage, sur requête de l'agent général des voyageurs du chemin de fer Intercolonial à mettre et tenir en vente à toutes les stations et agences sur sa voie ferrée, et sur les lignes de chemin de fer affermées par elle ou exploitées sous sa direction, tous billets qui pourront lui être demandés pour transporter des voyageurs à des endroits sur le chemin de fer Intercolonial et ses lignes de raccordement *via* Montréal et à traiter toutes les affaires de ce genre en toute justice et impartialité.

Vingt-neuvième :—Que Sa Majesté aura le droit de plaquer des annonces de la ligne de chemin de fer Intercolonial à toutes les stations de la compagnie au même titre que la compagnie elle-même, et la ligne de l'Intercolonial et ses raccordements avec le chemin de fer de la compagnie seront indiqués dans toutes les tables horaires de la compagnie.

Trentième :—Que si la compagnie, en aucun temps, afferme ou concède de quelque manière que ce soit à une personne ou à des personnes quelles qu'elles soient, avec ou sans rémunération, des permis de circulation, droits ou privilèges quelconques ou avantages se rapportant en quelque manière avec les propriétés de la compagnie ci-dessus décrites entre et y compris Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, la compagnie paiera à Sa Majesté la moitié du revenu qu'elle reçoit maintenant ou qu'elle pourra recevoir pour tous permis de circulation, droits ou privilèges, maintenant concédés ou devant être concédés plus tard, entre les endroits susdits de Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Quant à l'autre partie de la ligne de la compagnie affermée par les présentes, la compagnie, par les présentes se réserve tous les revenus, de quelque source qu'ils soient, provenant de l'usage d'icelle.

Trente et unième :—Que Sa Majesté aura en toute jouissance, pour les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial, de quelque nature qu'ils soient, les mêmes droits et facilités et d'une façon aussi complète aux propriétés de têtes de ligne et autres de la compagnie à Montréal, aux têtes de lignes à la Pointe Saint-Charles et aux endroits intermédiaires, et aux abords et voies qui y conduisent, que la compagnie a maintenant ou qu'elle pourra, en aucun temps à l'avenir, avoir en toute jouissance pour ses propres affaires et trafic.

Trente-deuxième :—Que la compagnie fournira pour l'usage exclusif de Sa Majesté, si elle en est requise et lorsqu'elle en sera requise, un bureau convenable pour la vente des billets dans la gare Bonaventure, ou à tout endroit où la gare principale de la compagnie pourra, à l'avenir être située à Montréal, le dit bureau devant être accessible et aussi commode sous tous les rapports que le propre bureau de la compagnie dans la dite gare Bonaventure ou la dite gare principale à Montréal pour la vente des billets, lequel bureau devant être aménagé et entretenu par Sa Majesté à ses propres frais.

Trente-troisième :—Que Sa Majesté et la compagnie fourniront sans délai l'une à l'autre, chaque mois, tous les renseignements nécessaires pour vérifier et contrôler les taux, prix de transport, sommes exigibles, parts relatives du coût de l'exploitation et autres rapports devant être faits en vertu des présentes, et Sa Majesté et la compagnie s'engagent mutuellement à donner les facilités nécessaires, y compris l'accès aux livres et documents accordés aux apurateurs du chemin de fer Intercolonial et de la compagnie respectivement, afin de leur permettre de vérifier les comptes en vertu de cette convention.

Que tous les rapports de balance de trafic, sommes exigibles et part relatives du coût de l'exploitation et autres rapports devant être faits en vertu des présentes, devront être faits mensuellement, et Sa Majesté et la compagnie s'engagent mutuellement à vérifier sans délai et à payer l'une à l'autre, à chaque mois, le montant total exigible de l'une ou de l'autre pour le mois immédiatement précédent.

Trente-quatrième :—Que Sa Majesté ne sera pas responsable des actes et omissions des serviteurs de la compagnie, ni de l'insuffisance ou autres défauts des machines ou du matériel de la compagnie, et la compagnie ne sera pas responsable des actes ou omissions des serviteurs de Sa Majesté ni de l'insuffisance ou autres défauts des machines ou du matériel du chemin de fer Intercolonial.

Trente-cinquième :—Que si en aucun temps à l'avenir, les affaires ou le trafic, dans l'opinion des parties à ce bail, nécessitent ou justifient la pose de doubles-voies entre et y compris Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, ou l'installation d'améliorations plus étendues aux cours de la Pointe Saint-Charles ou des points intermédiaires entre cette Pointe et la gare Bonaventure, ou la pose de voies supplémentaires entre ces points, ou justifient ou nécessitent quelque dépense additionnelle pour l'expédition convenable et efficace de sa besogne, et si la compagnie en aucun temps pose les dites voies, ou effectue les dites améliorations, ou fait les dites dépenses, Sa Majesté pourra avoir l'usage complet et illimité de toute amélioration de ce genre, de la même manière et dans la même mesure que si la dite amélioration avait été comprise dans les propriétés par les présentes affermées, les usages, jouissance et privilège relatifs à cette amélioration étant par les présentes données à bail, et si Sa Majesté se décide à se servir de ces améliorations ou constructions et si le ministre fait une déclaration à cet effet, il est entendu et convenu par les présentes que ces constructions et améliorations formeront partie des propriétés affermées, et Sa Majesté paiera annuellement pour l'usage de toutes constructions et améliorations de ce genre, cinq pour cent sur la moitié du prix réel payé par la compagnie pour la construction de ces améliorations; mais dans tous les cas où ces améliorations ou travaux supplémentaires sur la section commune auront été affectés en vertu des dispositions d'un statut ou d'un arrêté du comité des Chemins de fer ou du Conseil privé, ou d'une autre autorité compétente, Sa Majesté paiera l'intérêt sur la moitié du coût d'iceux au taux susdit.

Trente-sixième :—Que la compagnie garantira par les présentes à Sa Majesté, ses successeurs et ayants-cause qu'elle (la dite compagnie) a, sujet aux servitudes existantes, le droit d'affermier et bailer les droits et privilèges, affermés par les présentes et chaque partie d'iceux.

Trente-septième :—Que s'il était constaté en pratique qu'un droit ou intérêt quelconque de l'une ou de l'autre des parties n'a pas été pleinement protégé ou prévu par cette convention, conformément aux véritables but et intention d'icelle, alors les deux parties négocieront et adopteront d'une façon équitable une nouvelle clause destinée à pourvoir à cette omission et chacune des parties fera exécuter et donnera à l'autre tous et

chaque des nouveaux documents par écrit qui pourront au besoin être requis pour mieux assurer les droits et privilèges de chacune d'elles, en vertu du dit contrat et pour la meilleure exécution d'icelui.

Trente-huitième.—Que si, pendant la durée du présent bail, Sa Majesté remplit bien et fidèlement les obligations et engagements que, par les présentes Sa Majesté s'engage à exécuter, la compagnie devra exécuter et délivrer à l'expiration du présent bail, sur demande d'un ministre et exécutera et délivrera à Sa Majesté, ses successeurs et ayants-cause, un renouvellement du dit bail pour un second terme, de quatre-vingt-dix-neuf ans, et à l'expiration du second terme, les dits engagements et obligations ayant été remplis avec une égale fidélité par Sa Majesté, la compagnie exécutera et délivrera un autre renouvellement pour un troisième terme de quatre-vingt-dix-neuf ans et ainsi de suite, pour toujours, avec les mêmes conventions et conditions que celles qui sont contenues dans les présentes, sujet aux restrictions et modifications qui pourront y être apportées du consentement des deux parties, ou arrêtées au moyen de l'arbitrage conformément aux termes de cette convention.

Trente-neuvième.—Que ces présentes sont sujettes à la ratification d'icelles par le parlement du Canada et par les actionnaires de la compagnie.

Quarantième.—Que, nonobstant tout ce que contenu dans tout contrat entre Sa Majesté et la compagnie, fait autrefois et présentement existant, les marchandises offertes à la compagnie, à un endroit quelconque de ses lignes à l'ouest de Montréal, que l'expéditeur désire expédier à Montréal *via* l'Intercolonial seront adressées par la compagnie pour être expédiées de cette manière, et la compagnie délivrera ces marchandises au chemin de fer Intercolonial à Montréal, et les billets de voyageurs pour un endroit quelconque sur le chemin de fer Intercolonial à l'est de Montréal seront vendus par les agents de la compagnie à toutes les gares et agences pour ses lignes à l'ouest de Montréal sur demande *via* Montréal par le chemin de fer Intercolonial, et les voyageurs munis de ces billets auront droit et faculté de prendre les trains du chemin de fer Intercolonial à Montréal pour ces endroits de l'est sur le chemin de fer Intercolonial.

Quarante-unième.—Que quant aux marchandises qui se présenteront tout le long de la ligne de la compagnie à l'ouest de Montréal et seront offertes pour être expédiées à un endroit quelconque sur le chemin de fer Intercolonial *via* l'Intercolonial à Montréal, la compagnie ne demandera, n'exigera et n'imposera, depuis le point de départ à Montréal, des droits ou péages qui comporteraient ou tendraient à comporter une différence en faveur de la compagnie et contre le chemin de fer Intercolonial prenant ou recevant ces marchandises à Montréal, ou qui induiraient leur expédition *via* les lignes de la compagnie à Lévis ou à la Chaudière pour être délivrées à l'Intercolonial à l'un de ces endroits de préférence à Montréal.

Quarante-deuxième.—Que, dans le but de faciliter et développer les affaires du chemin de fer Intercolonial et de la compagnie, tous les efforts possibles devront être faits pour établir, à Montréal, une correspondance étroite et commode entre les trains de la compagnie à l'ouest de Montréal et le chemin de fer Intercolonial.

Quarante-troisième.—Que des taux et prix de plein parcours seront arrêtés et établis de temps en temps pour circulation entre tous les points du chemin de fer Intercolonial, y compris les lignes par le présent transférées, et tous les points du chemin de fer de la compagnie, y compris toutes les lignes affermées par elle, et ces taux et prix seront, pour ce qui concerne la circulation entre tous les points du chemin de fer Intercolonial et entre tous les points des lignes de la compagnie et des lignes affermées, divisés sur la base de droits de péage par mille, sauf lorsque cette division serait injuste par la raison qu'une ligne de chemin de fer aurait un tarif par mille fortement prépondérant, dans lequel cas la division des prix et taux sera arrêtée sur une base raisonnable et équitable par convention mutuelle, et, à défaut de convention, par arbitrage, ainsi que prévu par le présent.

Quarante-quatrième.—Que, pour les marchandises expédiées à et de l'Europe et des îles britanniques par voie d'Halifax sur le chemin de fer Intercolonial, les taux de la compagnie pour le transport de ces marchandises à l'est de Montréal ne seront pas plus élevés, par voyageur par mille ou par tonne de fret par mille, que la somme par passager par mille ou par tonne de fret par mille exigée par la compagnie sur les marchandises de même classe ou nature transportées par elle pour d'autres entre les mêmes endroits, et destinées aux mêmes endroits ou venant des mêmes endroits de l'Europe ou des îles britanniques. En vérifiant ces taux de fret, tous les drawbacks ou déductions accordés seront retranchés avant de fixer les taux.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

Quarante-cinquième.—Que les formules des connaissements de plein parcours et les formules de reçus des marchandises passant sur les dites lignes seront telles qu'il en sera convenu par les fonctionnaires des parties au présent, ou à défaut de convention, déterminées par arbitrage.

Quarante-sixième.—Sa Majesté aura le droit de déduire, des rentes qu'il est par le présent convenu de payer à la compagnie, la somme ou les sommes d'argent qui pourront être ou devenir dues par la compagnie à Sa Majesté, et pour l'acquiescement desquelles la compagnie est en défaut.

Quarante-septième.—Que si des contestations s'élèvent entre Sa Majesté et la compagnie sous l'empire d'un article quelconque du présent contrat, ou au sujet de l'exécution du dit article suivant sa vraie intention et signification, ces contestations seront de temps à autre, à mesure qu'elles surgiront, soumises à la décision et détermination de trois arbitres, dont l'un sera choisi par le ministre, l'autre par la compagnie, et le troisième par les deux ainsi choisis; pourvu toujours que l'une ou l'autre partie, au bout d'un mois qu'avis aura été donné à l'effet que l'autre a choisi son arbitre, omet ou refuse d'en choisir un, ou si les deux arbitres nommés refusent ou omettent de choisir le troisième, alors le juge en chef de la cour Suprême du Canada, ou en son absence ou sur son refus ou inhabilité d'agir, le juge puisné le plus ancien présent à Ottawa et consentant à agir, à la demande de l'une ou de l'autre partie sur avis donné à l'autre, nommera l'arbitre nécessaire.

Quarante-huitième.—Si un arbitre meurt ou refuse d'agir, ou si pour toute autre cause la charge d'un arbitre devient vacante, son successeur sera choisi de la même manière que celle prévue pour sa nomination en premier lieu, à moins que les parties n'en conviennent autrement, et dans le cas où le dit successeur ne sera pas nommé par la partie ayant droit de le choisir, dans l'espace d'un mois après que la vacance sera survenue, et après avoir été notifié de faire la nomination, alors le dit juge en chef, dans la circonstance susdite, ou le juge puisné le plus ancien consentant à agir, pourra, à la demande de l'une ou de l'autre partie, nommer le dit successeur.

Quarante-neuvième.—Les arbitres ainsi choisis, dans les limites d'un mois après la dernière nomination, se mettront en devoir de déterminer les matières soulevées, et ils, ou une majorité des arbitres, rendront et publieront leur arrêt dans les limites d'un mois après qu'il aura été rendu, ou dans tout autre espace de temps qu'ils fixeront par écrit—cette prorogation de temps étant déterminée par une majorité des arbitres—et l'arrêt d'une majorité d'entre eux sera final.

Cinquantième.—Rien de ce que contenu dans le présent n'éteindra ni ne touchera les réclamations ou droits de Sa Majesté, s'il en est, tels qu'ils existent présentement contre la compagnie ou les propriétés de la compagnie autres que celles qui font l'objet du présent contrat.

EN FOI DE QUOI les présentes (en quadruple) ont été signées par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, conformément à un arrêté du conseil portant la date du 24 mars A.D. 1897, et le sceau du ministère des Chemins de fer et Canaux a été apposé aux présentes, et la compagnie y a apposé son sceau officiel, et les présentes ont été signées par le gérant général de la compagnie le jour et l'année en premier lieu mentionnés.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Par
Témoin à l'exécution par la } CHAS.-M. HAYS,
Compagnie du Grand Tronc } *Gérant général.*
de chemin de fer. }
E.-J. BEDBROOK.

Témoin à l'exécution par le } ANDREW-G. BLAIR,
ministre des Chemins de } *Ministre des Chemins*
fer et Canaux et par le } *de fer et Canaux.*
secrétaire. }
J.-E.-W. CURRIER. } L. K. JONES,
 } *Secrétaire intérimaire.*

Bail et arrangement faits et passés le quinzième jour de mai, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-dix-sept.

Entre la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, ci-après appelée "la compagnie", de la première part, et Sa Majesté la Reine Victoria, représentée aux présentes par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, ci-après appelé "le ministre", de la seconde part.

ATTENDU que Sa Majesté se propose de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusque dans la cité de Montréal, avec son terminus dans cette cité, et que pour obtenir ce prolongement il est proposé d'acquiescer de la com-

pagne ses lignes de chemin de fer, d'embranchements, et de voies projetées et autres intérêts, droits et propriétés pour les considérations et aux conditions ci-après énumérées :—

MAINTENANT cet acte fait foi : Que la dite compagnie, en considération des prix d'affermage, engagements, conditions et arrangements ci-après mentionnés, a donné, octroyé, cédé et affermé, et par les présentes donne, octroie, cède et afferme à Sa Majesté, Ses successeurs et ayants-droit toute sa ligne de chemin de fer et ses embranchements s'étendant depuis Sainte-Rosalie, un point sur le Grand Tronc de chemin de fer dans la province de Québec, jusqu'à un point sur le côté ouest de la rivière Chaudière, où la dite ligne de chemin de fer se raccorde avec le Grand Tronc de chemin de fer, ainsi que la voie, les bâtiments de gares, châteaux d'eau, hangars à édifices et toutes autres constructions et dépendances appartenant à la dite ligne de chemin de fer, avec aussi sa ligne d'embranchement et connexions s'étendant de Saint-Léonard à Nicolet, et toutes et chacune des propriétés (autres que le matériel roulant et l'équipement de toute espèce et description appartenant à la dite compagnie et servant à son dit chemin de fer), et tous droits et privilèges que la compagnie peut avoir ou dont elle peut avoir droit de jouir à l'égard de pouvoirs de circulation sur le Grand Tronc de chemin de fer, sur le pont de la Chaudière et jusqu'au terminus existant actuel du chemin de fer Intercolonial, et tous les droits, privilèges, intérêts et concessions obtenus par la compagnie de la dite Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer sur les dite ligne et pont en dernier lieu mentionnés.

La compagnie cède et transporte le dit chemin de fer et les dites dépendances de toute espèce et description et les dits droits et privilèges à Sa Majesté. Ses successeurs et héritiers à dater du premier jour de novembre en l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-dix-sept pour la durée de quatre-vingt-dix-neuf ans révolus, pour les prix et sommes de soixante et dix mille piastres pour chaque année de ce terme, payable en argent légal du Canada par versements semi-annuels de trente-cinq mille piastres chacun les premiers jours de mai et novembre de chaque année.

Et pour la due exécution des présentes, et sujet aux prescriptions ci-après énumérées, Sa Majesté et la compagnie, leurs successeurs et ayants-droit, et chacun d'eux s'engagent et conviennent comme suit, savoir :

Premièrement :—Que Sa Majesté, pendant la durée de ce bail, sauf les cas spéciaux qui pourraient survenir et qui sont mentionnés aux présentes, paiera bien et fidèlement à la compagnie le prix d'affermage susdit en la manière et aux dates ci-dessus citées sans aucune déduction ou réserve.

Deuxièmement :—Que la compagnie, pour la considération ci-dessus, construira et terminera suivant le mode adopté pour le chemin de fer Intercolonial, la partie inachevée de sa ligne principale à ou près Forestdale jusqu'au côté ouest de la rivière Chaudière. à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement et avec son approbation, le ou avant le premier jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-dix-sept, et emploiera pour la partie inachevée de sa ligne qu'elle s'engage par les présentes à construire, des rails neufs en acier ne pesant pas moins que soixante et dix livres par verge pour la dite distance, et comme partie de cette construction, elle fera tous les raccords convenables et nécessaires avec la ligne-mère du Grand Tronc de chemin de fer à ou près l'extrémité ouest du pont de la Chaudière à la satisfaction, aussi, de l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement, et en rapport avec la dite construction, elle construira et terminera tous les bâtiments de gares convenables et nécessaires, voies de garage, d'évitement, châteaux d'eau, dépendances, hangars à charbon, enclos à bestiaux, croisements de voies et autres dépendances nécessaires, à la satisfaction de l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement et conformément aux plans qui seront fournis à la demande de la compagnie par le département des Chemins de fer et Canaux, de manière que la dite ligne de chemin de fer cédée ou que l'on propose de céder par les présentes, soit entièrement complétée et prête à être livrée à Sa Majesté pour son usage à la date mentionnée ci-dessus ou avant.

Troisièmement :—Que la compagnie construira la partie inachevée de sa ligne à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement et avec une pente de 32.80 par mille, et en outre elle réduira, sur la ligne déjà construite, les pentes de Mont-Carmel et à la rivière Saint-François à un chiffre maximum de 52.80 par mille.

Quatrièmement :—Que la compagnie convient par les présentes avec Sa Majesté qu'elle s'engage à mettre Sa Majesté en possession du chemin de fer achevé à la date ci-dessus mentionnée ou avant libre de toute charge quelconque ; que toutes hypothèques prises ci-devant sur les

propriétés de la compagnie, ou obligations émises, seront annulées et éteintes avant que Sa Majesté prenne possession de la dite ligne, autant que ces hypothèques ou émission d'obligations pourront affecter ou grever le chemin de fer affermé par les présentes ; que toutes réclamations non réglées pour droit de parcours sur la dite ligne de chemin de fer ou ses embranchements seront entièrement payées et réglées ; que tout transfert de droit de parcours sur aucune partie de la dite ligne de chemin de fer ou de ses embranchements qui ne sera pas exécuté par les ayants-droit et délivré à la compagnie, sera, avant l'acceptation de ce bail, dûment exécuté et délivré par les ayants-droit ; et toutes réclamations ou demandes non réglées d'aucune espèce ou description qui pourront préjudicier ou affecter les propriétés de la compagnie affermées à Sa Majesté par les présentes, seront complètement acquittées et réglées, et de plus, que dans le cas où une réclamation pour droit de parcours, ou dans le cas où le paiement d'une dette ou créance que la compagnie aurait dû payer ou régler aux termes des présentes, serait ci-après réclamé à Sa Majesté, cette dernière si elle l'acquiesce, déduira le chiffre de cette réclamation du montant de tous deniers d'affermage dus et payable en vertu du présent bail.

Cinquièmement :—Qu'à l'expiration de la période convenue dans les présentes, et à la terminaison de ce bail, la dite ligne de la compagnie embranchement et autres dépendances lui appartenant, et toutes améliorations et additions qui auront été faites par Sa Majesté pendant la durée de ce bail, et tous les droits et privilèges de toute nature et espèce appartenant à la dite compagnie, deviendront alors la propriété absolue de Sa Majesté, et, par les présentes, ils sont déclarés être cédés à Sa Majesté, Ses successeurs et héritiers, libres et clairs de tout droit, titre ou intérêt quelconque de la part de la compagnie, aussi entièrement et complètement que si ce bail était un simple transport de la voie, du chemin de fer et des propriétés de la compagnie à Sa Majesté, Ses successeurs et héritiers comme susdit.

Sixièmement :—Que la compagnie n'aura aucun droit de faire exécuter un transport en fidéicommissis, ou d'émettre des obligations ou de créer une charge sur la ligne de chemin de fer affermée par les présentes en aucun temps après l'exécution de ce bail, sauf et seulement en tant qu'il sera nécessaire de ce faire pour céder, disposer ou transférer le prix d'affermage payable à la compagnie par Sa Majesté en vertu de ce bail et arrangement, sujet aux conditions mentionnées aux présentes ; et lors de l'émission de toutes obligations, ou de l'exécution de tout transport en fidéicommissis créant une charge sur le prix d'affermage payable à la compagnie en vertu des présentes dans le but de garantir le principal et l'intérêt de toute somme obtenue par ce transport, Sa Majesté paiera le prix d'affermage, sous réserve des stipulations ci-dessus relatées, au fidéicommissaire nommé dans l'acte de transport, en tant qu'elle est tenue de payer le prix d'affermage aux termes des présentes.

Septièmement :—Que Sa Majesté maintiendra et exploitera d'une manière continue le chemin de fer affermé par les présentes pendant la durée de ce bail et tiendra la compagnie indemne de toutes réclamations provenant de l'exploitation et du maintien du dit chemin de fer pendant la dite durée.

Huitièmement :—Que Sa Majesté achètera le matériel roulant et les approvisionnements du chemin de fer de la compagnie au prix d'évaluation qui sera convenu entre la compagnie et le ministre.

Neuvièmement :—Que Sa Majesté ne sera pas tenue de prendre livraison du dit chemin de fer, et le prix d'affermage stipulé dans les présentes ne sera pas payable à la compagnie tant que la dite ligne de ce chemin de fer et ses embranchements ne seront pas entièrement terminés à la satisfaction du ministre ou de l'ingénieur du département des Chemins de fer et prêts à être exploités pour les fins du chemin de fer Intercolonial.

Dixièmement :—Que la compagnie, en aucun temps, à la demande du ministre, fera et exécutera tous transports et écrits quelconques dont Sa Majesté pourra avoir besoin pour mieux assurer à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs la possession de toutes et de chacune des parties des propriétés affermées par les présentes.

Onzièmement :—Que dans le cas où la dite ligne de chemin de fer ne serait pas achevée et prête à être exploitée au premier jour de novembre prochain, mais serait prête et acceptée par Sa Majesté à une date ultérieure, le prix d'affermage payable à la première date semi-annuelle fixe pour le paiement de l'affermage stipulé dans les présentes, sera calculé proportionnellement à la date de mise en possession.

Douzièmement :—Qu'il est déclaré et convenu par les présentes que le présent bail doit être approuvé par acte

du parlement du Canada et par les actionnaires de la compagnie.

Troisième : — Rien de contenu aux présentes n'affectera ou ne portera atteinte aux réclamations ou droits acquis de Sa Majesté contre la compagnie et ses propriétés autres que celles mentionnées dans les présentes.

En foi de quoi, les présentes (en quadruple expédition) ont été signées par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, conformément à un ordre en conseil en date du 24 mars, A.D. 1897, et le sceau du département des Chemins de fer et Canaux a été apposé aux présentes, et la compagnie y a apposé son sceau de corporation, et les présentes ont été signées par le président de la compagnie, les jour et an ci-dessus en premier lieu écrits.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE DRUMMOND.

Témoin à l'exécution
par la Compagnie du
chemin de fer du
comté de Drummond, } (Signé) J.-N. GREENSHIELDS,
Président.

(Signé) J.-E.-W. CURRIER.

Témoin à l'exécution
par le ministre des
Chemins de fer et
Canaux. } (Signé) ANDREW-G. BLAIR,
Ministre des Chemins
de fer et Canaux.

J.-E.-W. CURRIER.

L. K. JONES,
Secrétaire.

COMMERCE AVEC L'EMPIRE.

M. McNEILL : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention de la députation et plus particulièrement du cabinet sur une nouvelle très étonnante qui nous arrive de l'autre côté de l'Atlantique. C'est une question que je considère de la plus haute importance non seulement pour le Canada, mais pour tout l'empire britannique, et j'espère que le gouvernement fera une déclaration qui calmera les alarmes que cette nouvelle ne saurait manquer de provoquer lorsqu'elle sera répandue dans tout le pays. Avec votre permission, je vais lire une dépêche de Londres adressée à l'*Evening Post* de New-York, et reproduite dans le *Citizen* d'Ottawa de ce matin. Cette dépêche contient des choses excessivement graves qui, si elles étaient fondées, ne manqueraient pas, j'en suis certain, de causer un grand désappointement à plusieurs d'entre nous :

M. Wilfrid Laurier, le premier ministre canadien, a donné une tournure nouvelle et quelque peu dramatique aux discussions de projets d'unité de l'empire et d'arrondissement dont l'atmosphère est saturée en Angleterre, à l'heure qu'il est. Tous les autres premiers ministres coloniaux qui sont ici, tout en se répandant en protestations de loyauté, font présager à l'Angleterre les plus terribles conséquences si elle ne fait pas le sacrifice de sa politique libre-échangiste en échange de tarifs différentiels sur les marchés coloniaux. Le discours prononcé samedi à Liverpool par le duc de Devonshire, venant après l'attitude assez tiède de M. Chamberlain à l'égard du libre-échange, est interprété comme un indice des tendances du gouvernement vers quelque projet d'une union douanière impériale, lorsque la question sera débattue à la conférence entre M. Chamberlain et les premiers ministres coloniaux. Ceci peut comprendre des droits sur certains produits étrangers comme le blé, la farine et le blé d'Amérique et de la République Argentine, qui font concurrence aux produits canadiens et australiens.

Ceci faisait parti du projet de Zollverein de M. Chamberlain. C'est à ce moment intéressant que M. Laurier s'avance et déclare que le Zollverein n'est rien autre chose que la protection, et affirme que la protection qui a été le fléau et la ruine du Canada serait la plus grande faute que l'Angleterre et l'empire pourraient commettre. "Par notre tarif," dit M. Laurier, "nous, Canadiens, nous vous donnons la préférence sur nos marchés, en pur don. Nous ne demandons rien en retour : nous ne voulons pas que vous renonciez aux grands principes du libre-échange ; nous désireons plutôt vous suivre dans la voie du libre-échange, faisant du commerce là où il doit se faire le plus naturellement. La protection nous affaiblira, et par là fera tort à l'empire et au Canada qui en fait partie."

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député a l'intention de faire pas que poser une question, avant que l'ordre du jour soit appelé, il devra adopter une autre procédure.

M. McNEILL : Si vous en décidez ainsi, M. l'Orateur, je terminerai par une motion. Vous admettez que ces faits sont d'une telle importance....

M. l'ORATEUR : Je ne m'oppose pas à ce que la question soit posée, mais l'honorable député devra se borner à poser la question.

M. McNEILL : La chose, en effet, demande très peu de commentaires, et mon intention n'est pas d'en faire de bien longs. J'espère que le gouvernement va faire une déclaration à l'effet que le premier ministre n'a jamais été autorisé par le gouvernement à parler ainsi, et que ce n'est pas le désir du gouvernement que le premier ministre fasse quoi que ce soit pour décourager l'établissement d'un commerce différentiel dans les limites de l'empire, en donnant une préférence aux colonies anglaises sur les marchés de la mère-patrie et aux produits anglais sur les marchés coloniaux, à l'exclusion des produits du reste du monde. Nous avons ici une déclaration à cet effet, et il était inutile de la répéter, car c'est un fait bien connu que M. Chamberlain, dans son grand discours de l'an dernier, s'est prononcé en faveur d'un arrangement fiscal dans ce sens.

M. l'ORATEUR : L'honorable député terminera-t-il son discours par une motion ?

M. McNEILL : Oui, si vous l'exigez. Si jamais il y a eu une occasion où un député était justifiable d'adopter cette procédure, c'est bien celle-ci.

M. l'ORATEUR : Tout ce que je veux, c'est que vous observiez le règlement.

M. McNEILL : C'était la politique de M. Chamberlain, la politique du secrétaire d'Etat pour les Colonies. Il est évident aussi, d'après le discours du duc de Devonshire, que le gouvernement impérial est disposé à s'engager dans un mouvement dans ce sens, et je tiendrais à avoir, de même que la Chambre et le pays, je n'en ai aucun doute, une déclaration du gouvernement, nous donnant l'assurance qu'il n'a pas l'intention de s'opposer à ce que le Canada obtienne pour ses produits sur le marché anglais une préférence sur les produits des pays étrangers, ni à l'adoption de ce grand projet qui s'appliquerait non seulement au Canada, mais à tout l'empire.

M. l'Orateur et le gouvernement se rappellent sans doute que c'est cette politique qui a prévalu à la grande conférence intercoloniale qui a eu lieu ici il y a quelques années, et à laquelle toutes les colonies étaient représentées. Toute démarche dans le sens indiqué par cette dépêche est destinée à briser le concert des colonies sur cette grande question ; c'est non seulement un mouvement rétrograde, mais un mouvement gros de funestes résultats, dans un moment comme celui-ci, où nous avons toute raison de supposer que nos efforts vont être couronnés de succès. C'est ce moment entre tous que choisit le premier ministre pour s'avancer, dit la dépêche—dépêche erronée, je le souhaite sincèrement—et jeter tout son poids dans le plateau de la balance contre ce concert des colonies, qui avait

été organisé ici même il y a quelques années. Quand j'emploie le mot concert, je ne veux pas dire qu'il était définitivement organisé, mais il y avait une entente qui équivalait virtuellement à un concert entre les colonies.

Sans doute, il ne s'agit que d'un entrefilet de journal, mais il est de nature à avoir une certaine influence, et il est accompagné de circonstances qui lui donnent l'apparence de la vérité. C'est l'excuse que j'ai pour appeler l'attention du gouvernement sur cette question, afin que nous ayons, si c'est possible, une répudiation de la politique indiquée dans cet entrefilet et qu'on prête au premier ministre.

J'espère que cette dépêche est fautive. Je désire aussi signaler une autre déclaration contenue dans cette dépêche qui nous arrive de l'autre côté de l'Atlantique :

Interrogé au sujet du projet impérial de défense navale du duc de Devonshire, en vertu duquel on fortifie actuellement les Antilles, M. Laurier a répondu : " Il n'y a qu'un pays avec lequel le Canada pourrait jamais être en guerre. Ce pays c'est les Etats-Unis, et une guerre avec les Etats-Unis est une éventualité que je refuse de discuter. Une pareille guerre serait non seulement une folie, mais un crime. S'il en est ainsi, quel besoin a le Canada de ces grands projets de défense navale ? Nous sommes dévoués à la Couronne d'Angleterre, et nous lui sommes reconnaissants ; mais nous sommes satisfaits de rester comme nous sommes jusqu'à ce que dans le cours de notre développement national, le besoin d'un changement se fasse sentir."

Si ce sont là les paroles de M. Laurier, je ne puis m'empêcher de trouver qu'il a pris une attitude pour le moins étrange. Pourquoi dire que les Etats-Unis sont le seul pays avec lequel le Canada pourrait jamais être en guerre ? M. Laurier sait parfaitement, et tous les hommes d'Etat savent aussi que si n'importe quel pays déclarait la guerre à l'Angleterre, ce serait en même temps une déclaration de guerre au Canada. Si, par exemple, la Russie déclarait la guerre ; si, à la suite des regrettables événements d'Orient, la Russie déclarait la guerre à la mère-patrie, elle la déclarerait en même temps au Canada. Nous nous trouverions alors en guerre avec la Russie, et le Canada serait un des premiers à souffrir.

Il me paraît impossible que M. Laurier ait pu prononcer de semblables paroles, et j'espère sincèrement que le gouvernement est en état de déclarer qu'il ne partage pas les sentiments et les idées contenus dans cette dépêche qui, je l'espère aussi, n'est qu'un travestissement et une fautive interprétation de ce que M. Laurier a pu dire en Angleterre. Maintenant, M. l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer que la séance soit levée.

LE MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je regrette que mon honorable ami (M. McNeill) ait cru devoir occuper le temps de la Chambre avec une pareille question. Pour ma part, je refuse absolument et positivement de discuter aucune de ces dépêches ou câblegrammes. Je suis intimement convaincu que mon honorable ami le premier ministre saura agir avec tact et discrétion dans tout ce qu'il dira. Comme tous les membres de cette Chambre, j'ai en trop d'exemples de l'absurdité et de la folie qu'il y a à se fier aux rapports des journaux quant au langage tenu par des hommes d'Etat responsables dans les circonstances actuelles.

Tant que nous n'aurons pas de rapports fidèles et complets de ce que M. Laurier a dit, venant de sources plus authentiques, pour ma part, je refuse

de me laisser entraîner dans des discussions sur de vagues hypothèses et des inventions, pour savoir quelle interprétation il convient de donner à ses paroles transmises au moyen d'un câblegramme.

Sir CHARLES TUPPER : Je comprends parfaitement l'attitude que prend en ce moment le leader de la Chambre, car nous avons les meilleures raisons du monde pour savoir combien il est facile, dans la transmission d'un câblegramme, de donner un compte rendu erroné. Le leader de la Chambre a donc parfaitement le droit de prétendre que nous n'avons pas de preuves suffisantes pour exiger du gouvernement qu'il discute cette question. Mon honorable ami, le député de Bruce-nord (M. McNeill), base ses commentaires sur ce câblegramme, et je vois avec plaisir que son exposition éloquente et logique ne rencontre aucune opposition sur les banquettes ministérielles. Pas un seul ministre du cabinet ne veut supposer, pour un instant, que le premier ministre du Canada a pris en Angleterre une attitude aussi en contradiction avec la politique sanctionnée par les votes de cette Chambre en plus d'une occasion. Je vois avec plaisir que les membres du cabinet refusent de supposer que le premier ministre du Canada ait répudié l'action des autres colonies telle qu'énoncée à la conférence coloniale d'Ottawa, au sujet de cette grande question d'un commerce différentiel dans tout l'empire britannique.

Je refuse aussi de croire que le premier ministre du Canada, après avoir déclaré, de hustings en hustings qu'il était aussi en faveur du commerce différentiel avec l'Empire que sir Charles Tupper, après avoir déclaré que s'il arrivait au pouvoir un de ses premiers soins serait d'envoyer une commission en Angleterre pour négocier un projet de commerce privilégié avec lord Salisbury—je refuse de croire, après ces promesses et après les résolutions de la conférence intercoloniale, que M. Laurier ait pu faire de pareilles déclarations en Angleterre. Je suis convaincu qu'on a mal interprété ses paroles, car une pareille attitude de sa part équivaldrait à une trahison envers les représentants des autres colonies, et ce serait aussi un aveu qu'il n'a pas l'intention de tenir les promesses qu'il a faites aux électeurs et qui lui ont valu le pouvoir. Je considère donc que dans les circonstances, le leader a parfaitement le droit de prétendre que ces comptes rendus télégraphiques ne le justifieraient pas de saisir la Chambre de cette question. Ces rapports sont souvent envoyés par des personnes qui professent sur certaines questions des opinions tellement arrêtées, qu'elles sont naturellement portées à farder le compte rendu, et tant que nous n'aurons pas de nouvelles plus authentiques, j'approuve l'attitude du leader de la Chambre.

La motion est rejetée.

EXPORTATION DES BILLES.

M. BENNETT : Avant que l'ordre du jour soit abordé, je désire appeler l'attention du leader de la Chambre et du contrôleur des Douanes sur le paragraphe suivant, paru dans le *Free Press* de Midland du 10 juin :

Le percepteur de la douane de Parkhill a reçu instruction du gouvernement fédéral de ne pas accorder de reçu pour les radeaux de billes allant du Canada aux

Etats-Unis, avant d'avoir reçu des ordres du gouvernement.

Je voudrais savoir s'il est vrai que ces ordres aient été donnés, et dans l'affirmative, en vertu de quel principe de droit ou quelle coutume a-t-on agi ainsi? Quels sont aussi ces ordres qui doivent suivre cet avis?

Le **CONTROLEUR DES DOUANES** (M. Pater-son): Il serait préférable que j'eusse le temps de prendre des renseignements durant la suspension de la séance, pour les communiquer à la Chambre cette après-midi.

M. BENNETT: Très bien.

LA MALLE DE L'OUEST.

M. TAYLOR: Comme le directeur général des Postes n'est pas à son siège, je demanderai au *leader* de la Chambre quels arrangements ont été faits pour le transport de la malle, à l'ouest de Brockville, qui part d'Ottawa à 11 hrs du matin par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le chemin de fer du Grand Tronc a inauguré hier un nouveau service qui lui permet d'atteindre Brockville avant le chemin de fer Canadien du Pacifique. D'après ce que je comprends des arrangements actuels, la malle qui part d'ici à 11 heures du matin arrive à Brockville à l'heure indiquée, mais elle reste là jusqu'à trois heures le lendemain matin, avant de repartir pour l'ouest. Nous pourrions assurément avoir un meilleur service postal que le service actuel pour Kingston, Gananoque et autres localités.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright): Je n'ai aucun renseignement sur cette question. Mais si les choses sont telles que l'honorable député les représente, je comprends qu'il doit en résulter de grands inconvénients pour le public. S'il est au pouvoir du directeur général des Postes d'y remédier, je suis convaincu qu'il le fera sans retard.

BUREAU DE POSTE D'ISAAC'S-HARBOUR.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je crois savoir que le directeur général des Postes est absent de la ville aujourd'hui.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright): Le directeur général des Postes est absent pour affaires urgentes.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je n'en doute pas. Je désire profiter de cette occasion, vu que c'est probablement la dernière que j'aurai, pour appeler l'attention du directeur général des Postes, par l'entremise de son collègue, sur le cas du directeur du bureau de poste d'Isaac's-Harbour, dans le comté de Guysborough, afin qu'il puisse nous donner, avant la fin de la session, les raisons de la destitution de ce directeur de bureau de poste, qui a rempli cet emploi depuis vingt-deux ans.

M. l'ORATEUR: Je ferai remarquer à l'honorable député que cette question n'est pas d'intérêt public suffisamment pour venir avant l'ordre du jour.

M. BENNETT.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Je le sais parfaitement, et si quelqu'un y faisait objection je me proposais de dire que mon intention n'est pas du tout de discuter cette affaire. Je demande à la Chambre d'être assez indulgente pour me permettre de poser la question, que je ne puis pas, à cette époque de la session, amener d'une façon plus régulière.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright): Si l'honorable député veut m'envoyer un mémoire sur cette affaire, je tâcherai de lui obtenir une réponse dès le retour du directeur général des Postes.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Au lieu de causer tout cet ennui à l'honorable ministre, je vais simplement terminer ce que j'avais commencé à dire: Cet homme a été directeur du bureau de poste pendant vingt-deux ans, et les sept huitièmes des électeurs de ce district ont signé une requête pour qu'il fût maintenu. Je veux uniquement savoir les raisons de sa destitution.

FRONTIÈRE DE L'ALASKA.

Sir CHARLES TUPPER: Avant de passer à l'ordre du jour, et tout en ne voulant pas infliger à la Chambre trop de cette "philosophie proverbiale de Tupper", j'aimerais à savoir du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) quand il pourra, si ce n'est déjà fait, déposer sur le bureau de la Chambre le mémoire que je lui ai remis au sujet de la frontière de l'Alaska, qu'il m'a promis de faire imprimer et distribuer parmi la députation.

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR** (M. Sifton): J'ai passé ce mémoire à M. King, l'astronome en chef du ministère de l'Intérieur, et en réponse, j'ai reçu un autre mémoire dans lequel il dit que celui de l'honorable député contient certaines inexactitudes, et il doute qu'il soit sage de le publier. Je me proposais de donner communication à l'honorable chef de l'opposition du rapport de M. King, et c'est ce que je vais faire.

Sir CHARLES TUPPER: Je conseillerais à l'honorable ministre de faire imprimer les deux mémoires, et de les soumettre à la Chambre tous les deux. C'est une question importante, concernant une longue zone de vingt milles du plus riche territoire canadien, qui peut être enlevé au Canada et passer aux États-Unis.

Le **MINISTRE DE L'INTÉRIEUR**: Il se peut que le conseil de l'honorable député soit suivi; mais au milieu des affaires pressantes de la session, je n'ai pas pu prendre de décision. L'objection de M. King est que l'inexactitude en question est telle, que si elle recevait la moindre confirmation de la part du gouvernement canadien, ce fait pourrait être invoqué contre lui dans les difficultés qui pourront surgir; c'est uniquement par mesure de prudence que j'ai hésité à faire imprimer ce document.

L'honorable député n'ignore pas que si le gouvernement fait imprimer et distribuer un document, à moins qu'il ne le fasse avec des réserves expresses, ce document peut être invoqué contre lui, plus tard, qu'il le veuille ou non, et dans une affaire de cette importance, je n'ai pas voulu agir à la légère,

ni sans avoir fait une étude personnelle et complète de la question.

Sir CHARLES TUPPER : Je demande à l'honorable ministre de tenir la promesse qu'il m'a faite de faire imprimer et distribuer le document, ou de me le remettre, car c'est une affaire qui ne souffre pas de retard. Le sénat américain s'occupe actuellement de la question, et dans un an, ces renseignements n'auront plus aucune valeur. Je puis ajouter que ce mémoire vient d'une personne qu'à maintes reprises le gouvernement de Sa Majesté a reconnue comme faisant autorité au sujet de la frontière de l'Alaska.

COLLÈGE MILITAIRE ROYAL.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais savoir si le *leader* de la Chambre est en état de répondre aux questions qui ont été posées au sujet du Collège militaire Royal.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je viens justement de recevoir une dépêche disant que les papiers ont été expédiés hier soir. J'espère qu'ils arriveront assez tôt pour que je puisse répondre à ces questions cette après-midi.

RAPPORTS DEMANDÉS.

Sir CHARLES TUPPER : Je voudrais avoir des renseignements au sujet d'un rapport dont la production a été ordonnée concernant l'annexe D du tarif, ainsi qu'un autre concernant les destitutions qui ont eu lieu depuis l'avènement du gouvernement actuel. J'espère qu'on ne tardera pas à produire ces documents.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Le document demandé par l'honorable député est presque terminé. Je dois dire à l'honorable député (M. Foster) que le rapport qu'il a demandé a nécessité beaucoup de travail ; je crains que les employés de mon bureau ne puissent pas le préparer en quelques jours. Mais celui qu'a demandé l'honorable chef de l'opposition contiendra, je crois, les principales choses que l'ex-ministre des Finances tient à connaître. J'espère que le rapport sera déposé sur le bureau de la Chambre demain, ou très prochainement.

M. FOSTER : Je demanderai à l'honorable chef du gouvernement s'il aurait l'obligeance d'appeler l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur le fait qu'il a l'intention, d'après l'avis donné aujourd'hui, de discuter demain les résolutions relatives au chemin de fer Intercolonial, et qu'il y a certaines pièces qu'il est absolument nécessaire de déposer sur le bureau de la Chambre aujourd'hui. Ces pièces doivent comprendre les relevés du trafic du chemin de fer du comté de Drummond, des rapports sur la condition de ce chemin de fer, et un état du matériel roulant et des accessoires du chemin de fer, mentionnés à l'article 8 du contrat.

M. HAGGART : Je demanderai en même temps qu'il soit produit un rapport relatif au même chemin de fer, préparé par le sous-ministre lorsque je dirigeais ce ministère.

Le MINISTRE DU COMMERCE : En savez-vous la date ?

M. HAGGART : Non. Il y a probablement un peu plus d'un an.

CABLE TRANSPACIFIQUE.

Sir CHARLES TUPPER : Comme nous touchons de très près à la fin de la session, il serait très intéressant pour la Chambre, j'en suis sûr, si, avant la prorogation, l'honorable chef du gouvernement nous disait dans quel état se trouve aujourd'hui une question d'un grand intérêt public. Je veux parler du câble transpacifique, dont se sont occupés l'ancien gouvernement et le gouvernement actuel, mais au sujet duquel, jusqu'aujourd'hui, pour des raisons qui, j'ose le dire, sont suffisantes, aucun rapport n'a été soumis à la Chambre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je dirai tout ce que je suis en état de faire connaître au sujet de cette question. Si je comprends bien, c'est une des questions dont, après les fêtes, s'occuperont les premiers ministres des colonies. Je ne suis guère en état d'en dire plus long, mais ce sera l'une des questions que l'on étudiera.

Eaux NAVIGABLES.

L'amendement fait par le Sénat au bill (n° 105) concernant la protection des eaux navigables (M. Davies) est lu la première fois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je propose que cet amendement soit lu une deuxième fois. L'amendement fait par le Sénat est de très peu de conséquence. Il donne seulement une définition plus claire du mot "propriétaire" de façon à ce que ce terme s'applique non seulement au propriétaire enregistré à l'époque du naufrage, mais à tout acheteur subséquent, car lorsque le propriétaire du navire naufragé désire échapper à la responsabilité, il transfère l'épave à une personne qui ne possède pas pour un cent de propriété et n'est pas ainsi responsable des dépenses qu'entraîne l'enlèvement.

La motion est adoptée, et l'amendement lu la seconde fois.

MINISTÈRES DES DOUANES ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 125) concernant les ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur. Je ne désire pas que la Chambre se forme en comité avant cette après-midi. La résolution autorisant le paiement d'appointements aux fonctionnaires mentionnés dans le bill a été adoptée ce matin, et je ne puis pas demander que la Chambre se forme en comité avant cette après-midi. Je désire dire que lorsque le bill a été réimprimé, un article qui y avait été inséré primitivement en a été supprimé. C'est l'article stipulant que le traitement de ces ministres serait de \$5,000 et resterait à ce chiffre jusqu'à ce que la redistribution des portefeuilles réduisit à treize ou moins le nombre des ministres ; ensuite, le traitement de chaque ministre devrait être de \$7,000 par année. Lorsque nous serons en comité, cette après-midi, j'ai l'intention de demander

l'insertion de cette disposition qui figurait primitivement dans le bill.

La motion est adoptée, et le bill lu la deuxième fois.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le bill (n° 114) modifiant de nouveau les actes concernant les Territoires du Nord-Ouest est lu la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 2.

2. L'alinéa coté (c) de l'article deux du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

“(c) L'expression “le lieutenant-gouverneur en conseil” signifie le lieutenant-gouverneur des territoires, par et avec l'avis et le consentement du conseil exécutif des territoires, ou conjointement avec le conseil exécutif des territoires, selon le cas.

M. FOSTER : Quelle est la différence ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton) : Nous rendons simplement la définition des mots “lieutenant-gouverneur en conseil des territoires” analogue à celle des mots “lieutenant-gouverneur des provinces.”

Sir CHARLES TUPPER : Vous enlevez au lieutenant-gouverneur toute action individuelle, et vous le faites agir avec son conseil.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui.

Article 8.

8. Le premier paragraphe de l'article six du chapitre vingt-deux des statuts de 1891 est par le présent modifié en en retranchant les mots “en tout temps en vigueur dans les,” et les remplaçant par les mots “déclaré applicable aux.”

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je propose en amendement de retrancher les mots “le premier paragraphe de” afin que l'article renferme les mots “l'article six du chapitre vingt-deux des statuts de 1891.” Lorsque le bill a été présenté, j'ai expliqué que l'une des dispositions portait que nous devons supprimer la restriction de l'acte relatif aux territoires du Nord-Ouest, empêchant l'assemblée législative de légiférer au sujet des compagnies d'assurance. L'article qui devait avoir cet effet fut accidentellement omis, et je demande qu'il me soit permis de proposer l'amendement qui réalisera l'idée expliquée à l'époque de la présentation du bill. Aujourd'hui, la loi en vigueur donne à l'Assemblée législative juridiction sur certains sujets, entre autres : La constitution en corporation de compagnies formées pour des fins locales, à l'exception des compagnies suivantes, et, parmi les exceptions, se trouvent les “compagnies d'assurance.” L'amendement que je propose ferait disparaître cette exception des compagnies d'assurance.

L'amendement est adopté, et l'article tel qu'amendé est adopté.

Article 9.

9. L'article dix-huit du chapitre dix-sept des statuts de 1894 est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

“18. Nulle personne occupant une charge, une commission ou un emploi auquel est attaché un traitement

M. DAVIES.

annuel payé par la Couronne, ne pourra être élu membre de l'Assemblée législative, ou n'y siégera ou votera, tant qu'elle occupera cette charge, cette commission ou cet emploi ; mais rien de contenu au présent n'empêchera aucun membre du Conseil exécutif des territoires en raison d'aucun traitement, honoraire, allocation, émoulement ou profit d'aucune nature ou montant attaché à cette charge, d'être membre de l'Assemblée, ou ne l'empêchera d'y siéger ou voter ; pourvu qu'elle soit élue pendant qu'elle occupera cette charge et ne soit pas d'ailleurs inéligible.”

M. DAVIN : Je crois que l'ancien article 18, adoptée en 1894, répondait parfaitement aux besoins de l'époque :

Aucun membre du comité exécutif des territoires ne sera empêché en raison d'aucun traitement, honoraire, allocation, émoulement au profit d'aucune nature ou montant attaché à cette charge, de siéger ou de voter dans l'Assemblée législative.

Si je comprends bien le nouvel article, il stipule simplement que lorsqu'un membre de l'Assemblée accepte une charge, il devra aller se faire réélire.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Oui, c'est l'article ordinaire ; il stipule que les députés qui acceptent des charges devront aller se faire réélire.

Article 10.

10. L'article quarante-neuf du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :

“49. La cour siégera comme tribunal (*in banc*) aux époques et lieux que le lieutenant-gouverneur en conseil fixera. Le doyen des juges présents présidera, et trois d'entre eux constitueront un quorum.”

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je crois qu'il y a quelque objection à cet article, et je suis disposé à proposer qu'il soit retranché.

L'amendement est adopté.

Article 11.

11. Le premier paragraphe de l'article cinquante-six du dit acte, tel que modifié par l'article huit du chapitre vingt-deux des statuts de 1891, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :

“56. Pour chaque district judiciaire, le gouverneur en conseil pourra nommer un shérif, et le lieutenant-gouverneur en conseil pourra nommer un greffier de la cour, et ils pourront respectivement désigner la localité où ce shérif et ce greffier, respectivement, résideront et tiendront leurs bureaux ; et le greffier du district dans lequel sera situé le siège du gouvernement des territoires sera le registraire de la cour siégeant comme tribunal (*in banc*).”

M. FOSTER : Qui nomme le shérif ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : La loi actuelle stipule que le gouverneur général en conseil nommera le shérif et le greffier de la cour. En vertu de l'amendement proposé, le gouverneur général en conseil nommera le shérif, tandis que le gouvernement local nommera le greffier de la cour.

Article 12.

12. Le premier paragraphe de l'article substitué à l'article soixante-quatre du dit acte par l'article sept du chapitre dix-sept des statuts de 1894, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :

“64. Le lieutenant-gouverneur pourra nommer pour les territoires, des juges de paix qui auront juridiction comme tels dans toute leur étendue ; mais jusqu'à ce que l'Assemblée législative en prescrive autrement, personne ne sera nommé juge de paix pour les territoires, ou n'agira comme tel s'il n'est pas propriétaire en pleine propriété, pour son propre usage et avantage, de biens-fonds sis et situés dans les territoires d'une valeur de plus de trois cents piastres en sus de ce qui suffira à payer et purger toutes redevances les affectant, et en sus de toutes rentes

et charges payables sur ces biens-fonds ou les grevant, et s'il n'a pas habité les territoires pendant au moins trois ans."

M. FOSTER : Il est possible qu'il ne sache ni lire ni écrire.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Le seul changement consiste en ce que les mots " jusqu'à ce que l'Assemblée législative en prescrive autrement " sont insérés aux 12e et 13e lignes. L'effet est que les qualités requises pour être nommé juge de paix restent ce qu'elles étaient, en ce qui concerne ce parlement, mais nous donnons aux assemblées législatives le droit de légiférer relativement aux qualités que doivent posséder les juges de paix.

Article 14.

14. Le paragraphe quatre de l'article substitué à l'article soixante-quatre du dit acte par l'article sept du chapitre dix-sept des statuts de 1894, est par le présent modifié en en retranchant tous les mots après " au moins," dans la quatrième ligne.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Cela concerne les qualités requises pour être nommé magistrat de police. La loi actuelle stipule que personne ne sera nommé magistrat de police à moins d'être membre du barreau et d'avoir exercé la profession d'avocat dans l'une des provinces du Canada pendant une période d'au moins trois ans, ou à moins d'avoir été magistrat au moins pendant trois ans au Canada. Cet amendement a l'effet de retrancher la dernière partie de cet article, car l'on croit qu'un homme ne devrait pas être magistrat de police à moins d'avoir exercé la profession d'avocat pendant au moins trois ans.

Article 15.

15. Le premier paragraphe de l'article quatre-vingt-huit du dit acte est par le présent modifié en en retranchant les mots du " lieutenant-gouverneur," dans la troisième ligne et les remplaçant par les mots " de l'Assemblée législative."

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je désire proposer à cet article un amendement suggéré par M. le juge Wetmore, de la cour du Nord-Ouest, et approuvé par le ministère de la Justice, relativement à la définition du larcin. En vertu de l'article 66 de la loi relative aux Territoires du Nord-Ouest, la juridiction des juges de la cour Suprême des Territoires est définie, et en vertu du paragraphe A de cet article, les juges sont autorisés à juger toute personne accusée d'avoir commis ou d'avoir tenté de commettre un larcin, un détournement de fonds ou d'avoir obtenu de l'argent sous de faux prétexte, ou d'avoir reçu félonieusement des articles volés, dans tous les cas où la valeur de tous les articles ainsi volés, etc., n'excède pas, dans l'opinion du juge, la somme de \$200. La loi criminelle a supprimé l'emploi du terme larcin et la distinction subtile autrefois connue de la loi criminelle par laquelle le vol était appelé larcin, et certains mots techniques employés pour définir l'offense. La définition est simple, l'acte étant défini sous le nom de vol ou larcin.

La distinction entre un délit et une félonie était basée sur les anciens principes du droit criminel, et d'après la loi actuelle, on pourrait soulever la question de savoir si les juges des territoires du Nord-Ouest peuvent juger une personne accusée de vol. Conformément à l'avis du juge Wetmore, je propose en amendement que le mot " vol " dans

l'article que j'ai lu soit substitué au mot " larcin ", et que le mot " félonieux " soit retranché.

Article 16.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Cet article a pour but d'abolir la charge de greffier du conseil, et de la mettre sous la juridiction de l'Assemblée législative. Il y a là un greffier que nous payons \$2,000 par année, et je ne vois pas pourquoi nous garderions ce fonctionnaire, quand l'Assemblée législative pourrait employer son propre greffier avec un traitement beaucoup moins élevé.

M. DAVIN : Je crois que nous devrions mettre quelque chose pour conserver le fonctionnaire. Le titulaire actuel est un fonctionnaire fédéral, et il s'est montré des plus compétents. Je suis convaincu qu'à l'époque où il devint employé de l'Etat, ses qualités et ses talents ont été d'un très grand avantage pour les territoires du Nord-Ouest. En ce qui a trait aux opinions politiques de ce monsieur, M. R.-B. Gordon, je dirai que d'après moi, elles sont neutres; toutefois, s'il en a eu, il ne les a jamais exprimées. Mais puisque nous avons eu là à notre emploi un homme à qui nous donnions \$2,000 par année, et puisque nous sommes à la veille d'amender un acte qui donnera à un autre corps le pouvoir ou de garder cet homme ou de le renvoyer, je crois que nous devrions restreindre le pouvoir de nommer un greffier à l'époque où M. Gordon cessera de l'être.

Sir CHARLES TUPPER : A mon avis, c'est une question qu'il serait possible de laisser avec sûreté à ceux qui vont être revêtus du pouvoir de la régler. Je crains que la proposition de mon honorable ami ne soit pas applicable.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Ceux qui ont eu des rapports officiels avec ce fonctionnaire les années dernières, sont en très bon termes avec lui, si je comprends bien.

M. DAVIN : C'est bien cela.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je désire proposer :

Qu'après le mot " territoire " au premier paragraphe l'on ajoute les mots suivants : " Sujet à tout privilège pouvant avoir été acquis en vertu de lettres-patentes émises avant ce transfert."

Le but de cet amendement est d'exempter le gouvernement de l'obligation de transférer un sentier, sans égard au fait qu'une lettre patente aurait peut-être été déjà émise pour une certaine partie du sentier.

L'amendement est adopté.

Article 20.

M. DAVIN : Pourquoi le ministre supprime-t-il le paragraphe 2 de l'article 21 ? N'est-il plus nécessaire ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il s'applique à toute opération, et il est nécessaire qu'il soit conservé.

M. DAVIN : Mais par cet article, vous allez l'abroger ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : La question soulevée par l'honorable député (M. Davin) a

peut-être du bon, et j'amenderais l'article de manière à répondre à ses vues.

M. BERGERON : Dois-je comprendre que l'objet de ce bill est de donner aux territoires un gouvernement autonome comme celui dont jouissent les anciennes provinces ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Le bill donnera au peuple des territoires un gouvernement qui n'aura pas tous les pouvoirs d'un gouvernement provincial, mais en tant qu'il a le pouvoir de traiter les questions, il le fera tout comme ceux des autres provinces. Les territoires auront des ministres responsables à la législation, et les règlements et les précédents qui s'appliquent aux gouvernements provinciaux s'appliqueront au gouvernement des territoires.

M. BERGERON : Alors, les territoires auront une législation, et le gouvernement fédéral, je suppose, devra leur payer les dépenses nécessaires. Ce bill augmentera-t-il les dépenses actuelles ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : De fait, ils ont ce genre de gouvernement aujourd'hui. Ils ont un comité exécutif de l'Assemblée, dont les membres sont les conseillers responsables du lieutenant-gouverneur. C'est une coutume qui s'est développée, mais la constitution ne renferme pas de stipulations régulières à ce sujet.

M. BERGERON : Je ne vois pas que ce bill soit bien nécessaire. Je crois que dès que nous le pourrions, nous devrions constituer les territoires du Nord-Ouest en une province et leur donner le gouvernement responsable dans sa forme complète.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : C'est ce que nous faisons.

M. BERGERON : Pas du tout.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Le bill tend à cela.

M. BERGERON : Ce bill leur fera très peu de différence, et, à mon avis, il ne fera qu'augmenter nos dépenses ; que les territoires aient leur propre gouvernement, qu'ils paient leurs propres dépenses, et de cette manière, débarrassons-nous-en aussitôt que possible.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : L'objection de l'honorable député (M. Bergeron) comporte que nous n'allons pas assez loin.

Sir CHARLES TUPPER : Je dirai un simple mot pour répondre à ce que mon honorable ami (M. Bergeron) a dit. Je suis sûr que personne ne désire se débarrasser de nos amis des territoires.

M. BERGERON : Je voulais dire : en nous soustrayant à l'obligation de payer leurs dépenses.

Sir CHARLES TUPPER : Au contraire, nous désirons sincèrement faire ce que, d'après moi, cet acte stipule, et le moment est arrivé où une législation de ce genre est nécessaire. Elle leur donne le pouvoir de traiter leurs affaires locales dans une plus grande mesure qu'ils ne pouvaient le faire auparavant ; mais je ne crois pas qu'elle soit de nature à augmenter les dépenses. Elle augmente

M. SIMON.

plutôt leur pouvoir législatif conformément aux désirs du peuple.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Cette législation rendra leur administration incontestablement plus efficace.

M. DAVIN : Écoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Le principe sur lequel je me suis basé est celui-ci : J'ai rencontré les représentants du gouvernement des territoires, et ils m'ont dit—ce que d'ailleurs je savais déjà—qu'il y avait depuis quelques années dans les territoires une agitation en faveur de ce qu'ils appelaient l'autonomie provinciale. Or, c'est une question qu'il serait extrêmement difficile de traiter avant qu'elle ait pris une forme quelconque dans l'esprit public. Je suppose que tout gouvernement qui chercherait à y former une organisation sans avoir de base plus définie que celle que nous avons aujourd'hui, éprouverait des difficultés considérables. Mais j'ai dit que s'ils voulaient quelque chose d'un caractère pratique qui leur aiderait à gérer les affaires, nous pourrions sans doute répondre à leurs désirs sous ce rapport. Ils ont donc donné à entendre qu'un bill de la nature de celui que j'ai présenté à la Chambre répondrait pour le moment aux désirs du peuple ; et je n'ai pas cru qu'il fût opportun de faire davantage dans le moment. Plus tard, il est possible que la Chambre soit appelée à traiter la question de l'organisation d'une constitution provinciale.

M. BERGERON : Je suis peiné que l'honorable chef de l'opposition ne m'ait pas compris. Je sais que depuis quelques années, l'ambition du peuple du Nord-Ouest a été d'obtenir l'autonomie provinciale, et de là, à mon avis, dépend dans une grande mesure la prospérité future du pays.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER : Qui va maintenant adopter les arrêtés relatifs aux écoles ? Est-ce l'exécutif ou l'Assemblée législative ?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Il n'y a aucun changement sous ce rapport ; l'Assemblée législative conjointement avec le lieutenant-gouverneur.

Le bill tel qu'amendé est rapporté, et les amendements sont adoptés.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je propose que le bill soit lu une troisième fois.

M. DAVIN : Je désire dire quelques mots sur le bill qui nous est soumis ; je n'ai pas parlé auparavant, de crainte de retarder l'adoption de ce projet de loi. Il me fait beaucoup de plaisir de voir ce bill subir sa troisième lecture. En 1888, quand le très honorable sir John Macdonald occupait le siège qu'occupe actuellement le ministre du Commerce, il a présenté un bill pour amender l'acte des territoires du Nord-Ouest, et j'ai donné avis que je proposerais un amendement à ce bill, afin d'effectuer le changement même que vient de proposer avec tant d'à propos le ministre de l'Intérieur que je félicite cordialement. Je vais, pour vous citer un peu d'histoire, vous dire ce qui est arrivé dans ce temps-là. Le chef du gouvernement (sir John Macdonald) reconnut toute l'opportunité de mon amendement, retira son bill et en

présenta un nouveau contenant un article, qui se trouve incorporé dans l'acte de 1888, par lequel on donnait au gouvernement des territoires du Nord-Ouest ce que l'on a appelé le conseil consultatif. Je n'ai rien dit, dans le temps, du nouveau projet de loi, car il était inutile d'essayer de faire adopter mon amendement ; et le respect que je portais à mon grand chef me défendait de critiquer et de ridiculiser cet article comme il le méritait ; mais je dis à l'un de mes amis qui me demandait pourquoi j'avais gardé le silence : " Cet article est un simple jouet " ; et ce qui est arrivé a prouvé que mes paroles étaient vraies. Mais par la pression que j'ai exercée sur le gouvernement, nous avons fait voter, quelques années après, un amendement qui a changé la face des choses : cet amendement donnait au gouverneur un comité composé de cinq membres ; mais ce comité est un rouage administratif qui ne fonctionne que difficilement, comme le sait l'honorable ministre de l'Intérieur, car ce comité, au lieu d'être choisi par le gouvernement, est choisi par l'Assemblée législative.

Mon honorable ami (M. Bergeron) et mon honorable ami, le ministre de l'Intérieur, se trompent du tout au tout en supposant que la population du Nord-Ouest s'est agitée pour obtenir le gouvernement responsable. Il n'y a pas eu une telle agitation. Dans cette Chambre, toutes les fois que j'ai préconisé cette mesure, les députés des territoires du Nord-Ouest m'ont combattu. Si on lit les *Débats* de 1888, on verra que M. Macdowall et d'autres députés se sont levés en cette Chambre et ont déclaré que les territoires du Nord-Ouest ne désiraient pas le gouvernement responsable ; et à Régina, à l'instigation d'une certaine personne, on a tenu une assemblée publique et l'on a voté des résolutions dans le but de faire échouer mes plans en cette Chambre. Je puis dire que les hommes les plus sérieux des territoires ont toujours partagé mon opinion à ce sujet ; cependant, il n'y a eu aucune agitation et j'ai combattu seul pour la réalisation de ce projet. Je suis convaincu qu'il aurait été dans l'intérêt des territoires, si l'on avait adopté cette législation en 1888 ; et subseqüemment, en 1891, lorsque l'on a amendé l'acte des territoires du Nord-Ouest, ce changement lui aurait été encore plus avantageux ; de sorte qu'au lieu d'avoir un gouvernement indéfini, entravé de plusieurs manières, et ayant plus de pouvoir qu'un gouvernement devrait avoir, plus irresponsable que sera le gouvernement que nous établissons, nous aurions dû avoir immédiatement un gouvernement plus fort et plus responsable, et je suis convaincu qu'alors, nous aurions encore fait plus de progrès que nous n'en avons fait. Je suis heureux de voir ce bill subir sa troisième lecture et de voir que nous allons avoir le gouvernement responsable dans les territoires du Nord-Ouest.

Motion adoptée, le bill est lu une troisième fois et adopté.

ACTE DES TERRES FÉDÉRALES.

Bill (n° 116) modifiant de nouveau l'acte des Terres fédérales, est lu une deuxième fois, délibéré en comité et rapporté.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Est-il nécessaire de faire plus que de lire les numéros des articles ?

M. DAVIN : Non ; j'ai lu les articles.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je propose la troisième lecture du bill.

M. DAVIN : J'appuie entièrement la motion que l'on fait que ce bill soit lu une troisième fois. Je puis dire que ce bill contient certaines réformes que j'ai demandées depuis des années en cette Chambre. De fait, l'on a accusé le gouvernement d'avoir volé plusieurs choses au parti conservateur, mais il n'a jamais dévalisé un membre de l'opposition comme il a dévalisé l'humble député qui vous parle.

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR : Je dois féliciter mon honorable ami d'Assiniboia-ouest d'avoir enfin trouvé au Canada un gouvernement qu'il peut appuyer cordialement.

Le bill est lu une troisième fois et adopté.

REMBOURSEMENT DES SOMMES D'ARGENT VERSÉES AU FONDS DES PENSIONS.

La Chambre se forme en comité général pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est à propos de prescrire que l'exécutif pourra, à sa discrétion, remettre à toute personne précédemment destituée du service public, ou qui le sera à l'avenir, la totalité ou la partie qu'il jugera convenable du montant versé par telle personne à tout fonds des pensions du service public, avec intérêt jusqu'à la date de la destitution, n'excédant pas pour cent par année.

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Cette résolution est claire et ne demande pas d'explications. Aux termes de la loi actuelle, si un fonctionnaire public a dix ans de service, il peut être admis à sa pension, et il peut se retirer avant dix ans en recevant une gratification. Cette résolution a trait au cas où un fonctionnaire public est destitué pour une cause qui, bien que suffisante aux yeux du gouvernement pour motiver son renvoi, n'est cependant pas suffisante pour justifier la confiscation de l'argent que ce fonctionnaire a versé au fonds des pensions. Dans ce cas, nous proposons de payer à la personne destituée le montant versé par elle au fonds des pensions avec intérêt ; car autrement, elle perdrait complètement ce montant et les intérêts.

Sir CHARLES TUPPER : Je présume que mon honorable ami veut réellement dire que lorsque des fonctionnaires auront été destitués, parce qu'ils sont opposés à la politique du gouvernement du jour, ils ne perdront pas le montant versé par eux au fonds des pensions. Naturellement, les malheureux serviteurs de l'Etat qui perdent leurs positions ayant ma plus profonde sympathie, je suis heureux de voir que l'on va leur accorder une compensation, quelque petite qu'elle soit.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable chef de l'opposition se trompe en présumant que des employés publics ont perdu leurs positions parce que leur foi politique n'était pas la nôtre, mais si le gouvernement croit que la conduite politique d'un fonctionnaire est telle qu'elle motive son renvoi, nous pensons qu'il ne faut pas le punir jusqu'au

point de confisquer l'argent qu'il a versé au fonds des pensions. Par conséquent, nous proposons de lui payer l'argent qu'il a versé, avec intérêt de 4 pour 100.

Sir CHARLES-HIBBERT TUPPER: Le gouvernement devrait être assez généreux et assez juste pour accorder l'intérêt légal de 6 pour 100; ce qui serait à peu près le taux raisonnable que les fonctionnaires auraient pour leur argent s'ils le plaçaient ailleurs.

Le MINISTRE DES FINANCES: Nous pourrions peut-être faire un compromis et fixer le taux de l'intérêt à 5 pour 100.

La résolution telle qu'amendée est lue une deuxième fois.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 136) à l'effet d'amender de nouveau l'acte concernant les fonds des pensions du service civil et ses amendements.—(M. Fielding.)

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée et la séance est levée jusqu'à 1.05 après-midi.

Séance de l'après-midi.

MARDI, le 15 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

BILLS RETIRÉS.

Bill (n° 76) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer du Pacifique Britannique.

Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de pont de Ristigouche.

EN COMITE--TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 128) relatif à la Compagnie de placement et d'agence du Canada (à responsabilité limitée). (M. Sutherland).

PERSONNEL ENSEIGNANT DU COLLÈGE MILITAIRE ROYAL.

Sir CHARLES TUPPER:

1. Est-ce une condition des nominations dans le personnel enseignant du Collège militaire Royal du Canada que les titulaires ne peuvent démissionner pendant la durée d'une session de collège et sans signifier leur intention de démissionner au moins six mois avant la clôture de la session? 2. Si une condition semblable existe, a-t-elle pour effet pratique de lier les titulaires à leurs emplois pour une durée de douze mois? 3. Le gouvernement a-t-il averti les membres suivants du personnel du collège que leurs services ne seraient plus requis à dater du 30 de ce mois, ou toute autre date rapprochée, savoir:—Forshaw Day, éc. de l'Académie royale du Canada, professeur de dessin à main levée et de peinture; Arthur-Dupouth-Duval, éc. D.M., professeur de langue française; John Waddell, éc. B.A., Ph. D. D. Sc., professeur de physique, chimie et géologie; Robert-Carr Harris, éc. I.C., professeur de génie civil et d'architecture; capitaine A.-G. Würtel, professeur de mathématiques? 4. Dans l'affir-

mative, quel avis a été donné à ces messieurs, respectivement, pour leur apprendre la cessation de leur service? 5. Dans les cas, s'il en est, où le gouvernement aurait donné de semblables avis aux titulaires sans les avertir préalablement qu'il désapprouvait leur conduite ou leur manière de remplir les devoirs de leur charge, quelle compensation se propose-t-il de leur donner au lieu de l'avis auquel ils avaient droit de par les conditions de leur engagement et du caractère de leur emploi? 6. Se trouve-t-il quelque article dans les conditions d'engagement des titulaires respectifs qui aurait pu les porter à croire qu'en entrant en charge, ils s'exposaient à être renvoyés sommairement ou à courte échéance, sans qu'il y eût faute de leur part ou autre motif de nature à les priver du droit de réclamer une compensation, comme cela se pratique généralement? 7. Est-ce une condition de l'enseignement du personnel civil enseignant qu'après un service satisfaisant d'un an, un professeur peut être réengagé pour une durée de cinq ans consécutifs ou même de six ans, s'il le désire? 8. Dans l'affirmative, le professeur civil a-t-il raison d'interpréter ce règlement comme signifiant, qu'en le nommant à son emploi, le gouvernement lui donne droit de s'attendre à être employé d'une manière continue sans qu'il ait lieu de craindre d'être renvoyé sommairement, ou à peu de jours d'avis? 9. Lorsque le sergent-major Morgans a été averti dernièrement de rejoindre son régiment en Angleterre, est-ce à la sollicitation du commandant et avec l'approbation du département de la Milice, qu'il a consenti à revenir au Canada, après qu'il eut son congé en Angleterre, pour reprendre du service au Collège militaire Royal?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Voici les réponses aux questions posées par l'honorable député: 1. L'arrêté général 22, en date du 23 décembre 1886, dit ce qui suit:

Si un professeur ou un instructeur veut démissionner, il doit donner de son intention un avis de six mois, et à une date où il pourra continuer à remplir ses fonctions dans le collège jusqu'à la fin de la session, savoir: le 30 juin.

Cet arrêté est subséquent à la nomination de tous les professeurs et instructeurs qui sont mentionnés dans les questions ci-dessus. Je ne puis trouver aucun contrat en vertu duquel ces professeurs sont entrés au collège. 2. Non, simplement pour six mois, si le professeur a donné son avis en temps opportun durant l'année. 3. Oui, depuis le 30 juin. 4. Les professeurs Day, Duval, Waddell et le capitaine Würtel ont reçu avis le 1er de mai. Le professeur Carr Harris a reçu avis le 14 de juin. 5. Le gouvernement a pris la chose en considération. 6. Il n'y a aucune stipulation définie, soit en ce sens, soit en sens contraire. 7. Oui. L'arrêté général du mois de décembre 1886 dit ce qui suit:

Toutes les premières nominations au personnel civil enseignant sont soumises à l'approbation pour une année et l'engagement peut être renouvelé, s'il est jugé satisfaisant, pour six autres années.

Cependant, cet arrêté général ne vise pas les professeurs en question, car il est subséquent à leur nomination au collège. 8. Le gouvernement se réserve le droit de prendre toute mesure qu'il peut juger opportune dans l'intérêt du collège, juste compensation étant accordée aux personnes intéressées. 9. Oui; je crois que le sergent-major Morgan a été engagé de nouveau au collège pour une telle période, vu que son service a été satisfaisant et efficace. C'était en 1891.

SERGEANTS, COLLÈGE MILITAIRE ROYAL.

Sir CHARLES TUPPER:

1. Le gouvernement a-t-il donné avis de la cessation de leur service, à dater du trente courant, au sergent d'état-major Leaden, commis principal et sergent quartier-maître au Collège militaire Royal,—au sergent-major Morgans, ci-devant des Scotts Guard, instructeur des

exercices d'infanterie, instructeur de mousqueterie, instructeur de gymnastique et gardien des archives du Collège militaire Royal, et champion du Canada et des États-Unis pour l'escrime à l'épée, à la baïonnette et au fleuret.—et au sergent d'hôpital Brogan, du Collège militaire Royal? 2. Quels sont leurs âges respectifs? 3. De quelle manière, s'il en est, le règlement du service canadien relatif à l'âge peut-il affecter leur service? 4. Pendant combien de temps ont-ils servi, tant dans le service impérial que dans le service canadien? 5. Leurs états de service étaient-ils considérés de première classe quand ils sont entrés en service au Canada? 6. Ont-ils continué à garder leur bonne réputation? 7. Combien d'années ont-ils été dans le service du Canada? 8. Quand leur a-t-on signifié la cessation de leur service? 9. Quelle gratification, s'il en est, se propose-t-on de leur donner respectivement lors de la cessation de leur service? 10. Le sergent d'état-major Leaden, le sergent-major Morgans et le sergent d'hôpital Brogan sont-ils des fonctionnaires subalternes du Collège militaire Royal? 11. Un amendement récent à l'acte relatif au Collège militaire Royal exige-t-il qu'à l'avenir les fonctionnaires subalternes nommés dans cet établissement soient engagés pour trois ans, tout comme les membres de la milice permanente? 12. Si les trois sergents susmentionnés n'avaient pas été nommés fonctionnaires subalternes avant le susdit amendement à l'acte du Collège militaire Royal, seraient-ils maintenant sujets à être destitués sommairement et à courte échéance sans les formalités militaires requises depuis l'acte concernant l'armée et les règlements de la reine? 13. Pour quelle raison, s'il en est, leur accorde-t-on, à l'égard de la discontinuation de leur service, moins de considération qu'à leurs successeurs qui seront nommés en vertu de l'acte modifié?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Voici les réponses aux questions de l'honorable député : 1. Oui. 2. Le sergent-major Morgans, 47 ; le sergent-major Leaden, 61 ; le sergent d'hôpital Brogan, 62. 3. Aucun, que je sache. 4. Le sergent-major Morgans, 26 ans ; le sergent-major Leaden, 39 ; le sergent d'hôpital Brogan, 39. 5. Je le crois. 6. Le sergent-major Morgans n'est plus l'homme capable qu'il était autrefois, et comme instructeur, il est démodé. Le sergent-major Leaden est un excellent commis, mais l'on n'a plus besoin de ses services. Le sergent d'hôpital Brogan a gardé sa bonne réputation, mais l'on n'a plus besoin de ses services. 7. Le sergent-major Morgans, 19 ans ; le sergent-major Leaden, 21 ans ; le sergent d'hôpital Brogan, 16 ans. 8. Environ 2 mois et demi. 9. Le gouvernement a pris la chose en considération. 10. Oui. 11. Oui. 12 (a). Oui ; (b). Oui, vu qu'ils n'ont jamais été enrôlés au Canada et ne sont pas des nouveaux soldats. 13. Aucune.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS À PROPOS DE RAPPORTS.

M. BENNETT : Quand l'ordre du jour a été appelée ce matin, j'ai attiré l'attention du contrôleur des Douanes au sujet des droits d'exportation sur les billes, et celui-ci m'a dit qu'il espérait pouvoir donner une réponse cette après-midi.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je ne l'ai pas oublié. Le commissaire est à me préparer une réponse, et aussitôt que je la recevrai, je la communiquerai à l'honorable député.

MINISTÈRES DES DOUANES ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La résolution relative aux ministères du Revenu de l'intérieur et des Douanes est délibérée en comité, rapportée et lue une première et une deuxième fois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour prendre en considération le bill (n° 125) concernant les ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur.

Motion adoptée.

(En comité.)

Article 2.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je propose que cet article qui, par erreur, ne se trouve pas dans le bill imprimé, y soit inséré :

Que le traitement de chacun des dix ministres sera de \$5,000 par année et continuera à ce taux jusqu'à ce qu'une redistribution des ministères réduite à treize ou moins le nombre des ministres à la tête de départements ; alors et par la suite le traitement des dits ministres sera de sept mille dollars par année.

M. SPROULE : Il me semble que c'est le moment propice de parler du nombre des chefs de départements. J'aimerais à demander au ministre si l'on a l'intention de réduire le nombre des chefs de départements à ce qu'il était auparavant. Je me rappelle bien distinctement qu'à différentes reprises depuis la nomination des contrôleurs, les membres de la droite qui étaient alors dans l'opposition, se sont fortement élevés contre l'augmentation des ministères et contre la nomination d'un commissaire du commerce. Or, d'après les renseignements que nous avons, le gouvernement n'a pas l'intention d'abolir aujourd'hui cet office. Pourrais-je demander au ministre si le gouvernement a pris la chose en considération, et s'il a décidé de réduire le nombre des ministres à celui qu'il était auparavant et d'abolir la charge de ministre du Commerce?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député a parfaitement raison. L'impression générale chez les membres des deux côtés de la Chambre était que l'on devait sincèrement s'efforcer de réduire le nombre des ministres, et ce sujet a été pris en considération par le gouvernement et est actuellement l'objet de notre plus sérieuse attention. L'honorable député voit que ce bill a simplement pour but de mettre les contrôleurs actuels au rang des ministres et de leur donner voix délibérative dans le cabinet, et il y a dans le bill même une disposition expresse décrétant—ce n'est pas une simple déclaration que le gouvernement a pris la chose en considération,—que lorsque le nombre des départements sera réduit à treize, mais pas auparavant, le traitement des titulaires actuels sera le même que celui des autres membres du cabinet. Mais d'ici là, leur traitement n'est pas augmenté.

M. SPROULE : Il faudra donc un autre bill pour que le gouvernement mette son projet à exécution.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non.

M. SPROULE : D'abord, l'on a cru que cela ne pouvait se faire par un seul bill.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je vais démontrer à l'honorable député comment la chose peut se faire. Il n'y a

qu'une divergence d'opinion sur l'interprétation du statut actuel. L'ancien gouvernement croyait que le statut était assez étendu pour donner aux contrôleurs des Douanes et du Revenu de l'intérieur voix délibérative dans le cabinet. Le gouvernement actuel n'a pas partagé cette opinion, et après avoir soumis le cas au ministre de la Justice, il a été décidé, afin de faire disparaître tout doute à cet égard, de présenter une loi afin de permettre aux contrôleurs de faire partie du cabinet comme ministres de la Couronne; et alors, l'on a inséré dans le bill une disposition que le fait pour eux d'être des ministres de la Couronne ne leur donnerait pas droit à une augmentation de traitement. Mais il est expressément prévu que si, par une redistribution des départements, le nombre des ministres est réduit à treize, alors, ces messieurs qui forment partie du cabinet recevront \$7,000 par année, mais pas auparavant.

M. WILSON: Pourquoi ne pas réduire le nombre des ministres à dix ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Le projet de loi dit treize ou moins, et cela comprend dix. Je ne crois pas qu'il y ait aucune divergence d'opinion.

M. MACLEAN: Je ne puis approuver tout à fait cette différence que l'on fait au détriment des contrôleurs. Je crois qu'ils devraient avoir \$7,000, tout aussi bien que les autres ministres. Je crois que leur travail est tout aussi important. Je crois que les deux titulaires actuels sont les égaux de leurs collègues, et que ces derniers devraient les appuyer et exiger que leur traitement fût aussi élevé que celui des autres membres du cabinet. Quant au nombre des ministres de la Couronne, je serais disposé à appuyer une proposition afin de le réduire à dix, et à payer les ministres \$10,000 chacun. Je crois que ce serait là faire un grand pas dans la bonne voie. Mais dans tous les cas, quant à moi, aujourd'hui, je serais bien prêt à allouer aux contrôleurs le même traitement qu'à leurs collègues.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il n'y a pas entre nous, je crois, la moindre divergence d'opinion sur ce point; nous sommes parfaitement d'accord avec l'honorable député que cela devrait être fait. Mais l'honorable député verra qu'actuellement, le nombre des chefs de départements est tellement grand, que l'on ne croit pas qu'il soit opportun d'augmenter le montant qui leur est payé en traitements; mais jusqu'à ce qu'une redistribution ait eu lieu, les contrôleurs continueront à recevoir le traitement qu'ils reçoivent actuellement; cependant ils ne doivent pas occuper une position subalterne, et lorsque le temps propice viendra, non seulement ils seront dans la même position que les autres ministres, mais encore ils recevront le même traitement.

M. FOSTER: Combien il y a-t-il de ministres maintenant ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il y en a 12; avec ces deux-ci, il y en aura 14.

M. FOSTER: C'est-à-dire que lorsque ces honorables messieurs recevront leur plein traitement, il y aura 14 ministres.

M. DAVIES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'honorable député sait très bien que le bill pourvoit à une réorganisation.

M. FOSTER: Il y a, à ce sujet, une bonne chose que je mentionnerai pour le bien de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) que cela inquiète, je le sais. Ce sera un bon pas vers la réduction du nombre à 13. Il se fera une forte pression en faveur de cette réduction, lorsque de cela dépendra un crédit de \$2,000 par année pour deux hommes intelligents comme le contrôleur des Douanes et le contrôleur du Revenu de l'intérieur. Maintenant, si l'on adopte la recommandation de mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) de mettre les traitements à \$10,000 lorsque le nombre des ministres sera réduit à dix, ou neuf, ce sera encore là un motif plus puissant, et ce mouvement se continuera peut-être jusqu'à ce que l'on réduise le cabinet à la proportion si ardemment désirée par le ministre actuel des Postes et l'honorable député de Wellington-nord lorsqu'ils étaient de ce côté-ci de la Chambre. Naturellement, pour le moment, nous ne jugerons que le travail fait. Aujourd'hui, le secrétaire d'Etat est un homme maltraité. Il a un département difficile, renfermant une foule de détails; il devrait avoir \$7,000; mais le contrôleur des Douanes n'a rien à faire, son traitement de \$5,000 est suffisant. Voilà une distinction très sage. Et le contrôleur du Revenu de l'intérieur, il ne peut assurément pas demander plus que \$5,000 par année, et il devrait être très heureux de recevoir ce traitement de la part de ses collègues qui ont tant à faire. C'est là une belle manière de ne pas remplir des promesses.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je suis heureux de constater que la lumière se fait des deux côtés de la Chambre. Si ma mémoire est fidèle, il n'y a pas longtemps que mon honorable ami (M. Foster) présentait un bill accordant \$5,000 au contrôleur des Douanes. Maintenant, il devient plus éclairé, comme quelques-uns d'entre nous, et bien qu'il faille discuter cette question au point de vue économique, nous reconnaissons tous que le contrôleur des Douanes est un des fonctionnaires les plus maltraités du gouvernement.

M. FOSTER: Et il doit être payé en conséquence.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Et il le sera quand sera faite la réorganisation. Comme l'honorable député le sait, le bill prévoit qu'il est impossible, cette session, d'expédier toute la besogne du gouvernement. Il a fallu présenter le bill sous sa forme actuelle jusqu'à ce que le gouvernement ait le temps de faire la réorganisation qu'il étudie.

M. SPROULE: L'honorable ministre (M. Davies) prétend-il pouvoir faire cette réorganisation sans la sanction d'un acte du parlement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Sans doute, un acte du parlement sera nécessaire.

Sir CHARLES TUPPER: Il est un point se rattachant à cette question qui est passé inaperçu, et je désire le signaler à l'attention des honorables

ministres, surtout de l'honorable chef de la Chambre. J'ai déjà exprimé mon approbation de l'acte du gouvernement en faisant entrer dans le cabinet le contrôleur des Douanes et le contrôleur du Revenu de l'intérieur, mais je ne puis comprendre pourquoi l'on fait à ces messieurs une position inférieure à celle des autres membres du cabinet. Cela ne devrait pas être, pour une bonne raison.

Lors des élections, le premier ministre a déclaré publiquement et de la manière la plus formelle— en avertissant le contrôleur des Douanes par une lettre—qu'il avait l'intention de demander au parlement de mettre le contrôleur des Douanes et le contrôleur du Revenu de l'intérieur sur un pied d'égalité avec les autres membres du cabinet. Cette lettre publique ne contenait aucune insinuation à l'effet qu'il serait fait quelque différence dans les traitements.

Mon honorable ami (M. Foster) a abordé la question un peu légèrement; je vais la traiter plus sérieusement. Il n'est personne qui connaisse quelque chose de l'administration des affaires publiques au Canada qui ne dise que les fonctions du contrôleur du Revenu de l'intérieur et surtout du contrôleur des Douanes sont infiniment plus onéreuses et exigent beaucoup plus de temps et de patience que celles d'autres ministres qu'il ne conviendrait pas de nommer. Vous êtes arrivés, je crois, à une conclusion très sage, savoir, qu'il est opportun de faire entrer ces messieurs dans le cabinet, et vous admettez qu'ils ont droit au même traitement que les autres ministres.

Or, ayant décidé ces deux points de politique publique, pourquoi retarder l'augmentation des traitements? S'il n'est pas sage de réduire à présent le nombre des ministres, comme vous avez l'intention de le faire, pourquoi ces messieurs resteraient-ils avec un petit traitement? S'il n'est pas trop tard, je recommanderais aux ministres de reconsidérer cette résolution et de mettre les contrôleurs dans la position qu'ils ont droit d'occuper. Dans les circonstances, il eût valu mieux donner aux contrôleurs leur plein traitement, de manière à remplir la promesse du premier ministre, et vous pourriez réduire ensuite le nombre des membres du cabinet.

M. HENDERSON: Il n'y a aucun doute que, d'après le sentiment public, il y a à présent un trop grand nombre de membres du cabinet. Mais nous les avons, et il faut être juste envers eux. Je ne vois pas pour quelle raison le présent contrôleur des Douanes ne serait pas aussi bien rémunéré que tout autre chef de département. Je crois que c'est un des départements les plus difficiles à administrer, et je ne vois pas pourquoi le contrôleur ne recevrait que \$5,000 tandis que l'on paye \$7,000 aux autres. Je soumettrai un plan différent de tous ceux qui ont été recommandés. Nous avons dans le Sénat deux ministres membres du cabinet. L'un, le secrétaire d'Etat, occupe, à mon avis, une position inférieure, une position d'une bien faible importance publique. Il n'y a pas de raison pour payer \$7,000 à ce ministre, tandis que le contrôleur des Douanes ne reçoit que \$5,000. Puis, nous avons dans le Sénat, le ministre de la Justice, et, ici, le solliciteur général, recevant ensemble \$12,000 par année.

Je recommanderais de réduire les traitements du ministre de la Justice et du secrétaire d'Etat à \$5,000, et élever le salaire du contrôleur des

Douanes à \$7,000, et je crois que les deniers seraient ainsi plus équitablement répartis. Nous devons nous rappeler en outre que les ministres dans cette Chambre ont parfois à dépenser de l'argent pour leur élection, tandis qu'au Sénat, ils occupent un siège à vie et un plus petit traitement serait pour eux une meilleure rémunération que pour les membres de cette Chambre.

J'espère que le chef du gouvernement étudiera cette question et règlera avec justice le cas du contrôleur des Douanes. Je suis sûr que le ministre de la Justice, qui a ici un aide dans la personne du solliciteur général sera content d'accepter \$5,000 par année.

LE MINISTRE DU COMMERCE: Je crains que mon honorable ami (M. Henderson) n'ait pas assez de respect pour cet auguste corps qui siège si près de nous; mais je tiendrai compte de sa recommandation.

M. FOSTER: Voulez-vous nous dire comment elle aura été reçue?

LE MINISTRE DU COMMERCE: J'étudierai la chose. L'honorable chef de l'opposition a parfaitement raison lorsqu'il dit qu'il n'est aucun département plus difficile à administrer que celui du contrôleur des Douanes, et celui du contrôleur du Revenu de l'intérieur. Il est également vrai, je l'admets, que la présence de ces messieurs dans le conseil serait d'une grande importance, comme l'a admis lui-même le chef de l'opposition, en appelant les contrôleurs à cette position lorsqu'il était premier ministre. Mais je remarque que, dans cette occasion, il n'a pas élevé leur traitement. Il a pu avoir cette intention, mais il n'en a rien fait.

Sir CHARLES TUPPER: Mon honorable ami me permettra de l'interrompre un instant, pour lui dire que je n'ai jamais été en état de faire la chose, car je n'ai pu les inviter à entrer dans un gouvernement dont je faisais partie, ayant été privé du pouvoir. Mais je fis des promesses, et si le parti fût resté au pouvoir, j'aurais rempli ces promesses, non seulement en les faisant membres du cabinet, mais en prenant les moyens que, malheureusement, je n'avais pas, de leur donner le même salaire que les autres ministres.

LE MINISTRE DU COMMERCE: J'ignorais que l'honorable député eût cette intention; mais le gouvernement désire s'assurer le plus tôt possible, dans le cabinet, les services de mon honorable ami le contrôleur des Douanes (M. Paterson), et de mon honorable ami le contrôleur du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière). Nous avons résolu de laisser de côté l'autre question, pour le moment. Je dois rappeler au chef de l'opposition, cependant, que, d'après les précédents anglais, le fait de la différence dans les traitements n'affecte pas le moins du monde la position d'un membre du cabinet. Plusieurs ministres anglais, haut placés, par exemple, le duc de Devonshire, qui a occupé le plus haut poste dans les conseils du parti conservateur, ont reçu, si je me rappelle bien, £2,000 par année, tandis que leurs collègues en recevaient £5,000, différence beaucoup plus grande que celle qui existe entre les contrôleurs et les autres membres du cabinet.

Je puis assurer à l'honorable député et à la Chambre qu'il ne saurait exister de distinction

entre les membres du cabinet en ce qui concerne le rang ou la position. La question de leurs traitements actuels constitue toute la différence.

M. SPOULE : Il est regrettable, je crois, que l'honorable ministre, en faisant cette modification, n'ait pas jugé à propos de faire des dispositions pour opérer un changement sur toute la ligne. En toute probabilité, ils n'ont pas pu s'entendre sur celui qui devait abandonner un emploi afin de réduire le nombre. Je suppose qu'en ce qui le concerne, le gouvernement adoptera le principe qu'il a adopté relativement à quelques-uns des ministres, et lorsque l'un des ministres mourra, il réduira le nombre des membres du cabinet en ne le remplaçant pas.

Ainsi, nous pouvons espérer, je suppose, que lorsque le premier ministre mourra, leur nombre sera réduit dans cette proportion ; sans cela, avant d'avoir une réduction, il nous faudra attendre jusqu'à ce que nous les chassions du pouvoir, ou jusqu'à ce que le peuple les renvoie.

M. FOSTER : J'allais justement dire que la Chambre écouterait avec beaucoup d'intérêt, dans une circonstance aussi favorable, un petit discours du chef des patrons.

M. ROGERS : Je voulais dire un mot sur ce sujet, et je crois avoir une excellente raison de le faire. Le sentiment général qui existe par tout le pays, c'est que nous sommes beaucoup trop gouvernés, gouvernés d'une manière trop extravagante comme l'ont assez bien admis les partisans du gouvernement ainsi que les membres de l'opposition. Les ministres le comprennent aussi, sous doute, et, par conséquent, ne désirent pas augmenter les dépenses. Non seulement les patrons et les partisans du gouvernement, mais aussi les membres de l'opposition sont de cet avis lorsqu'ils sont devant les contribuables qui ont à supporter le fardeau des taxes. Je crois que l'idée du gouvernement est excellente : réduire le nombre des ministres lorsque l'occasion s'en présentera, et ne pas augmenter les dépenses, et c'est ce qu'il fait. Je sais que cela est conforme aux désirs du peuple.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Avant que le bill soit rapporté, je désire y ajouter une disposition stipulant qu'il sera permis aux ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur de remplir les fonctions statutaires et d'exercer les pouvoirs statutaires que peuvent remplir et exercer les contrôleurs d'après différents statuts :

Chaque fois que, en vertu d'un statut quelconque, un pouvoir ou un devoir quelconque est donné ou imposé au contrôleur des Douanes, ou au contrôleur du Revenu de l'intérieur respectivement, tel pouvoir ou tel devoir sera exercé et rempli, selon le cas, par le ministre des Douanes ou le ministre du Revenu de l'intérieur respectivement.

L'amendement est adopté, le bill est rapporté tel qu'amendé, lu la troisième fois et adopté.

EMMAGASINAGE À FROID À BORD DES STEAMERS.

La Chambre se forme en comité pour examiner les résolutions suivantes :—

1. Qu'il est expédient de ratifier certains arrangements conclus entre le gouvernement et certaines compagnies en vertu d'un arrêté du conseil en date du 4 mai 1897 (copie Sir RICHARD CARTWRIGHT.

de l'arrêté du conseil et des arrangements ayant été soumis au parlement) pour pourvoir à l'emmagasinage à froid à bord des steamers voyageant entre Montréal et le Royaume-Uni pendant la saison de navigation de 1897, 1898 et 1899, comme suit :—

Avec MM. H. et A. Allan et MM. David Torrance et Cie. pour deux steamers chacun et un service régulier et s'il est possible, hebdomadaire, jusqu'à Liverpool ; avec MM. H. et A. Allan et MM. William Thomson et Fils, pour trois steamers chacun et un service hebdomadaire jusqu'à Londres ; avec MM. H. et A. Allan et MM. R. Reford et Cie, pour un steamer chéneau et un service bi-mensuel jusqu'à Glasgow ; avec MM. Elder, Dempster et Cie pour cinq steamers et un service hebdomadaire jusqu'à Avonmouth ;

Chaque steamer devant avoir une capacité d'emmagasinage à froid d'environ 10,000 pieds cubes (jusqu'à Avonmouth, environ 20,000 pieds cubes), le coût des appareils frigorifiques et de l'isolement étant estimé à \$10,000 par steamer (jusqu'à Avonmouth, à \$12,325) dont moitié sera payée par le gouvernement en trois versements annuels égaux.

2. Résolu.—Qu'il est expédient d'autoriser le gouvernement en conseil à passer des contrats avec toute personne ou compagnie pour pourvoir à des entrepôts frigorifiques à Toronto, Québec, Halifax, Saint-Jean et Charlottetown, le gouvernement garantissant un dividende de 5 pour 100 annuellement pour trois ans sur une somme n'excédant pas \$40,000 pour le coût des entrepôts frigorifiques et des appareils réfrigérants, à Québec, Halifax et Saint-Jean ; sur une somme n'excédant pas \$50,000 à Toronto, et sur une somme n'excédant pas \$20,000 à Charlottetown.

(En comité.)

M. FOSTER : Cette résolution est-elle exactement conforme à l'explication donnée l'année dernière par le ministre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Oui.

Les résolutions sont rapportées, lues la première et la seconde fois et adoptées.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Riz, non nettoyé, non décortiqué (*paddy*), trois quarts de cent par livre.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose de réduire cet item à un demi-centin. Sans aborder la question compliquée relative à la quantité de riz non nettoyé qu'il faut pour faire une quantité déterminée de riz nettoyé, question toujours très discutable, j'expliquerai la chose d'une manière plus simple. En vertu du tarif de l'ex-gouvernement, le droit imposé sur le riz nettoyé était de \$1.25 par 100 livres, et, sur le riz non nettoyé, il était de 30 cents, soit un écart entre les deux de 95 cents. En vertu de nos résolutions, telles qu'elles sont à l'heure qu'il est, le droit est comme autrefois, de \$1.25, sur le riz nettoyé, et de 75 cents sur le riz non nettoyé, soit une différence apparente de 50 cents. Mais lorsque nous arrivons à examiner l'effet du tarif de réciprocité, nous constatons que la différence est très réduite. Le fabricant de riz doit importer sa matière première de pays qui n'ont pas droit à l'avantage du tarif de réciprocité, et, en conséquence, il acquitte le plein montant du droit mentionné au tarif général, mais le riz nettoyé sera importé de la Grande-Bretagne, et, partant, il profitera du tarif de réciprocité. En appliquant la réduction d'un quart aux chiffres, vous verrez que les droits, en vertu des résolutions

telles qu'elles sont aujourd'hui, seraient comme suit :—\$1.25 sur le riz nettoyé, moins $\frac{1}{4}$ —et je base ma démonstration sur la pleine réduction faite en vertu de la clause de réciprocité—portent le droit à 93 $\frac{3}{4}$ cents ; et 75 cents sur le riz nettoyé, réduisant ainsi à 18 $\frac{1}{2}$ la différence entre les deux. On a appelé notre attention sur le fait que le droit était ainsi plus réduit qu'on ne se l'était proposé. En vertu du changement que nous proposons aujourd'hui, le droit dont est frappé le riz nettoyé restera à \$1.25 moins $\frac{1}{4}$ de 31 $\frac{1}{4}$, faisant un droit de 93 $\frac{3}{4}$. Nous proposons d'imposer 50 cents sur le riz non nettoyé, ce qui laissera une différence de 43 $\frac{3}{4}$ entre les deux, contre 95 cents sous l'ancien tarif. Par ce changement, nous avons tout lieu de croire que ceux qui exploitent des rizeries pourront continuer leurs affaires.

M. MONK : Je demanderai à l'honorable ministre s'il ne lui serait pas possible de réduire le droit à quatre dixièmes de cent, car, bien que les rizeries puissent être en état de continuer leurs opérations après le changement, il leur sera très difficile de le faire. La raison qui me porte à faire cette demande, c'est qu'il y a une rizerie dans la ville de la Côte Saint-Paul, et que les autorités municipales ont envoyé des pétitions au gouvernement le priant de ne pas amener la fermeture de nouvelles fabriques. Plusieurs industriels ont déjà été obligés de cesser leurs travaux par suite des changements apportés au tarif. Je crois que l'honorable ministre a les chiffres en sa possession. Il est possible que les fabriques soient en état de continuer leurs opérations, mais ce ne sera qu'avec la plus grande difficulté ; vu qu'il ne s'agit que d'un dixième de cent, je demande à l'honorable ministre s'il ne pourrait pas réduire le droit à quatre dixièmes de cent au lieu de $\frac{1}{4}$ cent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons beaucoup étudié la question, et la conclusion à laquelle nous sommes arrivés en imposant un droit d'un $\frac{1}{2}$ cent sur le riz brut est aussi juste que possible, et je suis peiné qu'il nous soit impossible d'acquiescer à la demande de l'honorable député.

M. FOSTER : Je suis bien aise que mon honorable ami ait modifié son opinion au sujet de cette question. Si je croyais que mes observations auraient du poids, j'aimerais appuyer la demande de mon honorable ami qui siège à ma gauche, mais comme le gouvernement est arrivé à la décision finale,—et je suppose que l'on doit toujours arriver à une décision finale—je ne crois pas qu'il ne soit nécessaire de le faire, mais je dois féliciter mon honorable ami d'avoir accordé cette légère protection à une industrie en faveur de laquelle il y a beaucoup à dire.

M. CLANCY : Je demanderai à l'honorable ministre des Finances s'il peut dire si ce riz est tout nettoyé en Angleterre, ou si une partie en est nettoyée dans d'autres pays et importée dans ce pays par l'Angleterre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons aucun renseignement spécial sur ce point. Les renseignements que nous possédons nous portent à croire que le procédé employé en Angleterre pour nettoyer le riz est le même en substance que dans d'autres pays, et il n'y a guère de doute que le riz

sera nettoyé en Angleterre et aura droit au tarif de réciprocité.

M. MONK : Je dirai à mon honorable ami que le riz est nettoyé ailleurs tout comme en Angleterre.

M. CLANCY : L'honorable ministre n'a pas tout à fait répondu à ma question. Je lui ai demandé si le gouvernement pouvait dire si le riz importé d'Angleterre au Canada était nettoyé dans d'autres pays, y compris les pays de production.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons aucun renseignement qui nous porte à croire que ce soit le cas. Je ne suis pas en état de donner à l'honorable député des renseignements précis, car ce détail n'a pas été porté à mon attention.

M. EARLE : De fait, le riz nettoyé en Chine et au Japon est importé en très grande quantité dans la province de la Colombie-Anglaise, et peut-être de quelque autre pays. Il est importé presque exclusivement de Chine et du Japon pour la consommation sur nos marchés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce riz ne serait pas compris dans la clause de réciprocité.

M. CLANCY : Il serait importé en Angleterre tout de même.

M. FOSTER : Cela signifie simplement que tout le riz nettoyé viendra d'Angleterre jusqu'à ce que les pays étrangers aient l'avantage de privilèges accordés en vertu de traités, ce qui ne tardera guère.

L'item tel qu'amendé est adopté.

Pêches et poires, n. a. p., un cent par livre, le poids du colis devant être compris dans le poids imposable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois demander à la Chambre de consentir à ce que je revienne à cet item, qui est le n° 79. Dans cet item, nous avons mis les poires. L'item correspondant de l'ancien tarif ne comprenait pas les poires. Nous avons inséré les poires pour les fins de la classification. On nous a fait observer que le changement a eu l'effet de modifier sensiblement le chiffre du droit, et comme ce n'est pas là ce que nous voulons, nous proposons que les poires soient retranchées de l'item.

M. FOSTER : Où mettez-vous les poires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle restent dans la catégorie à 20 pour 100 des articles non énumérés.

M. FOSTER : Etait-ce là l'ancien droit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Si la Chambre consent à revenir sur ses pas, je proposerai qu'au lieu d'adopter l'article 79, nous l'amendions en retranchant les mots " et poires."

L'amendement est adopté.

Limes et râpes, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.

M. CRAIG : Comme on examine de nouveau quelques items, je demanderai que l'on réexamine l'item 278, limes et râpes, car je crois devoir faire quelques observations sur le sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je n'y ai aucune objection, si la Chambre y consent.

M. CRAIG: Ce que j'ai à dire ne prendra que très peu de temps. En discutant cet item, l'autre jour, j'ai demandé au gouvernement de changer le droit de 30 pour 100 en un droit de 35 pour 100, c'est-à-dire, de le remettre tel qu'il était auparavant. J'ai dit que cette réduction ne profiterait pas au consommateur et qu'elle ferait tort au fabricant et réduirait les gages de l'ouvrier. Pendant la discussion qui s'en est suivie, la Chambre se le rappellera, l'honorable député de Hamilton (M. Wood) a fait quelques observations au sujet de ces limes, et c'est la seule raison qui me porte à entamer aujourd'hui la discussion.

Dans la ville de Port-Hope que je représente, il y a une Compagnie appelée la *Globe File Company*, qui exploite l'industrie de la fabrication des limes. En réponse à ce que j'ai dit à cette époque, l'honorable député de Hamilton a prétendu que ces limes étaient un article de qualité inférieure, fabriqué avec une matière première inférieure, par des ouvriers inférieurs. Il a dit aussi qu'elles étaient démodées, parce que les marchands importants n'en voulaient pas vendre, qu'ils pouvaient en vendre quelques-unes dans le pays, mais que les grands établissements ne se souciaient pas d'en acheter. Je n'en aurais pas dit aussi long sur ce sujet, si l'honorable député n'avait pas ainsi déprécié ces limes. Je crois qu'il n'est que juste de défendre la qualité de ces limes devant la Chambre et devant le pays, car des observations comme celles qui ont été faites par l'honorable député sont très propres à faire tort à une fabrique, et elles ont sans doute causé du tort dans le présent cas. Je suis très fâché que des observations de cette nature aient été faites à la faveur des privilèges de cette Chambre, car à leur auteur, si elles étaient faites en dehors de la Chambre, l'on pourrait lui en faire rendre compte. Comme les observations ont été faites en cette Chambre, la compagnie n'a aucun recours si ce n'est que je dois exposer l'état exact des affaires et prouver que ces limes, loin d'être des articles inférieurs, sont de bonnes limes. J'aurai le plaisir de lire à ce sujet des lettres que j'ai reçues depuis que ces annonces ont été faites. La première lettre que je lirai est de MM. Seybold, fils et Compagnie, de Montréal, et est ainsi conçue:—

Nous achetons de vos limes depuis que vous êtes dans les affaires, et nos chalandis ne nous ont fait aucune plainte au sujet de leur qualité.

M. L.-H. Hébert, marchand de quincaillerie, de Montréal, écrit ceci :

Relativement à vos limes, je dirai que j'en vends depuis un bon nombre d'années, et que je suis parfaitement satisfait de leur qualité et de leur fini, et mes chalandis ne me font aucune plainte.

J'ai une autre lettre de M. Madore, marchand en gros de quincaillerie, de Montréal, qui dit:—

Je vends les limes *Globe* depuis longtemps, et l'on ne m'a jamais envoyé de plaintes à leur sujet. Tous mes chalandis demandent la lime *Globe*, laquelle me semble très satisfaisante.

MM. Howden, Stark et Cie, importateurs de quincaillerie, de Montréal, écrivent:—

Nous vendons de vos limes depuis huit ans, et nous devons dire qu'elles donnent beaucoup de satisfaction à nos nombreux chalandis.

M. CRAIG.

MM. Létang, Létang et Cie, marchands de quincaillerie, de Montréal, écrivent ce qui suit:—

Nous vendons vos limes depuis plusieurs années, et nous les trouvons très satisfaisantes.

MM. Letourneux, fils et Cie, de Montréal, écrivent:—

En réponse à votre question au sujet de la qualité des limes et râpes de la *Globe Manufacturing Company*, que nous achetons de vous depuis plusieurs années, nous dirons que si nos chalandis n'avaient pas été satisfaits, nous nous serions plaints avant aujourd'hui et nous aurions cessé d'en acheter de vous.

MM. G.-T. Penrith et Cie, de Toronto, envoient la lettre suivante:—

Nous employons vos limes depuis les cinq ou six dernières années, et nous avons toujours constaté qu'elles donnaient pleine satisfaction. D'après ce que nous en savons, la qualité en est supérieure, et le prix peu élevé. Nous continuerons à en acheter tant qu'elles auront la qualité supérieure qu'elles ont aujourd'hui.

Les membres de la *James Morrison Brass Manufacturing Co.*, de Toronto, maison de commerce bien connue en cette ville, disent:—

Nous employons les limes de votre fabrique depuis quelques années. La qualité et le prix de ces limes nous ont donné satisfaction. Notre contremaître dit qu'il ne désire pas de meilleures limes que celles que vous fabriquez.

La lettre suivante est de MM. H.-S. Howland, Sons & Co., maison connue par tout le pays:—

Nous avons vendu vos limes dans une certaine mesure, et personne ne s'est plaint de leur qualité.

M. C. Kloepfer, marchand en gros de ferrures de voitures, de Toronto, dit:—

Je vends vos limes et vos râpes depuis quelque temps, et je constate qu'elles donnent entière satisfaction à mes pratiques. Je continuerai à les vendre tant qu'elles seront de cette qualité.

MM. M. et L. Samuel, Benjamin et Cie, marchands très anciens et très influents de Toronto, disent:—

Les limes de votre fabrique que nous avons vendues nous ont valu, dans presque chaque cas, des renouvellements des commandes.

La lettre suivante est de MM. E.-C. Stearns et Cie, fabricants des bicycles "Stearns":—

Nous croyons qu'il est de notre devoir de dire quelque chose en faveur des limes *Globe*, que nous avons employées durant l'été dernier, et que nous avons trouvées plus satisfaisantes que la plupart de celles qui sont fabriquées aux États-Unis. Nous dirons en outre que nous continuerons à en faire usage tant qu'elles seront d'aussi bonne qualité qu'aujourd'hui.

J'ai une autre lettre de la *A. R. Williams Machinery Co.*, de Toronto, maison qui fait un très grand commerce de machines:—

Nous avons lu le compte rendu des observations faites dans la Chambre des Communes d'Ottawa au sujet de vos limes, et nous devons dire que ces énoncés nous étonnent beaucoup. Nous avons le plaisir de dire que nous vendons vos limes depuis un grand nombre d'années, avec les meilleures limes américaines, et un grand nombre de ceux qui se servent de ces limes nous disent qu'ils les considèrent comme égales aux meilleures limes américaines ou anglaises, sans exception; en effet, quelques-uns vont jusqu'à dire qu'elles sont meilleures que toute autre lime dont ils se sont servis jusqu'ici. On a tellement affirmé notre confiance dans ces limes que nous les offrons aujourd'hui considérablement à nos pratiques et que nous en poussons la vente de préférence aux limes fabriquées aux États-Unis. Nous éprouvons beaucoup de plaisir à vous écrire cette lettre que nous sommes prêts à appuyer comme vous le voudrez.

La *Gurney Foundry Co.*, maison bien connue par tout le Canada, écrit ce qui suit :

Nous employons presque exclusivement les limes *Globe* depuis quelques années, et notre surintendant déclare qu'il en est parfaitement satisfait.

Ces lettres, je crois, doivent être satisfaisantes quant à la qualité du travail. Mais des observations ont été faites relativement à la qualité de la matière première employée. On a dit non seulement que les limes étaient fabriquées par des ouvriers inférieurs, mais que la matière première employée était de pauvre qualité. J'ai ici une lettre des *MM. Park, Brothor and Co.* (à responsabilité limitée), qui fournissent l'acier, dans laquelle ils disent :

Nous avons vu avec regret les observations faites dans la Chambre portant que vos limes étaient fabriquées de matière première de pauvre qualité. Nous pouvons dire, sans craindre la contradiction, que nous sommes, sans exception, les plus grands fabricants d'acier à limes au monde, et depuis quelques années, nous fournissons de l'acier à la *Globe File Company*—depuis peu, nous lui fournissons tout l'acier dont elle a besoin, et nous désirons dire qu'elle achète de nous l'acier à limes des qualités les plus chères.

M. CHARLTON : De qui est cette lettre ?

M. CRAIG : De *Park, Brothor & Co.* (à responsabilité limitée), de Toronto. Je crois que c'est une maison américaine ayant à Pittsburg le siège principal de ses opérations. Je n'en suis pas sûr, mais les membres de cette maison disent qu'ils sont les plus grands fabricants d'acier à limes de l'univers, et ils fournissent l'acier dont la *Globe File Company* a besoin.

J'aurais pu avoir un plus grand nombre de lettres, mais je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps sur cette question. J'ai parlé de cette question seulement parce que je croyais que c'était simple justice, après ce que l'on avait dit, d'exposer les faits à la Chambre et au pays. La première fois que j'ai parlé de la question, je n'ai rien dit de la qualité des limes, parce que je ne connaissais rien de ce sujet. Mais je suis bien aise de savoir que les limes fabriquées au Canada sont d'une aussi bonne qualité. Ces lettres, à mon avis, sont tout à fait concluantes. J'ai pris quelques renseignements au sujet de ceux qui les fabriquent, et je vois que ces hommes sont des ouvriers d'élite, parmi lesquels se trouvent quelques-uns des meilleurs ouvriers du Canada; ils sont aussi experts dans leur métier que n'importe quels ouvriers des Etats-Unis.

De sorte que, au lieu d'être fabriquées par des ouvriers d'une classe inférieure, ces limes sont faites par des ouvriers d'élite.

Je ne désire pas retenir la Chambre, si ce n'est pour faire un autre appel au ministre des Finances et au contrôleur des Douanes....

M. BERGERON : Le ministre des Douanes.

M. CRAIG : Oui, le ministre des Douanes. Lorsque cette question a été discutée, le ministre des Finances a dit que les arguments que j'apportais n'étaient pas concluants ou n'avaient pas beaucoup de poids. Il me semblait que je soutenais une thèse très forte, et elle est appuyée par ces lettres qui prouvent que ces limes sont de première qualité. Je prétends que la réduction du droit ne réduira pas le prix en ce qui concerne le consommateur. J'en suis convaincu. Toutefois, elle fera

tort au fabricant, et, en outre, elle aura la tendance, j'en suis informé, de réduire les gages des ouvriers, ce qu'aucun de nous ne désire. Or, je suis sûr que le ministre des Finances et le contrôleur des Douanes n'ont pas l'intention de faire tort à cette industrie, et il me semble que j'ai donné une forte raison pour prouver que le droit devait être remis à 35 pour 100. Mais je veux donner une autre raison : c'est que d'autres articles fabriqués aujourd'hui au Canada avec de l'acier acheté à des conditions tout aussi favorables que cet acier restent encore à 35 pour 100. Je ne veux pas que cette industrie de mon comté soit traitée plus mal que d'autres industries; et je ne crois pas demander beaucoup en demandant que le droit soit fixé à 35 pour 100 au lieu de 30 pour 100. Si je pouvais seulement obtenir cela du ministre des Finances, je crois que je ferais quelque chose pour les ouvriers au sort desquels je m'intéresse principalement en cette affaire.

Je vois que l'honorable député de Hamilton (M. Wood) est arrivé. Je ne sais pas s'il a entendu ce que j'avais à dire, mais je puis l'informer que j'ai lu certaines lettres à cet égard. Je désire le prévenir que je n'ai rien dit de discourtois à son égard, car je crois qu'il a parlé l'autre jour sans connaître l'état de choses exact. Je lui dirai cependant que j'ai lu des lettres de tous les principaux marchands du Canada, parmi lesquels : Gurney et Cie, Samuel Benjamin et Cie et Pendrith et Cie, de Toronto; et de quincailliers de Montréal. J'ai lu une lettre de *Park Bros & Co., Ltd.*, de Toronto qui fournissent l'acier et qui déclarent fournir l'acier à limes le plus coûteux à la *Globe File Company* de Port-Hope, qui n'en emploie pas d'autre. J'espère que personne plus que le député de Hamilton ne sera heureux d'apprendre cela et d'apprendre aussi que la compagnie fabrique des limes de première qualité. Je ne suis où il prend ses informations et comment il peut ainsi se tromper, mais je suis convaincu qu'il sera heureux de voir que ses soupçons n'ont aucun fondement, et que cette compagnie a droit à la justice que je demande pour elle l'élévation du droit à 35 pour 100 au lieu de 30 pour 100.

M. WOOD (Hamilton) : Je regrette de n'avoir pas entendu ce qu'a dit l'honorable député. Je n'ai aucune intention d'injurier ses amis. Je ne vois pas que j'aie à retirer une seule des assertions que j'ai lancées précédemment. L'honorable député a dit en Chambre qu'ils ne pouvaient pas obtenir un meilleur prix pour leurs limes, à cause de la qualité inférieure des limes qui entraient dans ce pays, venant d'Angleterre et des Etats-Unis. J'ai dit alors, et je répète, que les limes que nous importons d'Angleterre et des Etats-Unis sont d'une qualité supérieure à tout ce qui se fait à Port-Hope. Je n'ai aucun doute que bien des petits mécaniciens se servent de ces limes, mais les mécaniciens de première catégorie, qui font de l'ouvrage de première qualité, ne se serviront certainement pas beaucoup des limes de Port-Hope.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. WOOD (Hamilton) : C'est mon opinion personnelle, et je la donne pour ce qu'elle vaut. Je crois que ma maison s'y connaît aussi bien en limes que n'importe quelle maison du Canada, et j'en hésite pas à dire que si ces limes étaient aussi bonnes et aussi appropriées au commerce que celles que nous

importons, nous achèterions des limes de Port-Hope. Je connais très bien M. Grose, comme je l'ai dit déjà, nous achetons beaucoup de choses de lui, et si nous pouvions acheter ses limes et donner aussi bien satisfaction à nos clients, nous lui en achèterions. Je n'ai aucun doute que certaines personnes vont certifier que ces limes conviennent à leur travail, mais je prétends que, dans le pays en général, les ateliers de premier ordre n'emploieront jamais dans une grande mesure cette catégorie de limes.

M. CRAIG : Je regrette de voir que le député de Hamilton ne rétracte pas ce qu'il a dit. Je constate qu'il affirme que si les limes étaient bonnes sa maison en achèterait. Je dirai à mon tour que sa maison en achète beaucoup, et je le sais fort bien. Sa maison achète et vend autant de ces limes que d'autres.

M. WOOD (Hamilton) : Peut-être bien autant que d'autres pour les deuxième et troisième qualités, mais en aucune façon pour la première qualité.

M. CRAIG : Je suis surpris de voir mon honorable ami dire que des maisons d'ordre inférieur se servent de ces limes. Qu'a-t-il à dire de la maison Stearns et Cie, qui fabrique le bicycle Stearns ? Appellera-t-il cela une maison inférieure ? Pourtant, elle emploie ces limes.

M. WOOD (Hamilton) : Je vous demande pardon, je n'ai pas dit maisons inférieures.

M. CRAIG : L'honorable député s'en tient à ce qu'il a dit l'autre jour, que ces limes étaient d'une qualité bien inférieure à celles qui s'importent des États-Unis. Bien que l'honorable député puisse faire autorité sur certaines questions, je ne crois pas qu'il puisse se comparer aux gens qui sont aujourd'hui activement dans le commerce et qui emploient ces limes. Comme je l'ai fait remarquer l'autre jour, l'honorable député est importateur et il essaie, intentionnellement ou non, de ruiner cette industrie.

M. WOOD (Hamilton) : Il n'en est rien.

M. CRAIG : Toutes ces remarques avaient cette tendance, car tout homme qui voudrait être convaincu admettra que les maisons que j'ai citées en savent plus long que lui. Que disent Stearns et Cie en parlant de ces limes ?

Nous en avons eu plus de satisfaction que de celles qui sont fabriquées aux États-Unis.

C'est clair ; et la *A. R. Williams Company* dit ceci :

Une grande quantité de ceux qui emploient ces limes les regardent comme égales aux meilleures limes anglaises ou américaines sans exception.

Peut-être bien l'honorable député se croit-il supérieur à toutes ces maisons. Il ne veut pas être convaincu. Cette maison continue en disant :

De fait, certaines personnes vont jusqu'à le proclamer supérieures à toutes les autres limes qu'elles ont employées. Notre confiance dans ces limes s'est tellement affermie, que nous les offrons généralement à nos clients et que nous en posons la vente de préférence aux limes de fabrication américaine.

La *A. R. Williams Machinery Co.* occupe une position aussi importante que l'honorable député de Hamilton. Et que dit la *Gurney Foundry Co.* ?

M. Wood (Hamilton).

L'honorable député doit attacher, j'espère, quelque importance à l'opinion de cette maison.

M. WOOD (Hamilton) : Pas pour des articles de ce genre. Je n'attacherais pas plus d'importance à leur opinion qu'à celle d'un scieur de bois.

M. CRAIG : Alors, quels sont les faits ? Je soumetts ceci à la Chambre et au pays. Voici d'un côté un importateur qui fait venir des limes de l'étranger, et de l'autre, une grande maison qui emploie constamment des limes qui garantit leur qualité. L'honorable député dit qu'ils n'y connaissent rien. Qu'il sait tout et refuse d'accepter leur opinion à cet égard. Je garantis que s'il vendait ces limes-là, il accepterait leur opinion et lui concéderait quelque valeur. Maintenant que dit la *Gurney Foundry Co.* :

Nous avons employé les limes *Globe* presque exclusivement depuis quelques années, et notre surintendant dit qu'il en est parfaitement satisfait.

Ceci vient de la *Gurney Foundry Co.* de Toronto, et je n'ai pas besoin de meilleure recommandation.

M. SOMERVILLE : Ils n'emploient pas de limes de première qualité ?

M. CRAIG : Le député de Brant est peut-être parfaitement au courant. Je désirerais alors savoir ce que le député de Hamilton pense de la maison *Park, Bro. & Co.*

M. WOOD (Hamilton) : Ce sont seulement des fabricants d'acier, ils ne font pas de limes.

M. CRAIG : Je suis surpris que l'honorable député fasse des remarques semblables à l'égard d'une autre maison. Je crois que je vais être obligé de m'arrêter. Mais je désire rappeler que cette compagnie prétend fabriquer plus d'acier à limes qu'aucune autre maison au monde, et qu'elle ne vend à la Compagnie de Port-Hope que le meilleur acier à limes. Les propriétaires de la manufacture me l'ont dit eux-mêmes. Je termine en exprimant l'espoir que l'honorable ministre des Finances finira par remplacer le droit à 35 pour 100 comme il était auparavant.

M. WOOD (Hamilton) : L'honorable député (M. Craig) en soulevant dans la Chambre une discussion bien inutile à propos de limes, a laissé croire à la Chambre que les limes importées dans ce pays et dont l'importation lui paraît être un crime, sont de qualité inférieure. S'il avait laissé cela de côté, il se serait évité l'embarras dans lequel il se trouve maintenant.

M. CRAIG : C'est vous qui êtes dans l'embarras.

M. WOOD (Hamilton) : L'honorable député (M. Craig), a fait croire à la Chambre que l'on importait que des limes inférieures, et que nous, importateurs, nous vendions des limes inférieures en qualité à celles qui se fabriquent à Port-Hope.

M. CRAIG : Je n'ai jamais dit cela ; je n'ai jamais fait de remarque de ce genre.

M. WOOD : Je demande pardon à l'honorable député.

M. CRAIG : Les *Détats* montreront ce que j'ai dit.

M. WOOD (Hamilton): Ce que j'allais dire, c'est que l'honorable député a soulevé cette discussion pour obtenir 5 pour 100 de droit supplémentaire sur les limes de ses électeurs. Si ces limes-là étaient aussi bonnes que celles que j'importe d'Angleterre et des Etats-Unis, je n'hésiterais pas à les acheter. Je désire faire savoir à l'honorable député que je n'y connais parfaitement dans les limes. J'en achète depuis quarante-huit ans. J'en ai acheté, j'en ai employé, j'ai causé avec ceux qui en faisaient usage et qui connaissent la matière beaucoup mieux que l'honorable député qui vient ici défendre la cause de ses amis. Je pense que c'est lui qui devra être tenu responsable des dommages que pourront subir ses amis de Port-Hope. S'il n'avait pas soulevé la question, je n'aurais rien dit.

M. SPROULE: Je pense qu'il n'était ni généreux ni équitable de la part de l'honorable député de Hamilton de traiter cette maison comme il l'a fait. Tous les députés qui ont entendu ses remarques, admettront, en face de la preuve du contraire, qu'il a traité ces gens-là sans équité. L'honorable député (M. Wood), sans l'ombre d'une raison a essayé de faire passer la maison pour une maison de second ordre, fabriquant un article inférieur, et ce qu'il a dit est de nature à leur causer bien inutilement un grand tort dans leur commerce. Lorsque l'on soumet la preuve, provenant des maisons les plus respectables du pays, que les limes fabriquées à Port-Hope sont de bonne qualité, que ceux qui les emploient les considèrent comme des articles de premier ordre, cette opinion devrait avoir au moins un certain poids. Nous avons la preuve des gens qui s'en servent. Prenez la *Curney Foundry Company* de Toronto. Ils les emploient pour les travaux de fer et d'acier qui sont peut-être les plus propres à faire juger de la qualité des limes. Il se peut que le député de Hamilton, qui ne fait que les vendre, s'y connaisse mieux que les hommes qui les emploient, que les hommes qui savent si elles vont s'user vite ou lentement, si elles sont bonnes ou mauvaises, s'il est avantageux de les acheter. Les maisons et les hommes qui emploient ces limes devraient être les meilleurs juges. Beaucoup de maisons témoignent de la bonne qualité de ces limes. Cela devrait convaincre un homme raisonnable qu'elles sont de bonne qualité. Je crois qu'il n'est pas généreux de la part de l'honorable député de Hamilton (M. Wood) de prétendre, en face de ces preuves, que les produits de cette maison sont de qualité inférieure.

M. RATZ: Je ne me lève pas pour condamner les limes de cette maison, mais, d'après mon expérience, j'ai employé un grand nombre de limes *Globe* et de limes anglaises et américaines, et je crois que les limes américaines sont tout aussi bonnes que les limes *Globe*. Je ne les comparerai donc pas entre elles, mais je déclare que les limes américaines sont les meilleures qui se fabriquent aujourd'hui. Nous devons considérer les intérêts du consommateur tout aussi bien que ceux du fabricant, et il me semble que si les limes *Globe* sont protégées de 30 pour 100, cette maison devrait être capable de se maintenir. La compagnie de limes *Globe* devrait pouvoir fabriquer une lime et la placer sur le marché, et le droit devrait suffire à ses besoins.

M. WOOD (Hamilton): Si ces messieurs voulaient se restreindre à parler de choses qu'ils con-

naissent, la discussion serait close bien plus vite. L'honorable député qui vient de se rasseoir (M. Sproule) ne sait pas, je suppose, le premier mot de ce qui se rapporte aux limes. J'ai vendu des limes toute ma vie; j'en ai vendu à toutes les classes de consommateurs et d'ouvriers, et ce monsieur se lève pour donner des leçons à des collègues dont toute la vie s'est passée dans ce genre de commerce. Je pense que si ces messieurs se bornaient à ce qu'ils connaissent, cela aiderait beaucoup mieux à terminer les affaires.

M. CARGILL: Je puis dire que depuis quarante ans, j'emploie des limes. Je me souviens fort bien des prix que nous payions autrefois. Toutes les limes dont nous nous servions venaient d'Angleterre et des Etats-Unis. Je me souviens fort bien des prix très élevés que nous avions l'habitude de payer à mon estimable ami, le député de Hamilton (M. Wood.)

M. WOOD (Hamilton): Je vous donnais un bon article.

M. CARGILL: Je suis d'avis, après avoir essayé les limes *Globe* fabriquées à Port-Hope, qu'elles sont aussi bonnes que n'importe quelle lime américaine fabriquée aux Etats-Unis, et tant que nous n'avons pas eu de manufacture au Canada, nous n'avons jamais pu nous procurer de limes aussi bon marché. Je me souviens fort bien de l'opposition soulevée contre l'introduction de la politique nationale. Ces messieurs qui siègent aujourd'hui aux banquettes du trésor prétendaient que cette politique ruinerait l'industrie forestière dans ce pays, en augmentant le prix de tous les articles qui s'y rapportent: haches, scies, courroies de transmission en caoutchouc, etc. Quel est aujourd'hui le résultat? Toutes ces industries sont maintenant établies dans le pays sous les soins bienfaisants de la politique nationale. Maintenant, nous achetons tous ces articles bien meilleur marché qu'autrefois. Je dirai donc, pour clore mes remarques, que j'ai eu l'occasion d'employer les limes *Globe* qui se fabriquent à Port-Hope, et qu'elles m'ont donné entière satisfaction, et que je trouve avantageux pour moi, au point de vue du prix et de la qualité, de les employer au lieu des limes fabriquées aux Etats-Unis. J'insisterai donc auprès du ministre des Finances pour qu'il rétablisse l'ancien droit. Je ne crois pas que le ministre des Finances doive consentir à écraser une industrie de ce pays qui manufacture aujourd'hui des articles de même qualité et d'un prix moindre que ceux d'Angleterre et des Etats-Unis, et je pense qu'il devrait être assez patriote pour ne pas enlever le droit de 5 pour 100 nécessaire pour faire vivre cette industrie.

M. SPROULE: L'honorable député de Hamilton paraît terriblement excité de voir un de ses collègues prendre la défense des intérêts manufacturiers du Canada. Je revendique le droit de tous les députés de cette Chambre d'exprimer mon opinion sur cette question comme sur toute autre. L'honorable député (M. Wood, de Hamilton) se plaint à dire que le député de Grey-est "parle de ce qu'il ne sait pas." L'honorable député de Grey-est ne jure pas ces limes et ne prétendait pas parler par expérience, il parlait des certificats donnés par des maisons respectables qui, à mon avis, sont tout aussi intelligentes que le député de Hamilton, ou que n'importe quel membre de sa maison. Ces

certificats affirmant de la façon la plus catégorique que les limes *Globe* valent toutes celles qui se fabriquent en Angleterre et aux Etats-Unis. Ça devrait suffire. Ce n'est pas moi qui juge; mais ce que je veux surtout dénoncer, c'est que le député de Hamilton puisse s'abriter derrière les immunités parlementaire qui le protègent dans tout ce qu'il dit pour accuser et parler comme il le fait d'une manufacture respectable. Il sait bien qu'il n'oserait pas sortir de l'enceinte de ce parlement et dire que cette compagnie fabrique des articles de troisième ou de quatrième ordre, parce qu'alors, il tomberait sous le coup de la loi. Mais quand un honorable député se lève, fort des immunités parlementaires, et profite de ce privilège pour porter des accusations comme celles qui ont été portées, je prétends que ce n'est une conduite ni généreuse, ni équitable, principalement en face des informations fournies à cette Chambre par des maisons respectables qui vendent et emploient ces limes, et qui prouvent qu'elles sont aussi bonnes que les limes importées d'Angleterre et des Etats-Unis.

M. WOOD (Hamilton) : Je n'ai pas l'intention de suivre toute la tirade de l'honorable député. J'ai simplement fait une assertion provoquée par l'honorable député de Durham-est (M. Craig). J'ai devant moi dans les *Débats* ses propres paroles, dans lesquelles il dit que la qualité inférieure des limes importées d'Angleterre et des Etats-Unis oblige la manufacture de Port-Hope à vendre ses limes un prix infime. Il insinuit par là que les importateurs de limes ne faisaient venir au Canada que des limes d'une catégorie commune. Je nie cette assertion, et je dis, avec quelque connaissance, — et je prétends m'y connaître un peu après cinquante ans d'expérience dans ce commerce — que les meilleures qualités de limes vendues dans ce pays-ci proviennent d'Angleterre et des Etats-Unis. Puisque l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) parle de certificats, je lui dirai que je pourrais en avoir des milliers pour prouver que les limes de cette manufacture ne peuvent pas se comparer avec les limes de première qualité importées de ces pays. Mais je ne crois pas que cela en vaille la peine. Je ne veux pas faire de tort à cette maison. Je connais très bien M. Grose, je le connaissais avant qu'il eût rien à faire avec cette manufacture, et je n'ai pas la moindre intention de lui faire du tort. Mais l'honorable député n'a pas le droit de dire qu'il n'y a pas de qualité de limes importées dans le pays qui vaille celle des limes de Port-Hope. La chose est absurde, et quand un député comme le député de Grey-est se mêle de faire la leçon à ses collègues à propos de leurs assertions en parlement et prétend que je ne répéterais pas en dehors de la Chambre ce que j'ai dit ici, je lui réponds qu'ici ou ailleurs, je suis prêt à maintenir mes assertions en présence ou sans la présence de M. Grose lui-même. Nous avons acheté et vendu de ces limes, et croyez-vous que si nos clients dans le pays en avaient été satisfaits nous aurions refusé d'en racheter? Je n'ai aucune prévention contre aucune manufacture, mais je vends les articles que demandent mes clients. Si mes clients les demandaient, je les vendrais.

M. SPROULE : Il faut qu'ils les demandent, puis-que vous les vendez.

W. WOOD (Hamilton) : Nous vendons cent douzaines de limes de première qualité contre une M. SPROULE.

douzaine des limes qu'ils nous fournissent. Je ne crois pas que nous achetions cent douzaines de M. Grose, tandis que nous achetons mille douzaines des autres fabricants, et je suis tout prêt à dire que si M. Grose fabriquait d'aussi bonnes limes qu'il s'en fabrique ailleurs et les vendait à un prix aussi avantageux pour l'acheteur, nous en achèterions aussi facilement de lui que d'un autre. Je désire simplement dire que lorsque le député de Grey-est voudra donner des leçons à quelqu'un de ses collègues, il fera mieux de parler de quelque chose qu'il comprend, car sur ce sujet il est de l'ignorance la plus absolue.

M. MACLEAN : Je veux simplement exprimer la surprise que j'éprouve de voir un libéral aussi convaincu que le député de Hamilton (M. Wood) faire des remarques aussi morlantes sur ces objets portant un nom aussi glorieux que celui du *Globe*. Quand je verrai le propriétaire de ce journal, je lui en ferai la remarque.

M. CRAIG : Je ne veux pas prolonger le débat; je désire simplement occuper encore deux ou trois minutes l'attention de la Chambre, et je remercie les honorables députés de nous avoir écoutés si patiemment. J'ai l'intention de répondre à M. Wood, qui m'accuse d'avoir soulevé toute cette difficulté. Je n'ai rien soulevé, je n'ai pas parlé de la qualité des limes importées d'Angleterre ni des Etats-Unis, ni d'ailleurs, ni de la qualité des limes fabriquées à Port-Hope. Mais j'ai dit ceci, et je le répète au contrôleur des Douanes (M. Paterson), que ce qu'il nous faut, c'est le maintien du droit de 35 pour cent sur les limes, pour empêcher l'entrée des mauvaises limes américaines. Je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas de bonnes limes américaines ou anglaises introduites dans le pays. Les limes supérieures entrent à un bon prix et nous ne les redoutons pas. De fait, je n'ai pas parlé du tout de la qualité de ces limes; si bien que les remarques de l'honorable député de Hamilton au sujet de la qualité inférieure des limes, de l'acier employé et des ouvriers étaient sans raison d'être et n'avaient pas été provoquées. Je crois que le moins qu'il pourrait faire, serait de se lever, de regretter l'erreur qu'il a commise et de retirer virilement ce qu'il a dit. Si je n'avais pas pu obtenir ces certificats de personnes comme l'honorable député de Bruce-est (M. Cargill), qui s'y connaît en limes, la manufacture aurait pu subir des dommages graves. C'est bien facile pour un député de se lever ici et de proclamer à la légère qu'une manufacture fabrique des articles inférieurs. Cette question-là ne se discutait pas. Si l'honorable député était opposé à un droit de 35 pour 100, il n'avait qu'à le dire; mais il était inutile de déprécier les articles fabriqués dans cette manufacture. Je regrette qu'un député en vienne à ces arguments quand rien ne les a provoqués. Si l'honorable député ne veut pas acheter de ces limes, je n'ai rien à y voir. Cette manufacture ne me regarde pas. Je n'y ai aucun intérêt; mais on me dit que si les droits sont réduits à 30 pour 100, cela aura pour effet de réduire les gages des hommes qui travaillent dans les manufactures, et c'est de ceux là que je m'occupe — les manufacturiers peuvent bien se défendre eux-mêmes. Je demande encore au contrôleur des Douanes de nous donner le droit de 35 pour 100. Je vais attendre un instant pour voir ce qu'il a à dire à ce sujet, et j'aurai fini. Je voudrais savoir ce que le ministre des Finances pense de ma demande.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je regrette de ne pas pouvoir obliger l'honorable député. Mes idées diffèrent des siennes, voilà tout.

M. KENDRY : Je puis dire que nous employons les limes à certains usages. Il y a quelques années, nous les importions toutes des États-Unis ; mais depuis quelque temps, nous nous servons des limes *Globe* fabriquées à Port-Hope, et nous les avons trouvées supérieures à toutes celles que nous faisons venir des États-Unis pour notre travail. Je ne pouvais rester assis dans cette Chambre et entendre placidement le député de Hamilton lancer des assertions nuisibles aux industries de ce pays. L'honorable député a dit qu'il voulait abattre les manufactures canadiennes.

M. WOOD (Hamilton) : Pas du tout.

M. KENDRY : Il est importateur et fait un profit plus considérable sur les articles importés que sur ceux qui sont fabriqués au Canada. Je ne doute pas que ce ne soit là la raison de la position qu'il prend, c'est sa bourse qui est cause de toute la différence. Mais il ne convient pas à un membre de cette Chambre d'essayer d'écraser les industries que nous tentons d'éduquer dans le pays. J'ai déjà entendu l'honorable député lancer des assertions inexactes, et j'espère qu'il aura le courage de prendre la parole et de retirer ce qu'il a dit à propos de cette manufacture.

W. WOOD (Hamilton) : L'honorable député serait-il étonné, si je lui assurai que j'ai autant d'argent que lui d'engagé dans des manufactures canadiennes, ce qui n'est pas peu dire ? Par suite, je ne crois pas que je puisse être disposé à rien dire contre les industries nationales.

M. KENDRY : L'honorable député a peut-être autant d'argent dans les râpes, mais pas dans les limes.

Bottes, bottines et souliers de caoutchouc, courroies, ciments de caoutchouc et tous articles en caoutchouc et en gutta percha, n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.

M. FOSTER : Je désire demander que les courroies de caoutchouc soient laissées à l'ancien droit. Comme le sait mon honorable ami, l'industrie du caoutchouc a pris dans le pays un développement considérable dans les six ou sept dernières années, et prend rapidement place comme industrie de premier ordre. Les courroies de caoutchouc sont réellement la base de cette industrie dans le pays, et je ne vois pas pourquoi l'honorable ministre réduit le droit à 25 pour 100. Il n'est que raisonnable de demander que le droit soit laissé à 30 pour 100.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Nous nous sommes un peu départis de la classification de l'ancien tarif, qui était de 32½ pour 100, et en faisant une nouvelle classification, bien que le droit sur les courroies soit réduit de 7½ pour 100 sur certains fûts-*es* produits, le droit a été augmenté de 2½ pour 100.

M. FOSTER : Les courroies de caoutchouc constituent les deux tiers de l'industrie, si bien que vous lui portez certainement un coup sérieux en réduisant le droit de 32½ pour 100 à 25 pour 100. Je crois que mon honorable ami aurait dû laisser le

droit à 30 pour 100 au moins, pour laisser survivre l'industrie.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Nous avons eu des entrevues à ce sujet, et nous avons étudié la chose bien attentivement. Si l'honorable député se le rappelle, dans notre premier projet de tarif, nous avons mis ensemble toutes les courroies, cuir et caoutchouc, mais après avoir examiné la question, nous avons songé un instant comme l'honorable député et cru que nous avions eu tort de mettre toutes les courroies à 20 pour 100. Aussi, dans les résolutions amendées, avons-nous mis les courroies, de caoutchouc à 25 pour 100. Tous les manufacturiers emploient beaucoup ce genre de courroies, et nous croyons être arrivés à un chiffre assez équitable, qui n'est pas injuste pour les manufacturiers de courroies et qui aidera un peu les autres manufacturiers de produits dont les droits ont été réduits.

M. FOSTER : Mon honorable ami constatera que même en ne réduisant le droit qu'à 30 pour 100, il fera pour les courroies de caoutchouc presque autant de réduction et souvent plus qu'il n'en a fait dans les produits des manufacturiers qui les emploient. S'il a l'intention de baser l'échelle des droits sur ce qu'il appelle la protection incidente, il devrait bien ne pas faire porter exclusivement tout le poids de ce système sur une seule industrie. Il me semble qu'une réduction de 2½ pour 100 constituerait une compensation équitable pour ceux qui se servent de courroies, et sur les produits desquels la protection a été réduite. J'insisterai auprès de mon honorable ami pour qu'il mette le droit à 30 pour 100. En repassant le tarif, il verra que la réduction ainsi imposée aux fabricants de caoutchouc dépasse celle qu'ont à subir les manufacturiers qui se servent de courroies de caoutchouc.

Le MINISTRE DES FINANCES : La question a été très soigneusement étudiée, comme l'a expliqué mon honorable ami le contrôleur des Douanes, et considérant l'emploi considérable qu'il se fait des courroies de caoutchouc dans plusieurs industries, en particulier celle de la mouture, nous avons jugé le droit parfaitement équitable.

M. FOSTER : Mon honorable ami a appuyé sa réduction sur celle d'une autre industrie, la mouture. Il pourrait aussi bien en prendre une autre et constater qu'en réduisant à 30 pour 100 les droits dont sont frappées les courroies de caoutchouc, il fait sur cette industrie une réduction aussi considérable que celle opérée sur les industries qui se servent de courroies de caoutchouc et qui profiteront du changement.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député perd de vue ce fait, qu'en faisant une classification nouvelle, si cet article a été réduit, les autres jouissent d'une augmentation, par exemple les tuyaux de caoutchouc, ce qui est un article important, et d'autres encore.

Article adopté.

Vêtements de caoutchouc et vêtements rendus imperméables à l'aide du caoutchouc, boyaux en caoutchouc ou gutta percha, et boyaux en coton ou toile doublé de caoutchouc, nattes, paillassons, et garniture de caoutchouc trente-cinq pour cent *ad valorem*.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'honorable député désire que nous mettions cela à 30 pour 100, nous y sommes tout disposés.

M. FOSTER : Je ne fais pas ce genre d'affaires.

Article adopté.

Ruban de fer ou d'acier, dentelé ou uni, pour clôtures, vingt pour cent *ad valorem*.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'est élevé quelques discussions à propos de cet article, et je propose de le disposer comme suit :

Ruban et bande dentelés pour clôtures, fil métallique tissé pour clôtures, et fil de fer et d'acier pour clôtures, n. s. a., quinze pour cent *ad valorem*.

Dans une discussion antérieure, le fil métallique tissé a fait l'objet d'une demande au contrôleur des Douanes, qui a expliqué que le droit serait de 25 pour 100. On nous a fait remarquer qu'une grande partie de la matière première entrerait en franchise. Elle ne serait pas toute admise en franchise comme le croient certains de ces messieurs, mais une grande partie le serait. Par suite, nous proposons de réduire le droit à 15 pour 100.

M. CLANCY : Il y a une autre catégorie de clôtures qui n'est pas entièrement tissée et qui est importée ici en fils. Est-ce qu'elle retombera parmi les "n. s. a. ?"

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Oui.

M. FOSTER : Je ne vois pas ici mon honorable ami d'Essex (M. McGregor), et je le regrette beaucoup. Il paraissait très désireux d'obtenir pour les cultivateurs des clôtures qui ne paient pas de droits ; il insistait fortement pour faire mettre sur la liste de franchise le fer barbelé. Il n'était pas aussi désireux de voir entrer en franchise la clôture de fil de fer tissé, et il désirait qu'elle fût grossièrement protégée bien que la matière première pénètre en franchise. Il avait aussi des idées bien arrêtées sur les défauts de la clôture de fer barbelé et sur les avantages de la clôture de fil de fer tissé, ce qui l'a fait soupçonner de vouloir laisser entrer librement les mauvaises clôtures pour les cultivateurs et de vouloir protéger sévèrement les bonnes clôtures. Il était également en faveur de l'introduction libre du fil à clôture, et dans le cours de la discussion, il a pris grand soin de nous indiquer comment les cultivateurs pourraient faire eux-mêmes leurs clôtures en employant une machine qui ne coûte que \$50, et que devrait posséder chaque cultivateur.

Je voulais demander à mon honorable ami, s'il eût été ici, s'il était membre de la société McGregor, Banwell et Cie, de Windsor, mais je regrette de constater qu'il est absent. Je suis heureux, cependant, de voir qu'il vient de rentrer dans la Chambre. Je l'informerai donc que j'étais en train de déplorer son absence ; ces ministres sans cœur se proposent de protéger les clôtures de fil métallique tissé dont la matière première ne paie pas de droit, et je voulais entendre s'élever la voix de mon honorable ami pour protester au nom des cultivateurs. J'étais disposé à faire ressortir ce qui me semble être de sa part une inconséquence sur la question des clôtures à l'égard du fil barbelé et du fil tissé, et je tenais à exprimer ma surprise que l'honorable député veuille affranchir de droit la mauvaise clôture pour les cultivateurs et protéger considérablement la bonne clôture. Et je signalais ce fait que l'honorable député semblait insister beaucoup pour que les cultivateurs puissent fabriquer eux-

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

mêmes leurs clôtures en fil de fer tissé, en laissant entrer en franchise le fil de fer et indiquait qu'il existait à cette fin une très jolie petite machine qui ne coûtait que \$50. Je m'étonnais de tout cela, lorsqu'il m'est tombé sous la main un petit prospectus intitulé "La perle des clôtures de fil de fer" et portant sur l'en-tête le nom de "McGregor, Banwell et Cie", et je me demandais si le McGregor en question était bien celui qui représentait le comté d'Essex-nord à la Chambre. Si mon honorable ami (M. McGregor) voulait seulement satisfaire ma curiosité sur ce point, je lui serais très reconnaissant.

M. MCGREGOR : Avez-vous fini ?

M. FOSTER : Mon honorable ami serait bien aimable de me donner une réponse immédiate.

M. MCGREGOR : Quand vous aurez fini, je répondrai.

M. FOSTER : Il va me falloir faire scintiller devant vous quelques éclats de cette "perle" et je vais continuer avec l'entente que mon honorable ami (M. McGregor) est bien le McGregor désigné ici. Ce prospectus est publié dans les intérêts de la "perle des clôtures," une merveilleuse petite machine qui coûte au consommateur dans les environs de \$50, et au moyen de laquelle les cultivateurs, en ayant le fil de fer en franchise, pourraient fabriquer leurs propres clôtures. Il y a plusieurs perles dans cette "perle," et je vais en citer deux ou trois à la Chambre en voici une :

On a souvent essayé de copier notre invention, bien des imitations ont été essayées et abandonnées sous la menace de poursuite. Tout cela fait certainement l'éloge de la vraie "Perle des machines à clôture." Cela prouve évidemment le mérite et le succès de notre machine, mais nous devons renoncer à nous laisser ainsi exploiter.

Des années de recherches patientes, de travaux soutenus et d'expériences avec une foule d'instruments-finaissant tous plus ou moins par échouer—nous ont été nécessaires pour achever et perfectionner cette invention moderne.

Par suite, nous poursuivrons avec toute la rigueur de la loi ceux qui seront trouvés fabriquant, vendant ou employant, toute contrefaçon de la "Perle des machines à clôture," des ressorts automatiques, ou du tendeur de fils ajustables qui sont tous couverts par des brevets du Canada et des Etats-Unis.

Un peu plus loin, je trouve ce qui suit au sujet des clôtures :

La première clôture qui eût la faveur du public fut la clôture de fil de fer barbelé. Cependant, il était difficile d'en faire une clôture parfaite car les cochons et les moutons pouvaient facilement passer au travers. On a ensuite essayé sans résultats satisfaisants plusieurs espèces de fils unis. Plusieurs genres de clôture de fil tissé ont été mis en vente, mais ils atteignaient tous un prix élevé.

Cependant, mon honorable ami est en faveur d'un droit élevé sur la clôture de fil tissé.

Ces clôtures en général ne s'adaptaient pas aux goûts divers et variables et aux besoins des acheteurs. Le prix des matériaux n'était pas élevé, mais les profits des manufacturiers et des agents augmentaient énormément le coût pour le consommateur.

Pourtant, mon honorable ami est en faveur du maintien du droit protecteur sur cette clôture de fil tissé. Mais il continue et développe son idée et, dans plusieurs articles et notes, se trouve cette autre perle au sujet du cultivateur qui fait lui-même sa clôture :

Les manufacturiers de clôture ont été obligés d'abandonner le commerce. L'acheteur ne pouvait pas supporter

de voir doubler et tripler les frais de clôture, lorsqu'il comptait qu'il pouvait faire tout cela lui-même et économiser de 50 à 75 pour 100 sur le prix de ses clôtures, ce qui s'élève à des centaines de dollars.

Et maintenant voici :—

Poussez votre cité. Poussez votre ville. Poussez vos affaires. Poussez votre pays. Poussez votre localité. Poussez vos nouvelles affaires. Poussez les nouvelles entreprises. Poussez pour avoir une nouvelle population. Poussez pour amener l'immigration. Poussez, poussez, poussez. Le moyen de réussir est de réussir, et "Pousser" est la clef du succès.

Et comme cela, mon honorable ami semble avoir combiné une gentille petite conspiration au moyen de laquelle il faisait mettre le fil barbelé sur la liste de franchise, et imposer un droit protecteur sur le fil métallique tissé, tandis que la matière première pénétrerait aussi librement que possible et puis, il ne resterait plus qu'à pousser, pousser la petite machine et à faire fortune.

M. MCGREGOR : Je crois que l'avis que vient de lire l'honorable député (M. Foster) est très à propos. Le prospectus qu'il vient de lire dit à propos de la "Perle des clôtures" :

Elle tissera des fils de croisement de n'importe quelle dimension, gros ou petits. Elle les tissera sur n'importe quelle espèce de fils, tressés, tordus ou unis. Elle tisse les fils de croisement si serrés qu'ils ne peuvent pas glisser. Elle tisse du fil de n'importe quelle dimension. L'espacement ou les dimensions des fils de croisement ou des fils courants de la clôture ne dérangent pas le fonctionnement.

L'article mis en vente est une petite machine avec laquelle le cultivateur peut tisser sa propre clôture. Elle coûte \$5 et non \$50.

Une VOIX : La machine coûte \$50.

M. MCGREGOR : Je vais vous en vendre 5,000 à \$5 chacune, si vous voulez. Il est inutile de dire des absurdités à propos de cela. La maison dont je fais partie n'a pas à s'inquiéter si le droit est de 5 cents ou 10 cents, du moment que c'est l'acheteur qui paie le droit. Si nous payons le fil plus cher et que nous le lui vendons, il le paie plus cher. En règle générale, le cultivateur achète son fil lui-même ; il choisit la qualité qui lui convient pour sa ferme, du fil barbelé, tressé ou uni, et il paie ce qu'il prend. S'il achète la petite machine dont parle mon honorable ami, il fabrique sa clôture à son gré. Je ne me mêle pas des clôtures tissées ou autres, car quel que soit le droit imposé, c'est le cultivateur qui a à le payer.

M. DAVIN : Pourrais-je poser une question à l'honorable député (M. McGregor) ? Si je comprends bien, il manufacture aussi des clôtures.

M. MCGREGOR : Non, nous ne fabriquons pas de clôtures ; ce dont nous nous occupons, c'est de cette machine pour tisser les clôtures. Mon honorable ami semble vouloir me faire faire un peu de réclame et je n'y manquerai pas. Nous disons aux cultivateurs : "Nous avons un article dont vous pouvez vous servir pour construire vos propres clôtures, qu'elles aient cent perches ou cent milles de long, et la machine coûte \$5. Au lieu d'employer de la clôture tissée, le cultivateur peut acheter son fil et faire sa clôture. Le fil uni fait une clôture aussi bonne que toutes celles que vous pouvez vous procurer ici ou de l'autre côté de la frontière. Ce que nous proposons au cultivateur, c'est qu'au lieu de payer de la clôture tissée qui lui coûte 60 cents

ou 70 cents la perche, il se mette en état de faire lui-même le même article en payant 20 cents ou 25 cents pour le fil.

M. MACLEAN : Mais, c'est de la politique nationale, cela.

M. MCGREGOR : Peut-être bien. Maintenant, le montant total de clôture tissée introduite dans le pays et au sujet de laquelle mon honorable ami fait tant de tapage est de \$3,000 à \$4,000 par an. Le droit ne fera donc pas grand-chose d'un côté ou de l'autre. L'honorable député n'a évidemment pas étudié la question. La majeure partie de la clôture tissée employée au Canada est faite au Canada.

M. CLANCY : L'honorable député dit que la question de droit lui importe peu. Eh bien ! si la logique de l'honorable député signifiait quelque chose, elle voudrait dire ceci : que s'il y avait un tarif élevé sur les autres espèces de clôtures, l'honorable député (M. McGregor) vendrait les siennes plus facilement.

M. MCGREGOR : Non, non.

M. CLANCY : On emploiera certainement la clôture de mon honorable ami, si l'autre est exclue. Je crains bien que finalement l'honorable député ne se soit entièrement lié à la politique nationale.

M. QUINN : Je crois qu'il avait été compris que tous les articles ayant trait aux fils de fer resteraient en suspens, les articles 256, 257 et 258. Je désire suggérer que l'article 257 soit porté à 35 pour 100, au lieu de 30 pour 100. Je fais cette proposition à cause de l'effet qu'aura le droit projeté sur la *Rubber Insulating Wire and Cable Company* de Montréal qui sera, m'informe-t-on, complètement ruinée, si le droit est réduit à 30 pour 100. La matière première nécessaire à la fabrication entre sous les articles 258, 214 et 348. Il y a un autre article, la cire, dont le droit est élevé de 20 pour 100 à 30 pour 100 en vertu du tarif général ; mais les autres articles entrant sous les clauses 258, 214 et 348, sont augmentés de 5 pour 100, 5 pour 100 et 2½ pour 100. De telle façon que les droits sur la matière première ayant été augmentés, il serait à propos d'accorder à l'objet manufacturé dans le pays un surcroît de protection équivalent au surcroît d'imposition de la matière première. J'aimerais appeler l'attention du ministre sur cet article et lui demander s'il ne pourrait pas trouver moyen d'augmenter le droit de 30 à 35 pour 100, pour maintenir cette industrie en existence. Je vais lui lire la lettre que j'ai reçue :

CHEZ MONSIEUR.—Le tarif dans sa forme actuelle nous raye complètement de l'existence.

Notre matière première se compose de fil de cuivre étamé, de feuilles de caoutchouc, de fil de coton et d'ozokérite. Les droits sur l'article manufacturé ont été baissés de 5 pour 100, et toute la matière première, sauf un article, a été augmentée.

Votez article 258 : Fil métallique de tous métaux et de toutes sortes, n.a.p., vingt pour cent *ad valorem*.

L'ancien droit était de 15 pour 100 ; augmentation de 5 pour 100 sur le fil de cuivre étamé.

Article 214.—Caoutchouc et gutta percha n.a.p., 25 pour 100 *ad valorem*. Pas de changement.

Article 348.—Fil de coton, 25 pour 100. Ancien droit, 22½ pour 100 ; augmentation, 2½ pour 100.

La cire ozokérite n'est pas mentionnée ; elle payait 20 pour 100. Le droit sur la paraffine est maintenant de 30 pour 100, augmentation, 10 pour 100.

Veillez appeler sur ces faits l'attention de vos collègues qui, j'en suis sûr, nous rendront justice à cet égard et mettront nos produits à 35 pour 100.

Bien à vous,

ALEX. BARRIE & Co.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je dois informer l'honorable député que cet article a été étudié sous toutes ses faces. Le droit était même inférieur à ce qu'il est maintenant, dans le tarif primitif.

M. SCRIVER : Je puis dire à propos de la question soulevée par l'honorable député de Montréal (M. Quinn) que j'ai eu, il y a quelques jours, une lettre de cette maison qui se déclare satisfaite de l'augmentation qui a été faite dans le droit de douane, et qui s'élève, je crois, à 5 pour 100.

L'article est adopté.

Patins de toutes sortes, à roulettes ou autres, ou leurs parties, 35 pour 100 *ad valorem*.

M. BORDEN (Halifax) : Le droit spécifique qui existait auparavant a été aboli dans ce cas. Je ne sais si le contrôleur des Douanes est au courant du bon marché auquel les patins de fabrique allemande se vendent sur le marché canadien. On me dit que par suite de la modicité des salaires en Allemagne, ils peuvent les livrer à 20 cents la paire. Il est absolument impossible d'approcher de ce prix, si vous voulez payer aux ouvriers des salaires ordinaires. Le résultat du changement opéré par ces messieurs sera immédiatement d'enlever l'ouvrage dans ma circonscription à cent ou deux cents ouvriers. L'article principal de leur industrie est la fabrication des patins, et il leur serait absolument impossible de continuer si l'ancien droit n'est pas maintenu. Je suppose que si la question a été considérée et reconsidérée comme dit l'honorable ministre, il est inutile pour moi d'insister, mais je ne puis m'empêcher d'exprimer un vif regret de ces changements, dont le résultat sera de priver de travail dans ma division cent ou deux cents ouvriers, qui iront chercher du travail aux Etats-Unis ou ailleurs.

L'article est adopté.

Faucheuses, moissonneuses engerbeuses, moissonneuses sans appareils pour engerber, moissonneuses simples, bineuses, charruées, herbes, râtaux à cheval et machines à semer en sillons, étendeurs d'engrais, sardeurs, et bérison malleable, courroies à chaînes pour engerbeuses, 20 pour 100 *ad valorem*.

M. RICHARDSON : Avant l'adoption de cet article, je désire insister auprès du gouvernement sur l'urgence de réduire les droits, spécialement sur les instruments agricoles. On se souviendra que lorsque le tarif fut annoncé, j'exposai devant cette Chambre ce que je considérais être des raisons très puissantes pour que les droits fussent, sinon entièrement abolis, du moins considérablement réduits. Dans l'ouest, cette question nous touche profondément. On a fait croire à cette population et beaucoup ont cru que s'il y avait un changement de gouvernement, les droits seraient complètement abolis. La question m'intéressait vivement, et je l'ai sérieusement étudiée en arrivant dans la capitale. Je me suis aperçu après l'examen des droits sur la matière première, qu'il ne serait peut-être pas absolument équitable d'enlever tous les droits à l'industrie des instruments agricoles.

M. QUINN.

Mais j'ai été amené à considérer que puisque le gouvernement avait diminué considérablement les droits sur la matière première, il devrait aussi être fait une réduction correspondante dans les droits des instruments agricoles. Je dois dire que les gens de l'ouest qui achètent ces instruments ont salué avec joie l'annonce faite par les manufacturiers d'une réduction de \$5 dans le prix des lieuses. L'ouest a lieu également de se réjouir que dans l'arrangement annoncé entre le gouvernement et le chemin de fer Canadien du Pacifique pour la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid de-Corbeau, des dispositions ont été prises pour la réduction des taux de transport de ces instruments. Je dois dire pour expliquer ma position sur cette question que lorsqu'un amendement a été présenté à la motion pour se former en comité de subsides, amendement ayant pour objet de porter sur la liste de franchise les instruments agricoles et aussi, je crois, le bois, et un autre article j'ai voté contre. Je l'ai fait parce que la motion soumise à la Chambre équivalait à une motion de non confiance, et j'ai déclaré alors en Chambre que si une motion était présentée pour déclarer qu'il était de l'intérêt des cultivateurs que ces articles fussent mis sur la liste de franchise, je voterais pour cette motion. Je réaffirme maintenant cette position. Je ne suis pas disposé à voter non-confiance dans le gouvernement, et pour cette raison : Si ce vote avait pour effet de renverser le gouvernement actuel, il serait remplacé par un gouvernement conservateur qui s'empreserait non pas d'abaisser les droits, mais probablement de les augmenter. Je ne crois pas que la Chambre puisse entretenir quelque espoir de leur voir abaisser les droits, et c'est pourquoi je considère la position que je prends comme parfaitement raisonnable. J'appuie le gouvernement sur sa politique générale, tout en regrettant que les droits n'aient pas été abaissés et pour exprimer cette opinion, je propose que le droit soit réduit à 10 pour 100.

M. FOSTER : Quelle expression mon honorable ami veut-il donner ? Il nous prévient qu'il votera pour le gouvernement même s'il ne cède pas.

M. RICHARDSON : Je propose de voter ici en comité que le droit soit réduit à 10 pour 100.

M. FOSTER : Et mon honorable ami, pour que tout le monde le sache bien, avertit le gouvernement avant de faire sa motion, qu'il ne votera pas non-confiance, quoi qu'il arrive.

M. RICHARDSON : Ce n'est pas mon avis qu'un vote du comité sur une réduction de 10 pour 100 est un vote de non-confiance dans la politique générale du gouvernement.

M. FOSTER : Et comme cela, la motion de mon honorable ami est une de ces motions dans lesquelles il n'y a rien que du vent. Mon honorable ami a laissé sortir le vent du sac avant même de montrer le sac.

M. RICHARDSON : Mon honorable ami qui aspire tant à devenir chef de l'opposition, a bien mauvaise grâce de parler de vent, quand nous n'avons vu sortir que du vent de ses lèvres depuis le commencement de la session.

M. FOSTER : Mon honorable ami est beaucoup plus sage maintenant qu'à l'ouverture de la session.

M. DOUGLAS : Je ne remplirais pas mon devoir, si je n'exprimais pas mon opinion sur cette question. Je dois dire que les cultivateurs de l'ouest se rappelle avec satisfaction la réduction à 20 pour 100 opérée par l'ancien gouvernement et qu'il y a lieu de réduire encore. L'argument qui, je crois, a eu beaucoup d'influence sur le gouvernement pour empêcher plus ample réduction, a été que l'ancien gouvernement avait déjà beaucoup réduit ce droit qui se trouvait inférieur à la moyenne du tarif. Nous ne voulons pas discuter ce point ; mais du moment qu'il y a eu une réduction sur le fer et l'acier, on aurait dû faire une réduction correspondante dans les droits sur les instruments agricoles. C'est une grave question, plus grave que bien des députés ne le pensent. Je ferai remarquer à la Chambre qu'en 1896, les cultivateurs des territoires du Nord-Ouest ont payé pour leurs instruments agricoles \$1,294,435. Le droit à 20 pour 100 là-dessus s'est élevé à un peu plus de \$275,400. L'intérêt du pays exige que les instruments agricoles qui sont la matière première du cultivateur soient réduits au plus bas prix possible. Personne ne peut dire que les manufactures n'ont pas réalisé de beaux bénéfices l'année dernière. Elles ont gagné beaucoup d'argent, et il est inutile d'occuper le temps de la Chambre à calculer ce qu'elles peuvent avoir fait. Nous vous demandons d'examiner s'il n'est pas juste que, du moment qu'une réduction a été opérée sur la matière première employée par les manufacturiers, les cultivateurs jouissent d'une réduction équivalente, au moins sur les machines venant des Etats-Unis. Les affaires avec les Etats-Unis augmentent continuellement, et maintenant elles sont dans la proportion de 1 à 2½, c'est-à-dire 2½ de manufacture canadienne, contre 1 de manufacture américaine. Le gouvernement a fait une enquête à ce sujet, mais nous ne pouvons pas espérer que cette considération soit de nature à influencer la Chambre en notre faveur, et je demande là prise en considération de l'amendement tendant à réduire à 10 pour 100 le droit sur les machines agricoles.

M. ROGERS : Les Patrons sont aussi quelque chose à dire à ce sujet. Ma première impression en prenant le tarif dans son entier a été qu'il ne contenait pas beaucoup de libre-échange. Les patrons n'ont jamais demandé le libre-échange. Ils ont, comme je l'ai toujours dit, été très sages et très modérés dans leurs demandes. Ils l'ont été dans le passé, et j'espère qu'ils le seront dans l'avenir. Ils ont demandé un tarif de revenu. Parlant de la protection dans ma division électorale, j'ai dit moi-même que s'il fallait prélever \$38,000,000 ou \$40,000,000 de revenu, il existerait toujours, et quoi qu'on fasse, une protection incidente. Mais autant que possible, nous désirons que tous les impôts aient pour objet le revenu. Ce principe a été suivi dans la plupart des cas, mais pas partout. La réduction opérée par l'ancien gouvernement de 35 à 20 pour 100 a été amenée, je me plais à le dire, par l'agitation soulevée par les cultivateurs dans tout le pays contre le haut tarif sur les machines agricoles. Le gouvernement n'osait pas se présenter au peuple avec un tarif aussi élevé, et il l'a réduit. On avait toujours répondu que cela ne pouvait pas se faire, que les manufacturiers ne pourraient pas vivre, que cela fermerait les manufactures, et c'est encore les arguments qu'on nous oppose aujourd'hui. Cela me rappelle l'histoire du petit garçon qui court à son

père et lui dit : "Papa, un blaireau est monté dans l'arbre." Le père répond : "Mais non, mon fils, un blaireau ne peut pas grimper à un arbre." "Mais oui, réplique le fils, Towser courait après lui !" Il en a été de même de l'ancien gouvernement. Le gouvernement ne pouvait pas, à aucun prix, réduire le tarif, mais quand Towser sous la forme du vote agricole a couru après lui, il a vu que c'était très facile à faire, et je pense que le nouveau gouvernement ne continue pas à réduire les droits dans l'intérêt de l'agriculture et conformément à ses promesses, Towser va se mettre, lui aussi, après lui. Je désire aussi parler du vote que j'ai donné sur cette question, lorsqu'elle était accouplée à celle de la franchise du bois. Les cultivateurs de l'Ontario n'ont jamais demandé l'entrée du bois en franchise. Je crois bien que si les Américains imposent sur notre bois un droit de \$2 du mille, ils ne sont pas disposés à affranchir de droits leur bois qui vient au Canada. Quant à mon vote sur les machines agricoles, je dois dire qu'avec les droits imposés sur la matière première nécessaire aux manufacturiers, la houille et le fer, je ne demanderai pas de laisser entrer les machines agricoles sans payer. Placez les sur le même pied que les manufacturiers de fil barbelé et de fil d'engrègement qui peuvent obtenir leur matière première, sans payer de droits, et je demanderais que les machines agricoles soient admises en franchise. Nous voulons être raisonnables dans nos demandes. Ils n'ont pas librement leur matière première, nous n'exigeons pas librement nos machines. Nous espérons seulement que le gouvernement fera une réduction analogue à celle qu'il a accordée pour la matière première des manufacturiers, sur les instruments qui nous sont nécessaires : pelles, haches, etc. Je pense que la réduction devrait être équivalente. Le gouvernement a violé un principe que nous professons en accordant une prime à l'industrie du fer en grueuse. Nous ne demandons pas une prime sur nos produits manufacturés comme beurre, fromage, etc. Nous sommes contre le système des primes, et nous condamnons celle qui a été accordée aux manufacturiers de fer. Je suis prêt à appuyer toute proposition dans le sens d'une réduction équivalente à celle qui a été accordée sur la matière première.

M. DAVIN : Je désire faire remarquer que voici un chef supposé des Patrons qui nous dit qu'il ne s'attend pas à ce que les instruments agricoles soient placés sur la liste de franchise.

Sir CHARLES TUPPER : A-t-il dit cela ?

M. DAVIN : Il l'a parfaitement dit. Nous avons ici le député de Lisgar (M. Richardson) qui nous dit que ses électeurs et tout l'ouest ont été mis sous l'impression que les machines agricoles devaient être admises en franchise. Bien que cet honorable député eût contribué à faire naître cette impression, voici un autre député qui rêve l'arrivée des Patrons au pouvoir, et qui veut nous dire qu'il ne s'attend pas de voir placer les machines agricoles sur la liste de franchise. Laissez-moi vous dire que toutes les difficultés qu'il découvre pour opérer ce changement sont simplement des visions d'obstacles dans le chemin. Rien n'empêche le gouvernement de remplir ses promesses et d'admettre en franchise les machines agricoles. Il n'a qu'à dire aux manufacturiers qui fabriquent ces machines "Nous allons vous accorder un rabais sur ce que vous avez à

payer." L'honorable député de Lisgar (M. Richardson) vient ici s'excuser de n'avoir pas voter pour moi. Ses électeurs lui ont fait la leçon, sans doute.

M. RICHARDSON : Je demande pardon à l'honorable député, mes électeurs ne m'ont pas fait de leçon et je ne suis pas venu ici m'excuser.

M. DAVIN : Tout ce que je puis dire, c'est que si ce n'étaient pas des excuses, c'était bien l'imitation inconscient : d'excuses la mieux réussie que j'aie encore vue. L'honorable député a dû aussi faire ses excuses à ses électeurs, car il a télégraphié le 5 mai à son journal un article intitulé "Luttant pour les fermiers." Quelqu'un peut-il prétendre que si les hommes venus ici en qualité d'indépendants comme les Patrons et le député de Lisgar, décidés à représenter des électeurs indépendants, avaient voté pour ma motion, le gouvernement n'aurait pas fait attention à la chose? C'était le moment de forcer la main au gouvernement et s'ils n'avaient suivi, nous aurions la franchise des machines agricoles. Mais maintenant, quand la décision est prise, quand le gouvernement a promis de faire quelque chose pour les machines, ils présentent devant le comité cette blague de résolution. Quelle absurdité que de parler de confiance! L'homme qui en parle est celui qui, la plume à la main, m'a dénoncé pour n'avoir pas voté non-confiance dans l'ancien gouvernement et lui, il a refusé de voter, au moment où le vote aurait pu être le plus utile à ses électeurs. Mais voilà bien ce monsieur et les autres—je ne sais s'il est à la tête ou à la queue. On peut dire d'eux comme disait John Bright de la cave d'Adullam, qu'ils ressemblent au Skye terrier du "Punch"—il est impossible de savoir quelle est la tête et quelle est la queue, car la tête ressemble tellement à la queue et la queue ressemble tellement à la tête.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Séance du soir.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : Je désire répondre à une question qui m'a été posée ce matin par l'honorable député de Simcoe (M. Bennett). J'ai demandé des renseignements à mon commissaire, et il m'a informé qu'une circulaire avait été lancée à tous les officiers de la rive nord de la baie Georgienne pour leur conseiller d'exercer une surveillance effective et d'empêcher que les billes de bois soit remorquées avant d'avoir payé les droits au gouvernement d'Ontario. On me dit que cela se pratique depuis la confédération ; mais le commissaire fait une enquête complète.

M. CHARLTON : Il a toujours fallu obtenir ce certificat.

M. DAVIN : Lorsque la séance a été suspendue, je faisais remarquer l'inconséquence de mon honorable ami de Lisgar (M. Richardson). Laissez-moi vous rappeler ce qui s'est fait le 5 mai. L'honorable député télégraphiait à son journal un article ainsi intitulé :

Les députés du Manitoba et du Nord-Ouest, comprenant Douglas, Oliver, Richardson, Jameson, Macdonell et un certain nombre de députés de l'Ontario...

M. DAVIN.

Il y en avait quinze, en somme, et, qu'est-ce qu'ils ont fait ?

Ils ont bombardé hier pendant une heure Fielding et Paterson, demandant instamment l'abolition immédiate du système de l'estimation arbitraire des machines agricoles américaines.

Bombardé ! Imaginez-vous les épreuves par lesquelles ont dû passer le ministre des Finances et le contrôleur des Douanes. Il n'y avait pas seulement l'honorable député de Lisgar, mais celui d'Assiniboia-est, d'Alberta, de Winnipeg, de Selkirk, tous des hommes de haute taille avec une cohorte de l'Ontario ; et ils ont bombardé ces deux malheureux ministres. Il ne faut pas s'étonner s'ils sont venus quelque fois tout pâles à la Chambre après pareil bombardement. Nous savons ce que c'est que bombarder, c'est jeter des bombes. Mais ici c'est une métaphore, c'est du figuré, mais ça montre bien les arguments, les menaces, les objurgations et les autres formes énergiques de langage chères aux dieux primitifs auxquelles ces messieurs ont dû se livrer. Je sais que le ministre des Finances a dû souffrir et que, pour bien des raisons, le contrôleur des Douanes doit avoir pâli.

M. Richardson qui parla le premier fit remarquer que si les droits sur la matière première étaient réduits et s'il n'y avait pas de réduction correspondante sur les machines agricoles, il serait bien difficile aux députés représentant des divisions rurales de défendre le gouvernement.

Et pourquoi ? Justement pour la raison qu'il nous a donnée aujourd'hui : Parce que beaucoup d'entre eux ont été induits à croire que s'il se produisait un changement de gouvernement, le droit sur les instruments aratoires disparaîtrait. Voilà l'impression.

Mais j'ai dit constamment aux électeurs que c'était un argument fallacieux de prétendre qu'avec un tarif de revenu, les droits sur les machines agricoles disparaîtraient, j'ai dit qu'un gouvernement ne pouvait pas faire cela avec un tarif de revenu et nous voyons le député du Frontenac (M. Rogers) dire en face qu'il ne le peut pas. Mais je disais aussi qu'un gouvernement pratiquant la protection scientifique pouvait y arriver, et voici comment ? Je n'adopterai pas la raison invoquée par le député d'Assiniboia-est que les instruments agricoles sont la matière première de la ferme. Je prétend prendre cette position inattaquable que l'agriculture est une industrie exceptionnelle, et que si la population agricole est prospère, tout le pays est prospère. Si les cultivateurs ne sont pas prospères, le pays ne peut pas prospérer, et, par suite, le devoir du parlement est de consacrer toute son énergie à faire prospérer la population agricole, et lorsque nous voyons que l'argent placé dans l'agriculture forme un montant aussi considérable, lorsque l'agriculture occupe la moitié de la population.....

M. FRASER (Guysborough) : Plus que cela.

M. DAVIN : J'accepte ce que dit mon honorable ami de Guysborough, elle occupe plus que cela. Néanmoins, c'est une industrie dont dépend la prospérité du pays ; pourtant, il n'y a pas dans le pays d'industrie qui soit actuellement d'un aussi pauvre rapport. Elle est sur suite dans une position difficile et de ce pupitre, chaque année, tandis que le gouvernement conservateur était au pouvoir j'ai apporté des arguments auxquels le pouvoir a fini par se soumettre pour améliorer la position. J'ai demandé l'inscription des instruments agricoles sur

la liste de franchise bien avant qu'on entendit parler des Patrons, bien avant que cette institution vit le jour. Je prétendais alors qu'un gouvernement protectionniste pouvait faire ce qui était impossible à un gouvernement lié au tarif de revenu, sans être inconséquent avec ses doctrines. Quant à moi, pour la motion de mon ami, j'entends agir à son égard comme il n'a pas agi envers moi. J'appuierai sa motion. J'aurais mieux aimé voir proposer de placer les instruments agricoles sur la liste de franchise, mais si je faisais cet amendement à sa proposition, on pourrait m'accuser de vouloir la mettre en danger, et je préfère m'en tenir au dicton qu'un demi-pain vaut mieux que pas de pain du tout. Je préfère une réduction de 10 pour 100 à pas de réduction du tout, et j'appuierai la motion de mon honorable ami. Ceci dit, laissez-moi encore signaler l'étrange position où se placent mon honorable ami et ses collègues. Voici les paroles énergiques dont s'est servi le député de Lisgar (M. Richardson) pour déclarer qu'il était impossible de défendre le gouvernement, s'il ne mettait pas sur la liste de franchise les instruments agricoles, et nous lui voyons déclarer aujourd'hui que bien des gens étaient sous l'impression qu'ils seraient admis en franchise. Voici encore ce qu'écrivit dans son journal le député de Lisgar (M. Richardson) :—

M. Douglas a été encore plus énergique et a parlé de la déception profonde qui règne dans l'ouest par suite du refus de réduction. M. Macdonell a parlé très fermement, ruant et protestant contre l'estimation arbitraire qui augmente le droit de 20, 30 et 40 pour 100.

Après avoir employé les premières munitions, les bombes, on a eu recours à d'autres engins de guerre, la ruade, il ruait à pleine volée. Voilà le résultat du bombardement et des ruades, et j'attire l'attention du comité sur ceci :—

Promesse fut faite de s'occuper immédiatement de la question et de s'enquérir des prix et de voir si les estimations n'étaient pas supérieures aux prix demandés par les Américains aux acheteurs qui achètent par wagons. Cela a été considéré comme satisfaisant. On peut considérer comme résolu que si le tarif ne contient pas de réduction dans les droits, les intérêts des cultivateurs seront protégés pour ce qui a trait à l'estimation. On croit qu'il résultera de cette entrevue une réduction de 5 à 10 pour 100.

Mais l'honorable député ne dit pas un mot aujourd'hui de l'estimation. Mon honorable ami dit qu'il croit que les machines agricoles se vendent aujourd'hui \$5 de moins la pièce, mais cela ne peut pas être en vertu d'une réduction faite par le gouvernement dans l'intérêt des cultivateurs, du moment que l'honorable député nous dit qu'il n'y a eu rien d'exécuté dans ce sens. Qu'est-il arrivé? Les instruments agricoles se vendent meilleur marché à cause de la réduction importante de 25 à 20 pour 100 opérée par l'ancien gouvernement. Je me rappelle un temps, à Winnipeg, où vous payiez pour une lieue trois fois ce que vous payez aujourd'hui, et où toutes les machines qui se vendaient à Winnipeg étaient décorées du drapeau américain pour bien proclamer leur origine. Mais par suite de la politique sage et prévoyante de l'ancienne administration, politique parfaitement conséquente pour l'entrée en franchise, le temps venu, des machines agricoles, leur prix a diminué d'année en année.

Maintenant, M. le président, je veux faire remarquer la position étrange dans laquelle nous nous trouvons. Voici mon honorable ami de Lisgar présentant la motion que vous avez lue, appuyée sur le discours que vous avez entendu. Puis nous avons aussi mon honorable ami d'Assiniboia-est (M.

Douglas) appuyant aussi cette motion, tout en exprimant sa désapprobation, et nous avons enfin mon honorable ami de Frontenac (M. Rogers), qui devrait être l'avocat des Patrons, négligeant de faire placer sur la liste de franchise les articles nécessaires aux cultivateurs, avouant qu'il ne s'attend à rien du gouvernement dans ce sens, et affirmant que le gouvernement a fait tout ce qu'il pouvait faire. Le gouvernement, dit-il, a présenté un tarif qui n'est pas beaucoup un tarif de libre-échange, etc. Néanmoins, en dépit de cela, il est content, tout va bien et sa satisfaction pour sa part est complète. Dans ces conditions, la Chambre admettra que nous avons le spectacle d'inconséquences aussi énormes que curieuses. Néanmoins, j'entends appuyer la motion de mon honorable ami de Lisgar, et j'espère qu'il aura un appui suffisant pour la faire passer et pour obliger le gouvernement à réduire les droits de 10 pour 100 sur ces articles.

M. RICHARDSON: Je pense que ce serait pitié de laisser le député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) sortir aussi facilement des remarques qu'il a faites.

Il m'a accusé d'inconséquence et s'est déclaré avec enthousiasme en faveur de l'entrée en franchise des instruments aratoires. J'ai eu occasion il y a quatre ou cinq semaines, de faire allusion au *Leader* de Régina, qui fut publié durant plusieurs années. Comme je lisais le journal, je finis par prendre un tel intérêt à cette lecture, qu'il me sembla que j'étais tombé sur une deuxième édition de la " Vie de Johnson " par Boswell. Cette lecture dura cinq ou six heures, et je parcourus la liasse du journal jusqu'à près de dix ans en arrière tant cela m'intéressait. La seule différence que j'ai pu trouver entre le *Leader* de Régina et la fameuse " Vie de Johnson " par Boswell, c'est que dans le cas du *Leader* de Régina, mon honorable ami d'Assiniboia-ouest était son propre Boswell. Je constatai que ce journal décrivait avec le plus grand soin toutes les allées et venues de l'honorable député.

S'il avait l'occasion de dîner avec sir John-A. Macdonald, ce fait était immédiatement télégraphié au *Leader* de Régina. Si, d'un autre côté, il avait l'occasion de dîner à l'Hôtel du gouvernement, cette nouvelle intéressante était annoncée en caractères, démesurés dans les colonnes du même journal; et le nom de mon honorable ami y apparaissait si souvent, que j'en suis venu à la conclusion qu'il était son propre correspondant durant son séjour à Ottawa. Il m'était impossible de douter de ce fait. Je n'ai pu aussi m'empêcher d'en venir à la conclusion que s'il n'a pas appris dans le commerce de la société distinguée à laquelle il s'est récemment vanté d'appartenir, que le champagne est bien meilleur à boire refroidi à une température de 48°, il l'a au moins appris à Rideau Hall, et je ne pouvais m'empêcher de penser que durant tout ce temps, où mon honorable et fashionable ami d'Assiniboia-ouest avait l'habitude de dîner avec la princesse Louise et le marquis de Lorne, il a dû oublier sa vieille amie la veuve McManus, qui demeure dans les plaines lointaines de l'Assiniboia-ouest, et où l'habitude de boire le whisky dans un gobelet de fer-blanc était en grande faveur.

M. FOSTER: Je voudrais savoir en quoi cela se rapporte aux instruments agricoles?

M. RICHARDSON : L'honorable député le saura bientôt. Mon honorable ami écrivait ce qui suit dans le *Leader* de Régina du 5 avril 1883 :

Nous ne sommes pas disposés à murmurer, parce que l'on veut protéger encore plus fortement les machines agricoles.

Cette augmentation de la protection à laquelle l'honorable député faisait allusion, était contenue dans le budget de sir Leonard Tilley, alors ministre des Finances, lorsque l'on fut obligé de payer sur les faucheuses un droit spécifique de \$10 et 20 pour 100 *ad valorem*, sur les moissonneuses, un droit spécifique de \$25 et 20 pour 100 *ad valorem*, et sur les engerbeuses, un droit spécifique de \$40 et 20 pour 100 *ad valorem*. De sorte que mon honorable ami était alors évidemment satisfait de ces augmentations.

M. DAVIN : Je viens justement de dire que c'était là la politique qui nous avait permise d'obtenir les engerbeuses à meilleur marché, et que c'était une bonne politique.

M. RICHARDSON : J'appellerai l'attention de la Chambre sur cette politique qui doit nous faire obtenir les engerbeuses à meilleur marché, lorsque mon honorable ami proclame dans son journal que cette augmentation de la protection est exactement la chose dont nous avons besoin.

M. DAVIN : Dans ce temps-là.

M. RICHARDSON : Je laisse la Chambre juger de la valeur de cette raison. Durant la session de 1891, le directeur général des Postes actuel (M. Mulock) proposa que le fil d'engerbage fût placé sur la liste des articles admis en franchise, et mon honorable ami d'Assiniboia-ouest vota contre cette motion ; et je comprends qu'il essaya de s'excuser en disant qu'il ignorait quelles étaient les vues de ses électeurs sur la question. J'ai pris la peine de feuilleter le journal de l'honorable député, et j'ai trouvé dans un article sur le "fil d'engerbage," publié le 7 d'avril 1892, les remarques suivantes :—

Dans l'intérêt des cultivateurs d'Assiniboia-ouest, le *Leader* élève la voix contre le droit sur le fil d'engerbage. Il y a de nombreuses années que nous constatons que la politique nationale pèse trop lourdement sur la population du Nord-Ouest, et relativement à cet item particulier du fil d'engerbage, personne n'a osé s'avancer pour protester contre un acte qui oblige le cultivateur à payer près de \$400,000 de plus pour le fil d'engerbage que la valeur réelle de cet article.

Il fit un discours en parlement à l'appui de la réduction du droit sur le fil d'engerbage, et il serait intéressant de voir comment il vota. Un mercredi, le 26 avril 1892, environ trois semaines après la publication de l'article que je viens de mentionner, l'honorable Robert Watson, alors député du comté de Marquette, proposa que le fil d'engerbage fût placé sur la liste des articles admis en franchise ; et le procès-verbal de la séance démontre que l'honorable député d'Assiniboia-ouest esquiva le vote. Durant la session de 1893, le directeur général des Postes actuel proposa de nouveau que le fil d'engerbage fût admis en franchise, et le procès-verbal de la séance démontre que l'honorable député d'Assiniboia-ouest fit un discours à l'appui de la motion, mais vota contre. Plus tard, en 1893, l'honorable député de Simcoo-nord (M. McCarthy) proposait la résolution suivante :—

Depuis l'inauguration du régime protectionniste, il s'est écoulé un laps de temps suffisant pour permettre l'établis-

M. RICHARDSON.

sement et le développement de celles des industries manufacturières, qui, dans l'état actuel des choses, peuvent être fructueusement poursuivies en Canada. De plus, plusieurs manufacturiers, à l'abri du rempart ainsi érigé, ont formé des coalitions et des syndicats qui empêchent la concurrence, créent et maintiennent les monopoles.

Que le tarif actuel, excusable seulement comme mesure de protection, a éprouvé à maintes reprises qu'il était un fardeau pour la grande majorité des consommateurs, et surtout pour la classe agricole, qu'il est injuste et inégal dans ses effets ; et qu'il a créé un mécontentement poussé presque à la déloyauté, chez ceux qui souffrent de son injustice.

Que l'on a pas allégué, et qu'il n'existe pas de raison suffisante pour nécessiter une enquête sur les faits ci-dessus qui sont notoires, ni pour justifier le retard à porter remède à cet état de choses par des mesures législatives qui sont devenues d'une nécessité impérieuse.

Et l'honorable député d'Assiniboia-ouest réussit cette fois encore à esquiver le vote. Mais il expliqua tout cela dans une correspondance qu'il envoya au *Leader* de Régina, ce journal recherché auquel je viens de faire allusion. Si vous voulez bien me le permettre, je vais lire les raisons données par l'honorable député pour expliquer sa conduite. Je crois qu'elles intéresseront la Chambre à un haut degré. Je citerai très brièvement :

Toute résolution attaquant la politique fiscale existante est, comme cela a été démontré par le vote strictement de parti pris sur la motion de M. McCarthy, est considérée comme équivalente à un vote de non confiance dans le gouvernement. Il était impossible à M. Davin, qui a toujours favorisé un tarif protecteur, d'être en faveur d'une résolution condamnant un tel tarif et suggérant une réciprocité absolue avec les Etats-Unis, mais nous n'exagérons pas en disant que la proposition de M. McCarthy a l'effet de diminuer les droits rencontre l'approbation personnelle d'un grand nombre de députés des deux partis. Il est facile de comprendre que, avec la discipline de parti ...

Et je ferai surtout remarquer à la Chambre le passage suivant :

... avec la discipline de parti portée à l'extrême, comme cela se pratique dans ce pays, l'initiative individuelle doit céder le pas aux raisons de parti. La procédure parlementaire dans notre pays ne laisse aucune initiative aux députés. Toute expression d'opinion honnête et vraie est étouffée. La responsabilité individuelle des représentants du peuple est jetée dans l'ombre par la puissance du cabinet.

La Chambre va admettre avec moi, après avoir entendu ces paroles, que lorsque l'honorable député fut accusé, il n'y a pas longtemps, de s'être caché sous la grange, cet avancé était autorisé par les faits. L'article continue :

Les membres du parlement, qui veulent rester les amis du gouvernement, n'ont pas besoin d'être des protectionnistes à tout crin, de même qu'il n'est plus absolument nécessaire pour un libéral d'être un libre-échangiste.

Maintenant, dans le but de tromper ses électeurs, le 13 février 1893, l'honorable député proposait la résolution suivante :

Que cette Chambre est d'avis que les droits sur le fil de fer barbelé, sur les instruments aratoires, le pétrole et les cotonnades devraient être diminués de façon à n'accorder qu'une protection raisonnable, et que le fil d'engerbage devrait être admis en franchise.

Mais il n'essaya jamais de faire prendre le vote sur cette motion. Il s'est dérobé à propos. Le directeur général des Postes actuel (M. Mulock) avait un peu auparavant présenté une résolution tendant à faire admettre le fil d'engerbage en franchise, mais l'honorable député d'Assiniboia-ouest s'y était opposé. Je vais lire un court extrait de son discours tel que rapporté dans son propre journal :

M. Foster avait promis de faire connaître la politique du gouvernement sur le tarif, et après une semblable pro-

messe, lui (Davin), ne pouvait pas voter en faveur de la motion. ²Est-il agi ainsi, il aurait appuyé, ce qui, venant de la part d'un membre de l'opposition, était virtuellement un vote de non-confiance.

Durant la session de 1893, M. Cleveland avait présenté une motion tendant à faire admettre le pétrole en franchise, et à ce sujet, l'honorable député d'Assiniboia-ouest envoya à son journal, le 13 février 1893, la correspondance suivante :

Une proposition était soumise à la Chambre à l'effet d'abolir le droit sur le pétrole. Lui (Davin) ne pouvait pas aller aussi loin que cela....

Bien qu'il eût consentant l'autre jour à ce que cet article fût placé sur la liste des articles admis en franchise, ou à ce que le droit fût réduit à 1 pour 100

.. mais ce droit devrait être réduit. Parlant du fil d'engravage, lui (M. Davin), demanda avec instance au nom des cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest que le fil d'engravage fût admis en franchise.

La Chambre sait quelle fut la nature du vote donné par l'honorable député en cette circonstance. J'ai trouvé dans le *Leader* du 14 décembre 1893, un article de l'honorable député sur le tarif :

Lorsque, durant la dernière session, M. Davin combattait pour obtenir des réformes dans le tarif, un certain personnage de Régina disait, en condamnant la conduite de M. Davin : " Nous n'avons pas besoin d'un homme qui n'appuie pas toujours le gouvernement." Et cela quand même il aurait tort, quand même il agirait contrairement aux désirs du pays ! Si sir John Thompson et ses collègues sont aujourd'hui en faveur de réformes dans le tarif, ils devaient être dans l'erreur l'année dernière en ne les faisant pas. De fait, ils l'étaient. S'ils avaient modifiés les droits sur deux ou trois articles, Martin ne serait pas aujourd'hui député de Winnipeg. La morale de tout ceci, c'est que, si un député essaie d'obtenir des réformes sages de la part du gouvernement, et cela d'une manière amicale, il doit le supporter et non pas s'efforcer de l'affaiblir. Et dans la circonstance, on peut dire que le comté tout entier l'a appuyé. Mais il y aura du grabuge avant longtemps si les choses ne changent pas.

Je crains bien que lorsque l'honorable député retournera dans son comté, dans une couple de mois d'ici, il ne constate qu'il existe du grabuge parmi ses partisans. Plus tard, l'ex-ministre des Finances (M. Foster) et l'honorable M. Angers visiteront l'ouest, et l'honorable député d'Assiniboia-ouest profita de l'occasion pour proclamer que ce dont ce pays avait besoin, c'était l'entrée en franchise du bois de construction, du pétrole, des instruments aratoires et du fil de fer barbelé, etc. Il fit remarquer que le pétrole coûtait à Régina 50 cents le gallon. Et pourtant, lorsque M. Cleveland proposa de le placer sur la liste des articles admis en franchise, l'honorable député vota contre cette proposition. Puis vint la révision du tarif de 1894, alors que les droits sur les instruments aratoires, le bois de construction et le fil de fer barbelé furent réduits, qu'il en fût de même pour le fil d'engravage et que le droit sur le pétrole qui avait d'abord été réduit à 7½ cents, fût avant la fin de la session baissé à 6 cents. Il serait intéressant de voir ce que disait à cette époque l'honorable député d'Assiniboia-ouest. Dans le *Leader* du 29 mars 1894, il s'exprimait comme suit :

Tant au point de vue commercial que politique, les réductions faites au tarif sont énergiques et des plus satisfaisantes dans leur ensemble.

Ces changements consistaient à placer un droit de 6 cents par gallon sur le pétrole, 20 pour 100 sur les machines agricoles, les restrictions vexatoires relativement au pétrole étaient donc maintenues, et le fil de fer barbelé ainsi que le fil d'engravage

étaient toujours lourdement taxés. Et cependant, d'après l'honorable député, ces réductions étaient des plus satisfaisantes. Le gouvernement actuel a enlevé les droits sur le fil de fer barbelé ainsi que sur le fil d'engravage, réduit le droit sur le pétrole à 1 cent par gallon, a consenti à faire disparaître les restrictions qui entravaient l'importation, ce qui, si les renseignements que j'ai eux sont vrais, va réduire les droits de près de moitié, et cependant, l'honorable député n'est pas satisfait. Il veut—et je ne le blâme pas pour cela, mais je fais simplement remarquer son inconséquence—il veut que le pétrole soit placé sur la liste des articles admis en franchise, et il vient de nous dire qu'il désire faire la même chose pour les instruments aratoires. Le ministre actuel du Commerce (sir Richard Cartwright) proposa le 1er avril 1894, un amendement à la motion demandant que la Chambre se formât en comité des subsides, lequel avait pour but de réduire les droits sur les machines agricoles et sur les choses de première nécessité. L'honorable député d'Assiniboia-ouest se prononça contre cet amendement et déclara :

Que si les libéraux étaient au pouvoir, ils n'oseraient pas réduire le tarif plus qu'il ne l'a été dans la mesure qui vient de nous être soumise. Le changement est trop radical pour plaire à Laurier et à ses amis ; ils ne peuvent y trouver sujet à critique, et voilà pourquoi ils n'étaient pas satisfaits.

J'ai parcouru la correspondance envoyée par mon honorable ami au *Leader*, et qui parut dans son édition du 19 avril 1894, et j'y trouve ce qui suit :

Dans un discours sur le tarif, M. Davin s'est surtout efforcé de faire voir l'absurdité des déclarations faites par sir Richard Cartwright, M. Charlton et autres, qui prétendaient que si le gouvernement était élu sur la question du tarif, il ne s'acquitterait pas de ses promesses. Lui (Davin) a fait remarquer que l'on n'avait jamais vu un gouvernement énoncer une politique qui lui fait remporter les élections, et qui, une fois au pouvoir, l'abandonne.

Mais, a-t-il dit, les membres de l'opposition ont l'habitude d'exprimer des opinions et de proposer des mesures dont ils ne s'occupent plus une fois au pouvoir.

Maintenant, il ne me reste plus qu'à demander pardon aux honorables membres du comité de les avoir retenus aussi longtemps, surtout lorsque la session tire à sa fin. J'aurais gardé le silence, mais j'ai cru qu'il était nécessaire, vu la conduite de l'honorable député qui essaie de se faire passer dans tout le pays comme l'ami des cultivateurs, que la Chambre sût à quoi s'en tenir sur son compte, et qu'elle n'ignorât pas ainsi que le pays, et les électeurs de son comté en particulier, quelle confiance ils peuvent accorder à ses paroles.

M. DOUGLAS : Je désirerais demander au contrôleur des Douanes quelle va être la base d'estimation des droits imposés sur les instruments aratoires venant des Etats-Unis. Jusqu'ici, ils étaient évalués à \$100, ce qui était leur prix en détail. Je voudrais savoir si c'est le prix du détail qui va être la base, ou bien le prix auquel ces instruments aratoires sont vendus aux agents par les fabricants américains. Si c'est cette dernière base qui est choisie, cela va produire un certain effet sur le prix des machines agricoles dans le Nord-Ouest. C'est là un point important pour le cultivateur, en tant que ces instruments aratoires sont importés dans le pays graduellement, et nous croyons qu'il n'est que juste que l'estimation se fasse sur le prix du gros, et non sur le prix du détail.

Le **CONTROLEUR DES DOUANES** : En réponse à la question de l'honorable député, je dois lui dire que je vais expliquer la question de nouveau. Voici quels sont les règlements à ce sujet. L'honorable député m'a demandé si le droit allait être perçu sur le prix du détail ; j'ai répondu qu'il ne sera pas perçu sur le prix du détail, excepté lorsqu'il n'y aura qu'une seule machine d'importée ou autre cas semblable. L'acheteur achetant en gros ici aura le droit d'entrer sa marchandise au prix que l'acheteur en gros paierait aux Etats-Unis. Je suis à prendre de nouveaux renseignements sur cette question, et je vais essayer de mettre la loi en vigueur à ce sujet.

M. **SPROULE** : La loi n'a-t-elle pas toujours été ainsi, relativement à ces estimations ?

Le **CONTROLEUR DES DOUANES** : C'est là la loi qui devra être en vigueur.

M. **MACLEAN** : Il n'y a pas de règlements spéciaux pour les cultivateurs, comme il y en a pour les autres importateurs.

M. **OLIVER** : Il est bon que la Chambre sache qu'il existait une loi pour les cultivateurs, et une autre pour le reste de la population. Il existait dans le passé une estimation arbitraire imposée par les douaniers sur ces instruments aratoires venant des Etats-Unis, une estimation arbitraire de \$100 sur les engerbeuses, ce qui était environ le prix en gros aux Etats-Unis. Suivant moi, il ne devrait pas exister d'estimation de ce genre, mais les instruments aratoires devraient être placés sur le même pied que tous les autres instruments ou produits entrant dans le pays, et que le prix de l'article à son point de production soit la base du droit. Quelques-uns de nous ont déjà soumis cette question au contrôleur des Douanes ; nous avons certainement droit à une réponse plus précise que celle qui nous a été donnée.

L'amendement de (M. Richardson), est perdu.

L'article est adopté.

294. Tordeuse à l'usage domestique et leurs différentes parties, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

M. **FOSTER** : Quel est le sens de cette clause ? Lorsque les tordeuses ne seront pas destinées à l'usage domestique, de quel droit seront-elles frappées ?

Le **CONTROLEUR DES DOUANES** : Les tordeuses grand modèle à l'usage des buanderiers seront soumises au même droit que les machines ordinaires.

M. **INGRAM** : Je voudrais poser une question au contrôleur des Douanes, relativement à l'item 324. articles en bois, bien qu'il ait déjà été adopté. Il y a quelque temps, j'ai remis au ministre des Finances une lettre de la *Handle Manufacturers Association of Canada*, et je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il s'est rendu à la demande des fabricants de manches de bois. Cette lettre avait pour but de protester contre la réduction du droit à 25 pour 100, et demandait qu'ils fussent portés à 35 pour 100 sur les manches de bois, tels que manches de râtaux, de pioches et autres.

M. **DOUGLAS**.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Je crois que les recommandations faites par mon honorable ami tendaient à faire augmenter les droits ; je ne crois pas que nous les ayons modifiés.

M. **INGRAM** : Mais je crois que l'honorable ministre a modifié d'autres items qui affectent celui que je viens de mentionner.

L'article est adopté.

335. Boîtiers de montres, trente pour cent *ad valorem*.

M. **FOSTER** : Pourrai-je réussir si je voulais insister auprès du gouvernement sur la nécessité qu'il y a de mettre les droits sur les boîtiers de montres à l'ancien taux de 35 pour 100 ?

Le **CONTROLEUR DES DOUANES** : Croyez-vous que cela soit nécessaire ?

M. **FOSTER** : Je crois que sous l'application d'un droit de 30 pour 100, vous allez constater que les Américains, en supposant que les droits seraient diminués sur toute la ligne, s'empareraient de notre marché, et je ne vois pas pourquoi cela aurait lieu. Mais si vous accordez la réduction d'un quart, comme vous le dites, à l'Angleterre, ce qui va permettre aux produits de la Suisse et de l'Allemagne d'envahir notre marché, je suis persuadé que vous allez ruiner cette industrie. Or, ce genre d'affaires est très considérable, bien que les montres ne soient pas des choses de première nécessité. Le droit tel qu'il existe n'est pas trop élevé ; mais si vous enlevez un quart de ce 25 pour 100, les fabricants ne se trouvent plus protégés. Mes honorables amis savent par l'expérience acquise que vu les gages peu élevés payés aux ouvriers suisses et allemands, les Canadiens ne peuvent pas leur faire concurrence sans être quelque peu protégés. Je crains que vous ne portiez le coup de mort à des industries qui ont atteint un développement considérable.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Il est probable que cet article continuera d'être importé en grande partie des Etats-Unis. Je crois que les Américains surpassent les Européens dans la fabrication des boîtiers de montres, et je doute que même avec un droit réduit, l'importation de cet article de l'Angleterre soit considérable.

M. **FOSTER** : Les Américains inondent notre pays de ces boîtiers, et c'est là une raison de plus pour que vous ne réduisiez pas les droits, qui ont en pour effet de permettre aux industries canadiennes de contrôler en partie le marché. Les boîtiers allemands qui sont fabriqués à bien meilleur marché entreront dans le pays à un quart moins cher.

Le **CONTROLEUR DES DOUANES** : Ils n'entrent pas encore.

M. **FOSTER** : Mes honorables amis savent que nous prétendons que ces marchandises entreront dans le pays, et ils ont pris les mesures nécessaires à ce sujet. Mais supposons que nous acceptions la prétention qu'ils ne viendront pas de l'Allemagne, toutefois, ces marchandises seront encore importées dans le pays par l'intermédiaire de l'Angleterre, les différentes parties seront réunies à ce dernier endroit, et ils entreront ensuite en Canada sous le nom de marchandises anglaises, et il n'y a aucun moyen d'empêcher cela.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les neuf dixièmes de toutes les importations de cette nature viennent des Etats-Unis et continueront de payer les droits. Il est peu probable qu'une quantité considérable soit importée même de la Suisse, qui est le plus redoutable concurrent des Etats-Unis. J'ajouterais, néanmoins, que le consommateur canadien qui semble ne pas avoir un seul ami du côté de la gauche, a droit à une certaine somme de protection.

M. FOSTER : Mon honorable ami s'apercevra que sa conduite aura pour effet de permettre au fabricant ou à l'ouvrier suisse ou américain d'obtenir les gages et d'élever sa famille, que les marchandises seront importées et que le peuple ne paiera pas les montres un cent meilleur marché, à cause de ce droit que vous enlevez sur les boîtiers de montres. 5 pour 100 de plus serait suffisant pour permettre aux fabricants canadiens de se tirer d'affaires. C'est en définitive une marge excessivement restreinte accordée à chacun : c'est bien peu, mais, sur la masse, cela veut dire un profit pour le fabricant, et il s'agit de savoir s'il va être, ou non, obligé de fermer les portes de sa fabrique.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je me souviens qu'avec un tarif de 17½ pour 100, ils se tiraient d'affaires.

M. FOSTER : Les temps sont bien différents de ce qu'ils étaient lorsque vous et moi étions enfants. L'apreté de la concurrence, son caractère tout entier est changé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et les Canadiens se sont passablement maintenus malgré tout.

M. FOSTER : Les Canadiens se sont maintenus, il est vrai, mais ils n'ont pas mieux réussi dans la fabrication des montres dans les provinces de l'Ontario et de Québec, que dans l'industrie de la houille dans la Nouvelle-Ecosse. Le ministre des Finances a maintenu le droit sur la houille dans la Nouvelle-Ecosse, et avec un clignement de l'œil, il dit qu'il va l'augmenter. Mais quant à ce qui concerne cette industrie, j'ai visité ces fabriques avec soin. Ils donnent de l'ouvrage à un grand nombre d'ouvriers habiles. Pourquoi accorder le bénéfice de toutes ces choses à un autre pays ?

M. SPROULE : Le ministre des Finances a dit dans son discours budgétaire, et plus tard, la même chose a été répétée par le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), qu'ils essayaient, autant que possible, de taxer les objets de luxe. Les montres peuvent être considérées comme des articles de luxe, et par conséquent nous devons naturellement nous attendre qu'ils imposeraient un droit plus élevé sur ces articles que sur les choses de première nécessité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nombre de personnes sont d'avis qu'une montre n'est pas un objet de luxe. La montre mérite d'être classée parmi les articles de première nécessité. Nombre d'autres articles qu'on estimait de luxe autrefois rentrent aujourd'hui dans la catégorie des objets de première nécessité. La montre est aussi nécessaire aujourd'hui que tout autre article de première nécessité ; elle est d'un usage universel, et mérite autant que tout article d'être admise à un droit aussi peu élevé que possible.

M. FOSTER : On se passe bien de montre pour déjeuner.

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans doute, mais sans montre vous courez le risque de vous passer de déjeuner.

M. SPROULE : La montre, aux yeux de beaucoup de monde, n'est pas un article de première nécessité et on ne l'achète pas à ce titre :

Haches, faux, faucilles, lames de faucheuses, couteaux à païlle ou à foin, couteaux tranchants, râtaux, fourches, manches de faux, rouleaux de ferme, de champ ou de chemins, forets pour plantage de poteaux et autres instruments aratoires, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.

M. FOSTER : Le cabinet a-t-il eu le temps de remettre à l'étude sa décision à l'égard de l'item en discussion ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La question a été réservée et, dans la mesure de mes renseignements actuels, je n'ai pas de raison suffisante pour modifier l'item. Le principal grief portait sur l'item des haches ; or, cet article est d'un usage si universel, que j'ai cru devoir le frapper d'un droit fort modéré. Il nous a été impossible de conserver l'ancien droit ?

M. FOSTER : Le ministre a largement réduit le droit sur cet item. Quel avantage correspondant donne-t-il aux fabricants, comme compensation de l'abaissement du droit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le fabricant bénéficie de l'admission en franchise de l'acier, à titre de compensation.

M. FOSTER : Le ministre prétend-il que cela constitue une compensation en faveur du fabricant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : D'après mon expérience, lorsque ces articles ne sont pas admis en franchise, le fabricant dit qu'ils coûtent fort cher, mais quand il veut obtenir l'avantage, il dit qu'ils sont peu coûteux. A mon avis, 25 pour 100 est un taux modéré.

M. FOSTER : Les droits sur ces articles ont été réduits de 30 à 25 pour 100. En faisant cette réduction, je suppose, le ministre s'est basé sur le fait qu'il a fait une réduction correspondante dans les droits sur la matière première, et dans la mesure même de cette réduction, à titre de compensation, il a eu parfaitement raison d'abaisser le droit. Car, la chose va de soi, l'abaissement du droit sur un article quelconque appelle un abaissement semblable sur la matière première.

A mon sens, la compensation accordée au fabricant consiste uniquement dans l'admission de l'acier en franchise, or, dans une douzaine de haches, il n'entre relativement que fort peu d'acier. Il entre dans leur composition beaucoup de fer, et le ministre n'a pas abaissé ce droit *ad valorem* sur le fer employé par le fabricant. Un simple calcul permettra au ministre de se convaincre de ceci : au bout de deux ou trois ans d'ici, en tenant compte du prix du fer aux deux périodes de temps, ainsi que des droits correspondants sur le fer aux deux époques comparées, le droit imposé sur le fer du fabricant de haches, sera plus élevé qu'il ne l'est aujourd'hui, au point de vue des droits *ad valorem*.

La réduction sur l'acier est presque infinitésimale en raison de ce qu'il entre relativement si peu de ce métal dans la fabrication des haches. L'ancien droit ne ferait guère que compenser tout juste les droits *ad valorem* relativement imposés par le tarif actuel sur la matière première. Le ministre le voit donc, au point de vue des droits *ad valorem* dont sont frappés le fer et l'acier, la matière première ne bénéficie pas de son tarif, tandis qu'il abaisse les droits sur l'article fabriqué. Mon honorable ami a commis un horrible calembourg en disant qu'il me faudrait un front d'airain pour oser *hacher* en plein parlement le ministre des Finances, au sujet de cet item de haches. Or, je veux bien, non pas le hacher, mais lui poser tout simplement une question : pourquoi établit-il cette différence entre cette classe de fabricants et les autres industriels ? Il admet en franchise la matière première et frappe de 35 pour 100 de droits les différents instruments aratoires fabriqués. Pourquoi, dans le cas actuel, abaisse-t-il le pourcentage sur l'article fabriqué ? Voici, entre autres, l'item des scies : vous admettez la matière première en franchise, mais vous frappez l'article fabriqué de 35 pour 100 de droits, et il y a une foule d'autres articles qui rentrent dans la même catégorie. Pourquoi abaisser le droit à 25 pour 100 sur un article, et laisser l'autre à 35 pour 100 ? Ce que je demande, c'est l'établissement d'un droit uniforme de 30 pour 100 : droit assez modéré. Je demande donc au ministre de nous dire pourquoi il a fait la distinction en question entre ces articles, et s'il ne serait pas sage d'imposer un droit de 35 pour 100.

LE MINISTRE DES FINANCES : Les haches figurent au nombre des outils ou instruments à l'usage de la classe agricole. Le gouvernement se préoccupe vivement des intérêts des cultivateurs, et voilà l'unique raison de l'abaissement du droit en question. Nous ne voulons pas établir de droits différentiels en faveur de cette industrie. Il se rencontre, toutefois, des articles d'un usage plus universel, et dans ce cas, nous abaissons les droits dont ils sont frappés. Je tiendrai compte de la recommandation de l'honorable député, avant l'adoption de l'item en dernière épreuve : toutefois, je dois dire ceci : en relevant les droits sur un article d'un usage aussi répandu que l'est la hache, nous nous attirerions certainement des reproches.

M. FOSTER : Le ministre doit aussi se rappeler que les haches s'importent d'Allemagne, de Belgique et d'Angleterre. La concurrence de ces pays, simultanément avec l'abaissement de droits à 25 pour 100, sera la ruine de nos fabriques, qui sont, il faut l'avouer, fort nombreuses. Si je suis bien renseigné, il n'en existe pas moins de vingt-huit à trente au Canada, la plupart d'entre elles étant établies dans l'Ontario et dans la province de Québec, et représentent des placements de capitaux fort importants. Un de ces industriels me déclare qu'il leur sera absolument impossible d'exploiter leur industrie en face de la concurrence que cet abaissement de droits va leur susciter. Si l'on soustrait, ensuite, un quart de 25 pour 100, il ne reste plus que 17½ pour 100, ou à peu près.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Ce n'est pas mon avis que nos fabriques de haches aient à redouter la concurrence européenne.

M. FOSTER.

M. FOSTER : Le ministre est mal renseigné ; cette concurrence se produira infailliblement ; cette industrie est importante et fort répandue. C'est une très grave décision que vous prenez, à moins que vous ne vouliez peut-être faire table rase et inaugurer un régime fiscal, libre-échangiste. Si c'est à cela que vous visez, pourquoi donc, au nom du Ciel, n'appliquez-vous pas ce système d'une façon uniforme ?

M. WOOD (Hamilton) : L'honorable député voudrait-il bien citer les articles de cette liste, de provenance anglaise, qui seront soumis à la réduction de 25 pour 100 ? Je n'en vois guère que deux ou trois, de peu d'importance, au point de vue de l'importation.

M. FOSTER : D'abord, je prétends que le droit est abaissé au-dessous du point qui lui permet de faire concurrence sur le marché américain ; or, ajoutez à cela le quart pour cent de réduction, et notre industrie se trouvera, en outre, à lutter contre les produits d'outre-mer, surtout contre l'importation des haches et des faulx.

M. WOOD (Hamilton) : Pas d'Angleterre.

M. FOSTER : Oui, d'Angleterre.

M. WOOD (Hamilton) : Pardon, pas d'Angleterre.

M. FOSTER : L'honorable député a réellement une science prodigieuse. On dirait qu'il est venu au monde il y a cent ans, et qu'il résume en lui seul toute la sagesse et la science du siècle ; mais il tranche réellement trop du savant, en voulant tout juger, d'un bout du monde à l'autre. D'abord, si ces haches ne se fabriquent pas en Angleterre, elles pourront l'être plus tard. Et pour cela, le fabricant anglais n'a qu'à se mettre au fait des besoins de l'industrie canadienne.

M. WOOD (Hamilton) : C'est ce qu'il n'a jamais fait.

M. FOSTER : Voilà précisément la parole que j'attendais de l'honorable député. Il appuie toute son argumentation sur la routine, système qui lui est cher ; or, accordez au fabricant anglais l'avantage de 25 pour 100, et sous l'aiguillon de la concurrence, et pressé par la nécessité de trouver de nouveaux débouchés pour ses produits, il sera porté à étudier les besoins du pays ; et s'il le fait, ayant à sa portée d'aussi bon fer ou acier, d'aussi bonnes machines, autant d'habileté technique, il pourra fabriquer des haches qui bénéficieront, en entrant au pays, du tarif minimum et feront une vive concurrence aux produits domestiques similaires ; chose que, du reste, l'Allemagne et la Belgique pourront également faire.

L'honorable député se fie trop aux habitudes routinières du peuple anglais, qui croit que ce qu'il fait convient à tout le monde, sans essayer d'améliorer ses méthodes de fabrication. L'Allemagne, ces dix années écoulées, ne s'est pas contentée de rouler dans l'ornière de la routine, elle qui a consacré une somme énorme de travail, de capitaux et d'esprit d'entreprise à découvrir les besoins du commerce dans les différents pays du monde en fait de couleur, de tissu, de mode, et s'est mise sérieuse-

ment à l'œuvre pour y réussir. Or, le fabricant anglais, grâce à l'influence éducative de cette concurrence, n'ira pas se laisser distancer par son rival d'Allemagne. Il se pliera aux circonstances, aux besoins du commerce et fera la concurrence à ses rivaux ; et vous verrez plus tard que les fabrications allemandes après avoir reçu leur fini en Angleterre, seront importées au pays sous le régime privilégié de 25 pour 100, et vous serez impuissants à l'empêcher.

M. WOOD (Hamilton) : Il se peut que l'honorable député soit fort érudit, et je l'admets ; il est parfaitement au fait de toutes les branches d'industrie domestique ; mais je dois lui apprendre que, ces quarante années passées, les Américains et les Canadiens ont tenté de faire fabriquer en Angleterre des haches du modèle américain ou canadien, et que, jusqu'aujourd'hui, je n'ai encore jamais vu une seule hache anglaise de modèle américain sur le marché canadien. Il se peut qu'il en existe, mais je n'en ai jamais vu, bien que j'aie vu une foule de haches de tous modèles, de provenance étrangère. Il est possible qu'il s'importe à l'avenir quelques faucilles et quelques couteaux, mais non pas de fourches à foin ou à fumier, bien qu'en Angleterre, on ait essayé de les imiter.

M. FOSTER : Que pense l'honorable député des faux ?

M. WOOD (Hamilton) : Du temps de William Moore, il s'importait beaucoup de faux au pays.

M. FOSTER : Est-ce qu'aujourd'hui il ne vient plus de faux d'Angleterre ?

M. WOOD (Hamilton) : Très peu.

M. FOSTER : Quelle ne serait pas la stupéfaction de mon honorable collègue, si je lui apprenais qu'aujourd'hui même, depuis l'inauguration du nouveau régime douanier, il nous vient d'Angleterre des milliers de douzaines de faux !

M. WOOD (Hamilton) : En effet, j'en serais étonné. Longtemps, les faux anglaises ont dominé sur le marché ; mais depuis nombre d'années, il en vient fort peu.

M. FOSTER : Elles reviennent aujourd'hui.

M. WOOD (Hamilton) : Les Canadiens et les Américains ont monopolisé le marché des faux, parce que l'article qu'ils produisent est bien mieux adapté au pays que les faux anglaises. Les manches de faux ne peuvent certainement pas venir d'Angleterre, ni les rouleaux pour c amps ou chemins, ou autres articles semblables ; et quant aux forêts pour plantage de poteaux, ils sont inconnus en Angleterre. Il n'y a qu'une couple d'articles dans toute cette liste au sujet desquels les fabricants canadiens aient raison de redouter la concurrence anglaise. Si nous ouvrons la porte à la concurrence américaine, l'honorable député aurait raison d'élever la voix ; mais quant aux produits de l'Angleterre et de l'Allemagne, je suis convaincu que les fabricants canadiens peuvent lutter victorieusement contre eux, s'il arrivait qu'on les importât au pays ; je prétends toutefois, que jamais le pays n'importera de haches anglaises, à moins que les fabricants anglais ne modifient ou n'améliorent leurs procédés de fabrication, ce qu'ils n'ont pas encore fait, bien que depuis nombre

d'années, les Américains et les Canadiens aient tenté maints efforts pour les engager à le faire.

M. MONK : Je ne puis laisser passer cet item sans protester contre son adoption, au nom de mes commettants. Dès samedi dernier, dans la ville de la Côte Saint-Paul, où il existe d'importantes usines, nous avons vu la preuve de l'impuissance des industriels en question à poursuivre leur exploitation sous le régime douanier actuel. C'est la municipalité dont il a été question cette après-midi, lorsque j'ai fait allusion à la pétition que ses habitants ont présentée au gouvernement, le priant, en raison des circonstances spéciales mentionnées dans ce document, de ne pas chasser de leur ville les fabriques en exploitation, à l'avènement au pouvoir du parti libéral. Samedi dernier, au delà de soixante ouvriers employés à la fabrique de haches de la Côte Saint-Paul ont été obligés de quitter la fabrique, et la raison est facile à voir.

M. WOOD (Hamilton) : Ce n'est pas en raison de la concurrence de l'Angleterre.

M. MONK : Je dois dire, ici même, que je ne tiens pas à faire vilipender ces ouvriers par l'honorable député de Hamilton (M. Wood). Je suis bien prêt à admettre que la hache de fabrication anglaise ou américaine est aussi bonne que la hache fabriquée au pays ; et cet aveu empêchera, j'espère, l'honorable député de déverser son mépris sur nos fabrications indigènes. J'allais donc dire, au moment où l'on m'a interrompu, que les fabricants en question, se sentant incapables de continuer leur exploitation sous le régime du tarif de 25 pour 100, ont été obligés de déclarer à leurs ouvriers qu'il leur fallait réduire leurs gages de 10 pour 100, et ainsi, soixante ouvriers d'élite canadiens-français ont refusé d'accepter cette condition, et je ne les en blâme point, car, réellement leurs salaires étaient déjà assez minimes ; en conséquence, les usines sont fermées.

Il est impossible de croire que des hommes d'affaires aient eu recours à un semblable procédé, dans le seul but de forcer la main du gouvernement. Les membres du cabinet ont tenu une enquête par tout le pays depuis la session dernière, et je rappelle au ministre des Finances que les industriels en question ont démontré clairement que cette législation les place dans une situation si précaire, qu'il leur est impossible de poursuivre leur exploitation. Pourquoi donc, je le demande, les fabricants de haches et autres articles mentionnés dans l'item en discussion ne sont-ils pas placés sur un pied d'égalité avec les fabricants d'articles similaires ? Il doit y avoir quelque raison au fond.

Quand le ministre des Finances nous a déclaré qu'il ne voulait pas écraser les fabricants canadiens, il devait être sérieux, il n'avait pas l'intention, assurément, de ruiner nos industries. Et cependant, voilà qu'on enlève à ces industriels 10 pour 100 des droits protecteurs de leur industrie, ce qui est un traitement tout à fait différent de celui accordé aux autres fabricants d'articles similaires. Voilà une affaire très grave pour les intérêts de mes commettants.

Le ministre des Finances nous dit que la hache est un article d'usage universel et sur lequel on peut réduire les droits. Mais le marteau est aussi d'usage plus universel. Ainsi, il m'arrive bien rarement de manier une hache, mais je me sers

fréquemment d'un marteau, tout avocat que je sois. Or, les marteaux jouissent d'une protection de 35 pour 100, tandis que l'acier et les manches sont admis en franchise. Les fabricants d'herminettes jouissent d'une protection de 35 pour 100, et paient \$7 la tonne pour leur acier. Les fabricants de pelles jouissent d'une protection de 35 pour 100, et ont \$7 de droit à acquitter sur leur acier.

Les fabricants de pics, de pioches, de hoes à essarter bénéficient d'une protection de 30 pour 100, et ont \$7 de droit à acquitter sur leur acier. Les fabricants de tarières et de mèches de tarières obtiennent une protection de 30 pour 100, et importent leur acier en franchise. Les couteaux à râper jouissent d'une protection de 30 pour 100 et leur acier est admis en franchise. Les scies ont la même protection. Les patins ont 35 pour 100 de protection. Le ministre des Finances nous dit que nous bénéficions du tarif à l'égard de l'acier que nous employons ; mais assurément, il doit savoir que c'est là une bien minime protection pour notre industrie en particulier. Il entre dans la fabrication d'une douzaine de haches soixante livres de fer et seulement neuf livres d'acier, ce qui réduit la protection à deux cents et quart. Voilà le bénéfice que nous retirons du tarif, et pour contrebalancer cela, il y a une réduction de 50 cents la douzaine sur le prix de nos haches. Voilà, sans doute, des faits de nature à faire impression sur le comité. En outre, en jetant un coup d'œil sur les droits que nous acquittons sur la matière première, je constate que les fabricants de haches, faux, fourches, hoes, râtaux, faucilles et fourches à foin, articles frappés d'un droit de 25 pour 100, ont à acquitter sur la matière première qui entre dans la fabrication de ces produits les droits ci-après :

	P.c.
Fer coûtant 90 cents par 100 livres (droit de 35 cents par 100 livres).....	39
Manches de fourches, hoes, râtaux, couteaux à foin, non ouvrés.....	25
Fonte malléable, non ouvrée.....	25
Cire.....	10
Fil métallique à braser.....	20
Huile.....	20
Colle.....	20
Bronze.....	30
Meules à aiguiser.....	15
Étiquettes.....	35
Feuilles d'acier.....	5
Vernis.....	40
Houille tendre, coûtant 90 cents la tonne sur le carreau de la mine, 60 cents la tonne, soit.....	75

Ces chiffres font voir que les droits de douane que ces fabricants auront à acquitter sur ce qui constitue leur matière première sont, en moyenne, plus élevés que le droit sur les produits finis. Et en pareilles circonstances, voilà que le gouvernement abaisse notre protection, de 35 pour 100 qu'elle était, à 25 pour 100. Un autre fait que je veux faire observer au comité est celui-ci : en prévision d'un abaissement possible du droit, toutes les ventes que nous avons faites depuis quelques mois ont été subordonnées à l'abaissement que pourrait subir le tarif, de sorte qu'en réalité, nous perdrons 10 pour 100 sur ces ventes passées.

En pareilles circonstances, il me semble donc que le gouvernement établit une distinction, injuste de sa nature, au détriment de notre industrie et au bénéfice des autres industries ; et je suis vraiment forcé de conclure que ces industries ont été protégées, parce qu'elles ont été en mesure de faire des représentations au gouvernement par l'entremise d'amis influents auprès des ministres, influence qui M. Monk.

manque probablement aux fabricants de haches. Il est impossible de se défendre de ce soupçon, quand on voit l'immense différence dans le traitement accordé par le gouvernement à d'autres industries similaires.

Le comité ignore peut-être qu'il y a plus de vingt-huit fabriques de haches et d'autres articles convertes par l'item du tarif en discussion, et qu'il a été placé de très importants capitaux dans l'industrie en question. Il y a quelque temps, il a été établi une fabrique de haches à Bedford, dans la province de Québec ; et cette fabrique, dans laquelle il a été placé un capital de \$75,000, a été établie, non par des capitalistes, mais par une compagnie dans laquelle la plupart des habitants de ce district ont des intérêts. Voilà, au moins, ce que j'ai appris. La production et la consommation de l'une de ces fabriques sont fort importantes. Elle consomme 1,500 tonnes de houille, 300 tonnes de pierres à aiguiser, 200 tonnes de fer, 100 tonnes d'acier, 12,000 boîtes à haches, 4,000 boîtes à faux, 2,000 boîtes à outils et 20,000 douzaines de manches de fourches, hoes, etc. Et la même fabrique manufacture 12,000 douzaines de faux, 16,000 douzaines de fourches, 6,000 douzaines de hoes, 2,500 douzaines de râtaux, et 15,000 douzaines de haches.

Il y a une autre observation qui mérite d'être faite : c'est que ces fabriques déboursent des sommes importantes en salaires payés aux ouvriers d'élite, l'une d'elles employant 1,500 ouvriers, ce qui représente 6,000 personnes qui auront à souffrir de l'abaissement de droits, à moins que le gouvernement, après mûre réflexion, ne modifie cet item du tarif, lors de son adoption en dernière épreuve.

Voici un calcul qui peut donner au comité une idée des salaires payés aux différentes fabriques, comparativement à la consommation de matière première : pour chaque dollar valant de matière première employée, ces fabriques paient en salaires \$1.53 sur les faux, \$1.33 sur les haches, \$1.12 sur les fourches à deux fourchons, \$1.08 sur les fourches à trois fourchons, \$1.11 sur les fourches à quatre fourchons, \$1.06 sur les hoes, \$1.25 sur les râtaux.

C'est avec la plus grande difficulté que dans le cours de l'année écoulée, ces fabriques ont pu faire concurrence aux produits étrangers, et, quoi qu'en puisse dire ou penser l'honorable député de Hamilton (M. Wood), c'est ma conviction la plus profonde que la prédiction que vient de faire l'honorable député d'York (M. Foster) se réalisera à la lettre, et l'on verra nos marchés inondés de produits importés d'Angleterre et surtout d'Allemagne. Les fabricants de ces pays, la chose n'est pas douteuse, se prévaudront certainement de l'occasion qui se présente à eux. En consultant les tableaux du commerce et de la navigation, en fait d'importation de haches et autres articles, sous le régime de l'ancien tarif, voici ce que je trouve :

	1894	1895	1896.
Haches.....	\$ 4,191	\$11,696	\$32,000
Fourches à foin et à fumier.—	1,374	3,697	8,400
Hoes.....	278	617	1,000
Scies.....	38,277	74,309	80,000

Ainsi, la chose est évidente, nous avons toutes les peines du monde à soutenir la concurrence des produits de l'étranger. Cet abaissement de droits de 10 pour 100 va achever de ruiner notre population. S'il s'agissait ici d'établir une règle uniforme, s'il s'agissait de l'application d'un système de l'établissement

du régime douanier libre-échangiste ou d'un tarif de revenu, je n'aurais pas la même raison de me plaindre de cet abaissement de droits. Mon grief est l'injuste distinction qu'on établit entre les industries similaires, dans l'échelle des droits ; or, quand on pousse cette injustice jusqu'à enlever à une industrie 10 pour 100 de droits protecteurs, une telle conduite appelle des éclaircissements. J'affirme donc ceci, sans esprit de parti et non pour le plaisir de récriminer contre le cabinet, la seule explication possible qui s'offre à mon esprit est que les réclamations des autres industries connexes, qui ont obtenu protection, ont été plaidées par des amis plus influents auprès du cabinet, et capables d'exercer une plus puissante pression que les amis de l'industrie dont je plaide ici la cause en ce moment. On m'a dit, et j'ignore dans quelle mesure la chose est vraie, que les industriels, frappés par l'article 280 du tarif, avaient le malheur d'appartenir au parti conservateur. Quant à mon propre comté, il est tout naturel de supposer qu'au cours de la dernière élection, lorsqu'il s'agissait de savoir s'il serait établi un tarif de revenu ou si l'on maintiendrait le régime protecteur, les électeurs de mon comté aient favorisé dans ma personne l'élection d'un candidat, partisan d'un système absolument essentiel, à leurs yeux, à l'existence de nos industries nationales et à la prospérité du pays.

Or, il n'y a absolument rien de répréhensible en cela, et vous n'allez pas assimiler l'attitude de mes commettants à l'ingérence intempestive des employés publics dans les luttes politiques. En face de cette grave question qui se posait clairement et franchement devant le corps électoral de mon comté, mes commettants avaient parfaitement droit de prendre part à la campagne et d'appuyer un régime auquel était subordonnée leur propre existence. Et c'est ce qu'ils ont fait, dans une large mesure. En pareilles circonstances, et en raison du fait que la ville de la Côte Saint-Paul est déjà atteinte par le tarif et par les abaissements de droits antérieurs, j'estime de mon devoir de signaler au comité et au cabinet la notable différence dans le traitement accordé aux fabricants des articles visés par l'article en question et par la situation faite aux fabricants d'articles similaires, et je demande au cabinet de bien mûrement peser mes observations, et si la chose est possible, de ne pas mettre la ville de la Côte Saint-Paul dans la pénible situation de voir toutes ces industries considérablement atteintes dans leur prospérité, et peut-être ruinées par le nouveau tarif. J'ai souvent entendu en Chambre les représentants du Nord-Ouest répéter qu'ils voulaient obtenir de plus fortes réductions dans le tarif, et cette attitude est une des causes auxquelles je suis porté à attribuer les réductions excessives apportées au tarif. Disons-le donc, sans ambages, pour mon compte, je suis fatigué d'entendre mes collègues de l'ouest s'exprimer ainsi, après tout ce que nous avons fait pour le développement de cette contrée de l'ouest.

C'est nous qui avons fait le Nord-Ouest, et sans nous, il n'existerait pas, ou ne serait pas ce qu'il est. Oublient-ils donc, ces messieurs, le rôle que le capital placé dans les industries des provinces de l'est a joué dans l'immense distribution de fonds publics qui a été faite au Nord-Ouest ? Nous y avons dépensé au delà de \$300,000,000. Mes honorables collègues de l'ouest ont-ils jamais songé qu'une immense partie des sommes dépensées dans leur contrée a été versée dans les coffres publics par la

population industrielle des provinces de l'est ? C'est là un fait qu'ils semblent mettre en oubli, et pour mon compte, je veux, en terminant, leur rappeler une idée que j'ai entendu émettre ce matin, et qui, je l'espère, ne restera pas stérile ni sans porter plus tard de fruits dans mon esprit, bien que je ne sois pas suffisamment renseigné aujourd'hui pour prendre attitude à cet égard. C'est qu'il est grandement temps que les territoires du Nord-Ouest s'organisent en provinces et portent sur leurs propres épaules les immenses fardeaux que nous avons jusqu'ici portés nous-mêmes, puisqu'ils ne veulent pas reconnaître le rôle qui revient de droit à l'est dans l'élaboration des lois fiscales du pays.

M. WOOD (Hamilton) : Les fabricants ont, à mon avis, un fort habile défenseur dans la personne de l'honorable préopinant (M. Monk). S'il était aussi bien renseigné sur la question débattue qu'il l'est probablement sur d'autres questions, il importerait à la Chambre de l'écouter. En plaidant la cause des fabricants, il ne tient pas compte de l'abaissement des droits sur la matière première. Il oublie que les industriels bénéficiant d'un abaissement de droits de 33½ pour 100 sur l'article du fer, qui n'acquitte plus aujourd'hui que \$3 la tonne. Une telle réduction mérite qu'on en tienne compte. L'article de l'acier a subi également une importante réduction. Il nous dit qu'il y a 5 livres de fer dans chacune des haches fabriquées au pays. Cala montre bien qu'il sait peu de chose au sujet du poids des haches. Si ses souffleurs étaient honnêtes et lui avaient donné des détails circonstanciés, ils lui auraient dit qu'en moyenne, une boîte de haches pèse de 45 à 48 livres, ce qui est bien différent de 60 livres la boîte, comme il l'affirme.

M. MONK : Pardon, j'ai dit qu'il entre dans la fabrication d'une boîte de haches 60 livres de fer. Voilà mon renseignement ; naturellement, je n'ai pas la prétention de le savoir par moi-même n'étant pas fabricant de haches.

M. WOOD (Hamilton) : Parfaitement, mais ce n'est pas le poids réel, sauf pour les cognées.

M. BRITTON : Mon honorable collègue (M. Monk), à mon avis, a raison, car dans la fabrication d'une hache, il y a beaucoup de perte.

M. WOOD (Hamilton) : Il y a très peu de perte.

M. BRITTON : Il y a tant de perte que j'affirme, en m'appuyant sur la connaissance des faits, que mon honorable collègue (M. Monk) est bien près de la vérité en affirmant qu'il faut 60 livres de fer pour fabriquer une boîte de haches.

M. McMILLAN : Dans la discussion de ces items, il y a une classe d'habitants du pays dont on ne tient nullement compte, je veux dire les cultivateurs et les ouvriers. En hiver, l'ouvrier ne compte que sur sa hache, et dans nombre de cas, ses gages sont réduits au strict nécessaire. Les cultivateurs, dans le cours de la dernière période décennale, ont vu également diminuer leur revenu, et ils méritent certainement qu'on songe quelque peu à leurs intérêts. Je parle ici de science certaine, puisque mé-tant livré à la culture depuis cinquante ans, j'ai dû forcément me préoccuper de toutes ces questions.

Les prix de nos instruments aratoires n'ont pas subi un abaissement proportionné à la réduction qui s'est effectuée dans le prix des principales exportations agricoles. Les ouvriers employés dans les fabriques d'instruments aratoires sont certainement en mesure de subir une légère réduction de gages, puisque les salaires des ouvriers agricoles et des artisans ont subi eux-mêmes une réduction de 10, 15, 20 et 30 pour 100. L'hiver dernier, dans la contrée que j'habite, il était facile d'engager des ouvriers agricoles, d'excellents et robustes ouvriers, pour \$3 et \$4 le mois, et même à ce taux, nombre de cultivateurs, peu à l'aise dans leurs finances, hésitaient à les engager. Assurément, quand l'on traite ces questions, les consommateurs méritent bien qu'on tienne un peu compte de leurs intérêts.

L'article est adopté.

Broderies, dentelles, soutachés, franges, cordons, corde élastique ronde ou plate, élastique à jarretières, glands et bracelets, n.a.p., soutachés, chaînes, cordons et autres articles en crin, n.s.a.; mouchoirs de toutes sortes, collets de dentelles et tulle de coton, de toile, de soie et d'autres matières, nappes et rideaux confectionnés, garnis, et non garnis, insignes et ceinturons de toutes sortes, n.a.p., vêtements en toile, en soie et en coton, et tous les autres articles confectionnés par la couturière avec des tissus de toile ou de coton, n.a.p., corsets de toutes sortes, agrafes de corsets, buses, bandes et lames, et baleines, garnies ou non, trente-cinq pour 100 *ad valorem*.

M. BRITTON : J'espère que le ministre des Finances a songé à inscrire à cet item les mots qui ont donné lieu à un certain débat. Cet item n'affecte qu'une seule industrie, et pas une seule autre que je sache. Bien que l'item en discussion ait subi de profondes modifications, depuis que les premières résolutions fiscales ont été présentées à la Chambre, modifications de nature à donner satisfaction aux intéressés, toutefois, il se peut qu'il n'atteigne pas le but désiré, si l'on n'y insérât les mots "coupés en longueurs ou en rouleaux" après les mots "garnies ou non garnies," dans la dernière partie de la résolution. Je demande au ministre des Finances de vouloir bien consentir à insérer ces mots. Il importe, à mon avis, que ces mots soient ajoutés; si non, le fil métallique pourrait être importé sous l'autorité de l'article 258, et l'acier pourrait l'être également, sous l'autorité de l'article 568 de la liste des articles admis en franchise. Naturellement, l'intercalation de ces mots, à mon avis, ne saurait créer d'embarras; et si on ne les intercale point, il est possible que les industries qui se servent de ces articles ne bénéficient pas de l'article, et l'on pourrait éluder la loi en important du fil métallique en rouleaux sous l'autorité des articles que j'ai mentionnés. Le ministre des Finances se rappelle sans doute que tout l'article 352 est substitué à l'article 320 de l'ancien tarif. Le gouvernement, je suppose, a sérieusement examiné l'article à l'étude, et c'est l'article 320, il faut se le rappeler, qui a fait surgir une industrie qui existe aujourd'hui dans le comté de mon honorable collègue, le député de Leeds-sud (M. Taylor). Naturellement, l'industrie en question est intéressée à cet item, et il me semble que l'intercalation de la modification suggérée répond parfaitement à la pensée du gouvernement, en inscrivant au tarif l'item 352. C'est un item impossible; et ce n'est pas une modification du tout que je demande, mais simplement l'intercalation des mots en question, demande à laquelle le ministre va faire droit, je l'espère.

M. McMILLAN.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Nous intercalons les mots "coupés en longueurs" mais non pas les mots "en rouleaux". Nous ne sommes pas en mesure d'ajouter ces derniers mots.

M. TAYLOR : Ce que le ministre suggère obvie à une partie de la difficulté. L'item y gagnerait, si on ajoutait "vernissés" et "trempés". Je sais que la chose la plus dispendieuse employée dans la fabrication des lames de corsets est le fil métallique pour vernisser et tremper. Ces fils métalliques peuvent s'importer aujourd'hui tout préparés d'Allemagne, car l'Allemagne, entre autres pays, est l'un des principaux concurrents dans l'industrie des baleines de corsets. Que le ministre ajoute les mots "vernissés" et "trempés", et tout sera parfait. Ces fils métalliques ne peuvent s'importer ni en rouleaux ni autrement, sans acquitter les droits.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Si l'honorable député tient à cette modification, alors, il serait préférable de laisser l'item en suspens jusqu'à ce que nous soyions en mesure de voir quel en sera l'effet.

M. TAYLOR : Vous pourriez l'adopter aujourd'hui, et ajouter les mots en question lors de l'adoption en dernière épreuve.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Nous verrons cela, lors de l'adoption en dernière épreuve. Nous ne promettons pas de faire la modification suggérée.

M. BRITTON : Le contrôleur, toutefois, n'y voit pas d'objection pour le moment.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Non; mais cette modification pourrait, toutefois, venir en conflit avec d'autres item. C'est la première fois qu'on nous la suggère,

M. BRITTON : Si elle ne vient en conflit avec nul autre item, alors le ministre consentira à son adoption.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il serait préférable, à mon avis, de laisser l'item en suspens. Nous voulons bien nous ranger à l'avis des honorables députés, mais nous ne tenons pas à nous engager à faire des modifications dont le sens ne nous est pas parfaitement clair, pour le moment.

L'article est adopté.

355. Chemises de toute espèce de tissus, matinées pour dames ou fillettes, et chemises-corsages, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

M. HENDERSON : Je désire dire quelques mots au sujet de cet item. Je ne désire pas récriminer contre la qualité des marchandises fabriquées au pays par nos fabricants de chemises. Ils produisent d'excellents articles. Les chemises de coton blanc fabriquées au pays sont bien faites; l'étoffe est bonne, la qualité ne laisse rien à désirer, et elles répondent à tous égards aux besoins de la population, à une exception près. A titre d'homme d'affaires, je dois dire que cette exception a souvent été signalée à l'attention de nos fabricants de chemises, sans qu'ils aient paru se soucier de remédier à ce grief. Il n'est pas juste, à mon sens, de forcer une si grande partie de notre population à

acheter continuellement des chemises importées, tout en acquittant le droit de douane, lorsqu'ils devraient être en mesure de se procurer au pays des chemises à tous égards aussi convenables à leurs besoins et à bien plus bas prix. Le reproche que je formule à l'adresse de nos fabricants de chemises est qu'ils sont trop économes, s'obstinant à fabriquer une chemise trop courte pour la taille d'un homme mesurant cinq pieds dix pouces et au delà.

Le fait que je signale est parfaitement connu de tous les hommes d'affaires du pays. Les fabricants ont été avertis que cette question serait portée à la connaissance du ministre des Finances s'ils ne modifiaient pas leurs méthodes de façon à répondre aux besoins de la population. La chemise de fabrication anglaise est de quatre pouces plus longue que la chemise de provenance canadienne, du même numéro. La chemise fabriquée en Allemagne à un pouce de plus long que l'article de fabrication canadienne. Tant que nos fabricants canadiens s'obstineraient à réaliser cette misérable petite économie d'un centin et demi à deux centins la chemise, je dois déclarer que, pour mon compte, tout partisan que je sois du protectionnisme, je suis prêt à voter en faveur de l'abaissement à 15 pour 100 du droit protecteur accordé au fabricant canadien. Je proposerais donc que le droit dont sont frappées les chemises blanches soit réduit à 15 pour 100, à moins que le ministre des Finances ne nous donne l'assurance qu'il engagera nos fabricants de chemises blanches à renoncer à leur misérable économie et à les rallonger quelque peu.

M. FOSTER : Je suis informé que le ministre des Finances ne croit pas que cette question de rallongement rentre dans ses attributions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je cède volontiers à mon prédécesseur la parole sur ce point.

M. FOSTER : A mon avis, nous ne pouvons délibérer sur les items 354 et 355, avant d'avoir disposé de l'item 355a. Je désire savoir ce que le ministre se propose de faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois avouer que l'examen de cet item du tarif nous a causé force ennuis. Il me fait peine d'ajouter qu'il nous a été impossible d'arriver à une solution de nature à donner pleine satisfaction à tous les intéressés. Pour le moment, ce n'est pas mon intention de demander que l'item 355a soit biffé. Cet article a été inséré au tarif à titre de concession toute spéciale, en vue de venir en aide aux fabricants de chemises. Nous avons lieu d'appréhender qu'il ne soit de nature à créer une certaine confusion et certains embarras, et nous avons décidé de ne pas demander à la Chambre de l'adopter en épreuve définitive. Je suis désolé de voir qu'il nous ait été impossible d'arriver à un arrangement quelconque, de nature à donner satisfaction et aux filateurs de coton et aux fabricants de chemises, car nous avons nourri l'espoir qu'ils en arriveraient à une entente qui eût pu nous aider dans notre tâche. Malheureusement, il y a divergence d'opinion entre eux, et pour le moment, abstraction faite de toute décision ultérieure, alors que nous aborderons l'étude de l'article 355a, nous demandons à la Chambre de biffer l'article en question.

M. FOSTER : Est-ce que le ministre ne se propose pas de reviser les droits sur les articles compris dans les items 354 et 355 ? Le ministre, simultanément avec le droit de 15 pour 100 sur la matière première, se propose de donner à ces fabricants 35 pour 100 ; or, s'il biffe le droit de 15 pour 100 et rétablit les anciens droits sur ces fabrications de coton, tels que stipulés par les articles 349 et 350, il doit comprendre qu'il commet une grave injustice à l'endroit des fabricants de faux-cols, de manchettes et de chemises, et cela d'après le principe qu'il a adopté de leur accorder 25 et 35 pour 100, lorsque la matière première est frappée de 15 pour 100. Si, maintenant, le droit sur la matière première est relevé de 25 à 35 pour 100, quelle protection accorde-t-il donc aux fabricants de faux-cols, de manchettes et de chemises ? Le ministre a expressément déclaré qu'il devrait exister une certaine proportion entre les deux droits ; or, il renverse cette proportion en biffant l'article 355a. Alors, que se propose-t-il de faire pour rétablir le droit proportionnel dont il a lui-même proclamé la nécessité, d'après la teneur de son tarif ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis presque obligé d'avouer qu'en inscrivant au tarif cet item 355a, nous avons tenté d'accorder aux fabricants de chemises une concession qu'il nous sera peut-être impossible de maintenir, après mûre réflexion, protection que nous n'aurions peut-être jamais dû accorder. Nous avons adopté le droit de 35 pour 100 à l'égard de ces fabrications, à titre de droit maximum que nous désirons appliquer, et si nous étions possible d'accorder au fileteur de coton et au fabricant de chemises chacun une part de ce droit de 35 pour 100, nous serions enchantés de la leur accorder, et c'est ce que nous avons tenté de faire. Nous sommes, toutefois, portés à croire que le maintien de l'item en question produirait plus de mal que de bien, et comme le mal semble l'emporter, alors, nous avons décidé de biffer l'article. Mais, me demande l'honorable député : quelle protection accordez-vous donc alors au fabricant de chemises ? Quant au coton coloré, nous n'accordons nulle protection au fabricant, sans celle qui existe toujours sur la main-d'œuvre, c'est-à-dire qu'en frappant d'un droit de 25 pour 100 les cotons colorés, le droit sur les chemises serait de 35 pour 100, unique protection dont jouirait le fabricant de chemises. Il y aurait la protection sur la main-d'œuvre en faveur de l'article de fabrication canadienne contre l'article confectionné à l'étranger, protection qui, certes, on le sait, a toujours sa valeur. Si nous accordons au fabricant 35 pour 100 sur les matières premières et 35 pour 100 sur les articles fabriqués, cela ne prouve pas qu'il n'a pas de protection. La protection existe, naturellement, dans la mesure même de la main-d'œuvre qu'implique la confection des marchandises ; protection qui s'étend de la matière première à l'article fini, et l'effet de l'élimination de l'article en question serait de ne laisser au fabricant de chemises que cette seule protection. Or, à moins de relever le droit sur les chemises, chose qui nous répugnerait souverainement, je ne vois point, pour le moment, qu'il soit possible d'accorder au delà de 35 pour 100. Un autre aspect de la question serait d'abaisser l'impôt du coton. Nous sommes portés à croire que cet abaissement de l'impôt, créerait un malaise qui ne trouverait point sa compensation dans la concession

faite au fabricant de chemises. Toutefois, je ne suis pas entièrement satisfait du résultat, et, je dois l'avouer, obligés que nous sommes de choisir entre deux maux, nous estimons que l'élimination de cet article est un moindre mal que son adoption.

M. FOSTER : Je vais suivre le ministre sur le terrain même où il s'est placé. D'abord, il s'attache à une règle inflexible, chose que ne font jamais les hommes d'affaires, et qu'un gouvernement surtout ne devrait jamais tenter. Le tarif actuel suit une échelle de droits qui partant de l'admission en franchise, s'élevant jusqu'au-delà de 35 pour 100, et nulle règle fixe n'a présidé à cette échelle de droits. Qu'il s'agisse de tarif minimum ou non, il est entendu, qu'en pratique, un gouvernement, en voie d'élaborer un tarif, ne doit jamais s'astreindre à une règle inflexible. Ainsi, vous dira-t-il, je ne veux pas descendre au-dessous d'un certain droit minimum, ni dépasser un certain droit maximum. Suivre une semblable règle serait vouloir subordonner à une opération d'arithmétique des circonstances absolument différentes et des situations aussi diverses que possible, ce qui permettrait à l'honorable ministre (M. Fielding) de nous dire : " Nous accordons notre préférence à un tarif de 35 pour 100, taux le plus élevé qu'il nous soit possible de fixer. Nous savons bien qu'en donnant cours à notre préférence à cet égard, nous allons ruiner une importante industrie, mais notre respect pour ce tarif de préférence est tellement profond, que nous préférons ruiner cette industrie plutôt que nous départir de cette règle." L'honorable ministre prétend qu'il lui est impossible d'entrepasser ce maximum, peu importe les conséquences. Il admet qu'il a réussi passablement à uniformiser le droit sur la matière première et celui imposé sur l'article fini, mais reste la question de la protection de la main-d'œuvre. Le ministre ne l'ignore point, la protection de 30 pour 100 accordée à la main-d'œuvre, protection dont jouissent nombre de ces articles, n'est nullement une protection pour le fabricant canadien, puisqu'il lui faut lutter contre une main-d'œuvre de 50 à 60 pour 100 moins rétribuée que la main-d'œuvre canadienne, de sorte que la pseudo-protection de 30 pour 100 accordée à la main-d'œuvre employée à la confection des faux-cols, manchettes et chemises, se réduit à rien. Mais, nous dit-il, en faisant cela, je vise à protéger l'industrie du coton. Je suis fort heureux qu'il n'ait pas sacrifié nos filatures de coton.

En portant un coup mortel à nos filatures de coton, il aurait du même coup porté atteinte aux intérêts que représente l'industrie du coton. Je suis fort aise qu'il ait cédé sur ce point : il a capitulé et rétabli l'impôt du coton. Mais pourquoi veut-il maintenant priver de travail huit à dix mille ouvriers canadiens, résultat fatal de cet article du tarif ? Les industries en question ont l'appui des capitans, des banques et d'influences multiples ; mais il y a aussi la classe ouvrière qui dépend de ces industries, il y a dans l'Ontario et dans la province de Québec huit mille ouvriers, dont 90 pour 100 sont des ouvrières, à qui cette industrie fournit les moyens de gagner leur vie et celle de leurs familles ; or, en maintenant les droits que vous nous proposez d'adopter, ces industries seront transférées au continent européen et à la Grande-Bretagne ainsi qu'aux Etats-Unis d'Amérique. Je le demande à l'honorable ministre : allez-

M. FIELDING.

vous donc, pour l'amour d'une règle inflexible qui veut que vous n'accordiez pas plus de 35 pour cent de protection aux fabriques de faux-cols, manchettes et chemises, allez-vous, dis-je, assumer la responsabilité d'ôter le pain de la bouche de 8,000 ouvriers, dont 90 pour 100 sont des femmes, soutiens de leurs familles, dans les provinces de l'Ontario et de Québec ? A quoi servirait-il de transférer l'industrie des faux-cols, des manchettes et des chemises à la main-d'œuvre étrangère ? Quand vous aurez ruiné ces industries, il nous faudra payer pour ces articles les mêmes prix qu'auparavant. Je le demande au ministre : n'est-ce pas une injustice de sacrifier ces intérêts avec la somme énorme de main-d'œuvre qu'ils entraînent ? Puisqu'il lui a fallu capituler à l'égard de l'impôt du coton, est-il juste de sacrifier une industrie tout aussi importante et même encore plus importante à certains égards ? A l'égard du travail qu'elle procure à la population, l'industrie du coton, à mon avis, ne l'emporte pas sur l'industrie en discussion.

Relativement à la totalité des salaires payés à la classe ouvrière, l'industrie du coton l'emporte sur l'autre, mais si l'on tient compte de la distribution des salaires au point de vue de la pauvreté qu'ils soulagent, et du confort qu'ils apportent à des milliers de foyers, l'industrie en question, en raison de la situation économique respective des provinces de l'Ontario et de Québec, est plus importante que ne l'est l'industrie cotonnière. Le ministre pense-t-il traiter avec justice et équité cette grande industrie et cette classe ouvrière, quand il leur dit : " Vous aurez une protection de 35 pour 100 sur vos produits finis, et vous pourrez vous procurer la matière première à 16 pour 100 ? Voilà ma décision finale." Puis on exerce une pression sur le gouvernement, et le droit de 15 pour 100 est éliminé, et le tarif est porté à 25 pour 100 sur les cotons blancs, et à 35 pour 100 sur les cotons colorés. Le droit protecteur subit un relèvement, et cependant, la disparité existe toujours. Au nom de la main-d'œuvre canadienne, au nom de tous les foyers canadiens dont cette industrie est le gagne-pain, je demande au ministre de rétablir le droit en question. Instruisons-nous à la lumière du passé, et rappelons-nous que, par le passé, la suppression du droit a eu pour résultat de transférer cette industrie à Troy. Quand le droit protecteur eût été rétabli, l'industrie de Troy fut de nouveau transférée au pays, et ce furent nos propres foyers domestiques, qui bénéficièrent des salaires payés à notre classe ouvrière.

Le même état de choses existera, si ce droit est maintenu, et vous verrez que Troy fera l'ouvrage, que la Grande-Bretagne et le continent feront l'ouvrage, et qu'il vous sera expédié des marchandises ici qui ruineront cette industrie. Cela peut être très bien pour les honorables députés qui sont tant attachés à ce droit de 35 pour 100, mais il n'aidera pas beaucoup à empêcher les gens d'avoir faim et de manquer d'ouvrage quand le capital et le travail que leur fournit cet ouvrage seront arrêtés. Je prie mon honorable ami d'être juste. Il doit avoir en l'idée d'être juste quand il a présenté son tarif n° 2. Il a dérangé l'égalité dans ce droit augmenté ; qu'il rétablisse la proportion en imposant un droit équivalent sur l'article manufacturé.

Le MINISTRE DES FINANCES : La proposition de mon honorable ami est que le droit sur les chemises soit porté à 50 pour 100. Il me fait peine

de dire que cela ne me sourit pas. Je ne pense pas que, comme résultat de ce droit, l'industrie soit sérieusement affectée. Cet argument est toujours employé quand un droit est dérangé, et je ne suis pas étonné de voir mon honorable ami y avoir recours. On m'a informé que, bien que sans aucun doute l'industrie ne puisse pas prospérer autant qu'autrefois, cependant, il y aura certaines conditions qui lui permettront d'être exploitée. Je crois que le tarif va placer les chemisiers dans une position moins avantageuse qu'auparavant, mais il ne sera pas aussi nuisible à cette industrie que mon honorable ami le prétend. Nous fabriquerons encore des chemises au Canada, et ces ouvriers continueront à gagner leur vie, bien qu'il soit possible que les fabricants réalisent moins de bénéfices que par le passé. J'aimerais pouvoir accepter la recommandation de l'honorable député, mais je crois qu'elle conduirait à une augmentation du droit qui ne sera pas bien accueillie par la Chambre.

M. FOSTER : Le résultat sera l'arbitre entre mon honorable ami et moi. J'espère sincèrement que son espoir se réalisera, et que ces ouvriers continueront à avoir de l'ouvrage dans cette industrie, mais j'en doute beaucoup, en raison de la concurrence que leur fera la main-d'œuvre à bon marché. Mon honorable ami sait qu'il ne leur donne pas même 35 pour 100, et il en retranche un quart.

M. QUINN : Il est impossible que je laisse adopter cet item sans protester contre le changement que l'honorable ministre des Finances a effectué au dernier moment. Je suis tout bouleversé en apprenant à la dernière minute qu'il ne reste plus rien de l'espoir qu'on a fait briller aux yeux des ouvriers de Montréal, où il y a trois manufactures de chemises qui emploient un grand nombre d'hommes, de femmes et d'enfants, et que leur emploi dans ces établissements va devenir impossible par suite de la mesure qui est adoptée. L'honorable ministre a songé une fois à donner aux chemisiers une protection en réduisant le droit sur la matière première à 15 pour 100. Il n'aurait pas pu agir ainsi sans tenir compte de toutes les circonstances. Il doit avoir réfléchi mûrement avant de se décider à faire une réduction de 10 pour 100 en faveur des fabricants. Quelle raison a-t-il fait valoir pour prouver que la résolution qu'il prend maintenant est sage, et que celle qu'il avait prise en faisant cette réduction était erronée? Je n'en vois aucune. Je ne peux pas exposer le côté commercial de la question aussi bien que l'a fait l'ex-ministre des Finances. Le moins qu'on puisse dire du tort qui sera causé, c'est que s'il n'y a pas de doute que ces établissements ne seront pas fermés, il y aura une forte réduction dans le salaire des ouvriers, et qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie que dans la ville de Montréal seule, les salaires de deux mille ouvriers seront réduits de 10 à 15 pour 100. Leurs moyens d'existence sont déjà assez restreints aujourd'hui; la rémunération qu'ils reçoivent dans cette industrie dans tout l'univers, est celle qui, il y a des années, a donné lieu au *Song of the Shirt* de Hood; et cette chanson a encore autant de puissance, et elle signifie autant aujourd'hui en Angleterre et dans d'autres pays, sans exclure le Canada, qu'elle signifiait à l'époque où elle a été composée. Assurément, si ce changement est effectué, le gouvernement por-

tera une tache à son nom, il passera pour avoir forcé les femmes de notre pays à travailler pour des salaires égaux seulement à ceux que gagnaient les femmes anglaises qui ont fait écrire le *Song of the Shirt*.

L'article est adopté.

Grosse toile (*cotton dock*) 2½ pour 100 *ad valorem*.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je désire ajouter après les mots "grosse toile" les mots "jaune ou blanche n. s. a."

M. BRITTON : Je demande qu'une exception soit faite en faveur des voiliers qui importent la grosse toile pour en fabriquer des voiles dans leurs établissements. L'ancien item était 421, et le seul changement qui a été fait à cet item par l'item 395 a été de retrancher la virgule après le mot "toile" et les percepteurs ont été avertis que la virgule ayant été supprimée, ils ne pouvaient pas permettre l'entrée à 5 pour 100 de ce qui était, par une contradiction de mots, appelé toile de coton. Cet item 369c est entièrement nouveau, et il ne fera que le mettre d'accord avec ce qui a été fait dans d'autres cas, si la grosse toile peut être importée comme auparavant par les fabricants de voiles pour être employée dans leurs établissements. Nous avons fait la même chose dans le cas de la toile importée pour fabriquer les courroies et les boyaux à incendie, et la toile pour la fabrication des "pneus" de bicycles et pour d'autres fins mentionnées dans l'item 496, qui est en partie ainsi conçue :

Toile ou tissus gommés ou non pour la fabrication des "pneus" de bicycles lorsqu'ils sont importés par le fabricant de pneus de bicycles pour être employés exclusivement à la fabrication de "pneus" de bicycles dans leurs propres manufactures.

Je propose que cela soit appliqué aux fabricants de voiles quand la toile sera employée pour cette fin par un fabricant de voiles dans sa propre fabrique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais laisser l'item en suspens, et examiner la question. C'est une nouvelle recommandation.

M. BRITTON : Il devrait être en vertu de l'article 395, à 5 pour 100 *ad valorem*.

L'item reste en suspens.

Chaussettes et bas de toutes sortes, 35 pour 100 *ad valorem*.

M. HENDERSON : L'ancien droit était de 10 pour 100 par douzaine de paires et 35 pour 100. Ces articles sont certainement à assez bon marché dans le pays. Ils sont généralement vendus à la paire et personne ne se plaint du prix, et je crois qu'il est très important pour le maintien de l'industrie d'accorder un peu plus que 35 pour 100. L'honorable ministre des Finances s'est montré généreux dans certains cas et a conservé un faible droit spécifique avec le droit *ad valorem*, et j'espère que dans le présent cas, il tiendra compte des intérêts des fabricants de ces articles. Les fabriques sont petites et conséquemment plus nombreuses, et je crois qu'il devrait rétablir le droit spécifique de 10 cents par paire avec le droit de 35 pour 100.

L'article est adopté.

Fil de laine torse, n.s.a., 30 pour 100 *ad valorem*.
Fils de laine composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poil d'alpaga, de chèvre ou d'autres animaux de même espèce, coûtant trente centins par livre et plus, lorsque importés en bobines, fuseaux ou évecheaux, par les fabricants de lainages pour servir à la fabrication de leurs produits, 20 pour 100 *ad valorem*.

M. ROSAMOND : L'honorable ministre peut-il porter le droit sur les fils de laine à 35 pour 100 *ad valorem* ? Cette industrie souffrira énormément si le droit reste à 30 pour 100. Un grand nombre de personnes sont employées à fabriquer ces fils, et je suis presque sûr que leurs salaires seront réduits à moins que le tarif ne soit élevé. Avec les 25 pour 100 de réduction différentielle, le droit n'offrira aucune protection.

M. HEYD : Je demande à la Chambre de vouloir bien m'écouter pendant quelques instants. En même temps que le présent item, il serait bien d'examiner les item 372, 373 et 378, qui sont des produits dans lesquels la laine est employée. Ceux qui connaissent cette industrie savent que le gouvernement cause un tort sérieux à la fabrication des chaussettes et des bas et des effets tricotés. Le tarif sur les chaussettes et les bas avait coutume d'être de 10 centins par douzaine de droit spécifique et de 35 pour 100, et sur les tissus et confections composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée le droit était de 5 centins par livre et de 25 pour 100 *ad valorem*. Le présent droit est une réduction considérable, variant de 40 en descendant jusqu'à 30 et dans certains cas, 25 pour 100. Dans ce cas particulier, le consommateur n'est pas intéressé, et c'est en conséquence, une question dans laquelle il ne faut pas tenir compte de la veuve ni de l'orphelin ni de l'ouvrier. Le coût de l'article manufacturé ne sera pas affecté, soit que le gouvernement réduise ou augmente le droit, mais l'intérêt se divise entre les fileurs d'un côté et les tricoteurs et les tisserands, de l'autre.

Afin de compenser, je présume, les sacrifices auxquels les fabricants de lainages ont été soumis, le gouvernement a cru devoir accorder certaines faveurs, et il a permis l'importation en franchise des houppes en laine torse, dans le but de permettre aux tisserands de varier la catégorie des articles qu'ils avaient fabriqués dans le passé.

Voici maintenant la question à décider : quel est le droit exact qui favoriserait le mieux les diverses industries qui fabriquent ces articles ? Si nous sacrifions le fileur pour le bénéfice du tricoteur et du tisserand, le pays subira une perte directe, et si nous sacrifions le tricoteur et le tisserand pour favoriser le fileur, la même perte s'ensuivra, de sorte que la difficulté pour le gouvernement a été de trouver ce qu'il y avait de plus avantageux pour ces deux industries.

Je dois dire au comité que déjà des résultats désastreux se sont fait sentir chez certains manufacturiers de lainages, industrie qui est l'une des plus importantes du pays. A cause de l'entrée en franchise des houppes en laine, l'industrie du filage a été sérieusement affectée. Si nous prenons la filature de M. Forbes, de Hespler, dont l'outillage et les métiers à filer sont évalués à \$80,000, nous constatons qu'en raison de l'importation en franchise des houppes en laine, la valeur de ses machines a diminué de 60 pour 100, parce que la machine qui fabriquait ces houppes est devenue inutile, et ces hommes qui ont placé leurs capitaux dans l'achat de grands métiers à filer désirent ardem-

M. HENDERSON.

ment que les droits sur les fils de laine ne soient pas réduits au point de rendre leurs métiers également sans valeur, comme la chose a eu lieu au sujet de la machine à préparer les houppes. De plus, la réduction aura pour résultat de transférer en Angleterre le travail qui se fait aujourd'hui dans le pays. Il y a 1,500 hommes qui sont employés dans les différentes filatures du pays, préparant le fil de laine pour la fabrication. Je ne suis pas protectionniste, bien que mes honorables amis à ma droite prétendent que je le suis.

Mes honorable amis de l'autre côté disent que je suis libre-échangiste. Je ne suis ni l'un ni l'autre ; mais je suis prêt à examiner chaque article d'après son mérite et à faire ce que je croirai le plus avantageux pour le pays. A mon avis, cela est plus important que d'être protectionniste ou libre-échangiste—ce ne sont que des mots pour moi, et ils me sont indifférents. Je désire grandement que, dans la fixation du tarif, lorsque les consommateurs ne sont pas affectés, les manufacturiers aient toute facilité d'exploiter leur industrie. Aujourd'hui, 90 pour 100 des capitaux placés et 75 pour 100 du produit doivent être crédités aux hommes qui ont des métiers à filer, tandis que les autres 10 pour 100 des capitaux et 25 pour 100 du produit doivent être portés au crédit de ceux qui n'ont pas ces métiers à filer, mais qui achètent leur fil. Les trois quarts des capitaux dans une filature sont placés dans le département du filage. Prenez une filature qui coûte \$280,000—et nous en avons plusieurs qui coûtent ce prix dans le pays—elle ne produit pas une plus grande quantité de l'article fini que l'établissement qui coûte \$80,000, et qui achète le fil. En conséquence, cet item fixant ce droit à 20 pour 100, est de la plus haute importance, parce qu'il s'attaque à la base même de l'industrie des lainages de notre pays, et, si le droit est trop réduit, l'industrie du filage aura à souffrir sérieusement, et les 1,500 hommes qui y sont employés perdront probablement leur emploi, et nous transférerons à l'Angleterre le travail qui se fait actuellement dans nos filatures, et cela, sans aucun avantage pour la grande masse des consommateurs.

Si je croyais nuire au bien-être des grandes classes de consommateurs de ce pays, je ne dirais pas un mot, parce que je crois qu'il faut avoir égard aux consommateurs. Mais dans cette question, nous pouvons ne pas nous occuper des consommateurs et traiter les deux branches de cette industrie manufacturière, les fileurs d'un côté et les tricoteurs et les tisserands de l'autre. Il ne faut pas oublier que nous traitons cette question d'après le principe différentiel. D'après ce principe, nous avons 15 pour 100 sur le fil, et par l'arrangement différentiel, 11½ pour 100 pour l'industrie du tissage et du tricotage. Cela ne représente point la part de protection qu'elles devraient avoir.

Ainsi que je l'ai dit, l'industrie du filage est plus considérable que celle du tissage et du tricotage, et elle devrait avoir une plus grande part de protection, pour la raison que j'ai déjà donnée. Je demanderai au gouvernement d'élever le droit à 25 pour 100, et sinon, alors à 22½ pour 100. Cela donnera 17 pour 100 aux fileurs, et 9½ pour 100 aux tisserands et aux tricoteurs. La proportion serait plus juste, et je crois que cela amènerait en peu de temps l'établissement dans notre pays d'un outillage français pour fabriquer les houppes en laine, lequel coûtera probablement \$80,000. Si nous avions un établissement de cette nature pour fabri-

quer les houppes en laine, nous pourrions induire les tisserands à installer des métiers à filer, ce qu'ils pourraient faire, et de cette manière, le travail resterait ici.

Je crois que le gouvernement devrait tenter un effort et faire son possible en faveur d'une industrie aussi importante que celle du filage. Je ne veux pas présenter de motion à ce sujet, parce qu'il serait absurde que le gouvernement refusât cette demande. J'ajouterais que je ne veux pas créer d'embarras au gouvernement, mais les recommandations que je fais sont d'accord avec celles qui ont été faites par M. Kendry et d'autres intéressés. Si le gouvernement veut élever le droit à 22½ pour 100 au lieu de 20, cela donnera 17 pour 100 au fileur. Le laisser à 25 pour 100 ne donnera que 6½ au tisserand et au tricoteur, ce qui n'est pas suffisant. Je ne veux pas être injuste à l'égard d'aucune des branches de l'industrie, et je crois qu'un droit de 22½ pour 100 serait à peu près juste. Cela serait avantageux pour l'industrie et ne nuirait pas aux consommateurs.

M. LEMIEUX : Certains intéressés dans cette industrie ont recommandé d'amender la rédaction de l'article de manière à ce que ce dernier soit ainsi conçu :

Fils de laine composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poil d'alpaga, de chèvre ou d'autres animaux de même espèce, coûtant trente centins par livre et plus, lorsque importés en bobines, fuseaux ou écheveaux, par les fabricants de lainages pour servir à la fabrication de leurs produits, vingt pour cent *ad valorem*.

La raison alléguée à l'appui de cet amendement est que certains importateurs achètent cet article en très grandes quantités et le vendent aux petits fabricants. On prétend qu'il n'y a que deux ou trois fabricants dans la province de Québec qui peuvent acheter cet article en grandes quantités, et le vendre aux autres fabricants. Mais avec cet amendement, les importateurs pourront acheter et importer l'article, en payant le droit de 20 pour 100 seulement quand il sera vendu aux fabricants pour servir à la fabrication de leurs produits. Un amendement analogue à celui-là a été adopté dans d'autres cas. L'importateur pourrait être obligé de prêter serment et le contrôleur des Douanes pourrait établir des règlements qui empêcheraient l'avantage résultant de cette disposition d'aller à d'autres qu'à ceux auxquels il est destiné.

Le MINISTRE DES FINANCES : Relativement à la recommandation que vient de faire l'honorable député (M. Lemieux), je dois dire qu'un autre député m'a parlé de ce sujet il y a à peine quelques instants. Je veux bien prendre la question en délibération, bien qu'il soit bon de faire observer que le privilège demandé peut donner lieu à des abus. Je sais que cela a été accordé par ce tarif dans d'autres cas, mais je pense que nous ne devons l'appliquer que quand nous ne pouvons pas faire autrement, car si l'on permet l'importation d'un article pour une fin en payant un certain droit, tandis que s'il est importé pour une autre fin, il paiera un droit plus élevé, il y a toujours un grand penchant pour l'entrer au taux le moins élevé, et il n'y a pas de doute qu'on a beaucoup abusé de ce privilège dans le passé. Quant au chiffre du droit, je dois dire que le sujet a été soigneusement examiné par les ministres, et nous avons cru que, dans l'intérêt général de l'industrie des lainages,

nous devons fixer ce droit à 20 pour 100. Notre première proposition comportait un droit moins élevé, mais après mûre délibération, nous avons conclu qu'un droit de 20 pour 100 sur les fils favoriserait suffisamment le fileur et les manufactures de coton. On a fait observer qu'un grand nombre de filatures voulaient avoir les fils à un prix moins élevé, ce qui leur permettrait d'établir d'autres branches de fabrication et de faire un commerce plus profitable qu'en fabriquant des articles de qualité inférieure. Je demande que l'item soit adopté maintenant, et avant les délibérations en dernière épreuve, je réfléchirai à ce que l'honorable député (M. Lemieux) a dit :

L'item est adopté.

Tissus et confections composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poil d'alpaga, de chèvre ou d'autres animaux de même espèce, n.s.a. ; couvertures, douillettes et courtes-pointes et fanelles, draps, doeskins, casimirs, tweeds, étoffes à habits, pardessus et manteaux, et draps feutrés, n.s.a., 35 pour 100 *ad valorem*.

M. ROSAMOND : L'honorable ministre ne croit-il pas qu'il serait préférable d'augmenter légèrement ce droit ? Les confectionneurs sont habitués à recevoir une faible protection supplémentaire, et, par ce droit, cette protection leur est enlevée en entier. Il serait bon d'augmenter un peu ce droit en justice pour les confectionneurs, qui emploient un grand nombre d'ouvriers.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est à peu près la même question que celle des chemises que nous avons discutée il y a quelque temps. Je dois dire qu'il est quelque peu difficile d'accepter la recommandation de l'honorable député (M. Rosamond). Je crains que nous ne puissions pas augmenter ce droit.

M. QUINN : Ne serait-il pas mieux de suivre la méthode adoptée pour d'autres cas, et d'imposer un droit spécifique en faveur des confectionneurs, tout en conservant le droit de 35 pour 100 *ad valorem* ? Le ministre doit comprendre qu'avec le droit élevé dont est frappé le drap qui est employé pour les confections, il sera impossible pour les confectionneurs en gros de continuer leur commerce.

Chapeaux d'hommes et de femmes, n.s.a., et formes de chapeaux d'hommes et de femmes, 30 pour 100 *ad valorem*.

M. MONK : Je désire faire observer au comité qu'il y a une fabrique importante de ces articles dans la ville de la Côte Saint-Paul, et les intéressés prévoient que, en vertu de la clause différentielle, leur industrie sera complètement ruinée. Il y a dans mon comté un grand nombre de familles de cultivateurs qui font beaucoup d'ouvrage pour les établissements dont vient de parler mon honorable ami de Montréal-centre (M. Quinn), et qui seront sérieusement affectées par la réduction. Un grand nombre des femmes et des filles de nos cultivateurs travaillent à la maison pour ces établissements, et je crois qu'il n'est que juste que j'appelle l'attention de l'honorable ministre des Finances sur le fait qu'il va imposer contre lui non seulement les cultivateurs, mais leurs femmes et leurs filles.

L'item est adopté.

Bonnets, chapeaux, manchons, pèlerines, collets de manteaux, pardessus, manteaux et autres articles en fourrure, n.a.p., trente pour cent *ad valorem*.

M. QUINN : L'honorable ministre veut-il ajouter 5 pour 100 à ce droit, parce que lorsque la clause de préférence sera en vigueur, 7½ pour 100 seront retranchés, et le droit sera alors insuffisant ?

L'item est adopté.

Houille grasse, menue, pouvant passer entre des barres parallèles espacées d'un demi-pouce sujette aux règlements qui pourront être faits par le contrôleur des Douanes, vingt pour cent *ad valorem*.

Houille bitumineuse ronde sortant de la mine, soixante cents par tonne de deux milles livres.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le comité se souviendra que j'ai demandé, il y a quelque temps, la permission de laisser cet item en suspens. On a souvent parlé d'une certaine assertion relative aux intentions du gouvernement, faite avant la session et donnant à entendre que la politique du gouvernement, à propos de la houille, serait dans une certaine mesure influencée par ce qui surviendrait dans les Etats-Unis au sujet du commerce de houille. Je suis heureux de pouvoir dire aujourd'hui que ce qui a eu lieu depuis a été à notre avantage, bien que pas autant que nous aurions pu le désirer. Un changement a été fait au tarif américain, et, en ce qu'il peut y avoir amélioration, le changement est dans le sens que nous désirions de voir effectué. On se souvient que dans le tarif Dingley, tel que présenté en premier lieu, le droit sur la houille était élevé à 75 cents par tonne, ce que nous avions cru être un droit désavantageux pour notre commerce.

Je vois avec plaisir que dans le tarif tel qu'il est devant le Sénat, une modification a été effectuée, évidemment dans l'intention de satisfaire dans une certaine mesure l'opinion publique au Canada sur la question de la houille ; or, puisque les Américains évoluent actuellement dans ce sens, il est juste, à mon avis, de les rencontrer à mi-chemin, et de prouver que nous sommes disposés à appliquer les systèmes que le gouvernement nous a laissés entrevoir il y a quelque temps. D'après la teneur actuelle de la loi fiscale américaine, le taux général de l'impôt de la houille est de 75 cents, mais elle contient aussi une stipulation conditionnelle qui semble y avoir été inscrite expressément dans le but de rencontrer à mi-chemin le commerce canadien. Il est statué provisoirement que le droit sur la houille sera de 60 cents la tonne, lorsqu'il est importé d'un pays qui le frappe d'un droit similaire. Le taux actuel du droit imposé par le tarif canadien est de 60 cents, sauf que le droit du tarif américain est sur la grosse tonne de 2,240, tandis que le droit du tarif canadien est sur la petite tonne de 2,000 ; de sorte que réellement le droit de notre tarif est un peu plus élevé que le leur. Nous proposons donc que l'item 175 soit modifié comme ci-après :

Houille bitumineuse, menue ronde et sortant de la mine, et houille, n.s.a., 54 cents par tonne de 2,000 livres (étant l'équivalent de 60 cents par tonne de 2,240 livres) : pourvu que, dès que le Congrès des Etats-Unis abaissera le droit sur la houille bitumineuse à une somme n'excédant pas 40 cents la tonne de 2,000 livres, le gouverneur général en conseil pourra, par voie de proclamation, réduire le droit mentionné dans le présent item à 40 cents par tonne de 2,000 livres.

Nous nourrissons l'espoir que nos voisins américains, après ce premier pas fait dans la bonne voie
M. MONK.

en abaissant leur droit sur la houille au taux à notre, et même un peu au-dessous de 60 cents, seront disposés à faire de nouvelles concessions ; et bien qu'il existe à cet égard quelque divergence d'opinion, un abaissement encore plus considérable des droits américains ne serait pas, à notre avis, un bénéfice pour l'industrie de la houille canadienne.

M. FOSTER : Quel était l'ancien droit du tarif américain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aujourd'hui, il est de 40 centins, en vertu du bill Wilson ; il a été élevé à 75 cents par le bill Dingley, taux auquel il est maintenu par le bill du Sénat américain, qui stipule provisoirement que le droit ne dépassera pas 60 cents, pour la houille importée d'un pays qui la frappe d'un droit similaire, disposition inscrite au tarif dans le but évident de rencontrer à mi-chemin le tarif canadien. Nous nous proposons, par cet item, de rencontrer nos voisins dans cette mesure même, en imposant un droit équivalent au droit du tarif américain, mais qui, exprimé en petites tonnes, sera de 54 cents la tonne. Puis, afin de les encourager dans la bonne voie, nous inscrivons à l'article une disposition provisoire stipulant qu'à l'avenir et quand ils seront disposés à abaisser de nouveau leur droit à 40 cents, alors nous nous faisons autoriser à abaisser, par voie d'arrêté du conseil, notre droit à un taux similaire. Quant à la houille menue, voici la modification que nous apportons à cet article du tarif :

Houille bitumineuse, menue, pouvant passer entre des barres parallèles espacées d'un demi-pouce, le tout subordonné aux règlements à être faits par le contrôleur des Douanes, vingt pour cent *ad valorem*, mais ne devant pas excéder 13 cents par tonne de 2,000 livres (étant l'équivalent de 15 cents par tonne de 2,240 livres).

Mon honorable collègue sait, je suppose, qu'il existe dans le tarif américain une disposition semblable, portant que le droit sur la houille menue sera de 15 cents la grosse tonne, quand elle proviendra de pays imposant un droit similaire. Le droit de 20 pour 100 *ad valorem* imposé par notre tarif actuel, n'est pas plus élevé ; toutefois, afin de bénéficier de l'abaissement de droits du tarif américain, nous avons cru devoir exprimer ce droit dans notre tarif en termes qui prouveront aux Etats-Unis que nous les rencontrons à mi-chemin. Nous inscrivons donc au tarif cette disposition provisoire, portant que le droit de 20 pour 100 *ad valorem* ne dépassera pas 13 cents la tonne de 2,000 livres, ce qui revient à 15 cents sur la grosse tonne. Je suis d'avis que voilà, au moins pour le présent, pour cette question de la houille, une solution qui tournera à l'avantage du commerce canadien. Et bien qu'aux yeux de certaines gens tout abaissement de l'impôt de la houille soit un malheur, toutefois, ceux qui sont intéressés dans cette industries commencent pour la plupart à convenir que le Canada ne pourra que bénéficier d'une certaine facilité d'accès au marché américain.

M. CLARKE : Et la houille anthracite ? Est-elle aussi frappée d'un droit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Les Américains n'ayant pas encore frappé la houille d'un droit de 75 cents comme ils se proposaient de le faire d'abord, à notre avis, le moment n'est pas encore venu de soulever la question de l'impôt de la houille anthracite. Si nos voisins évoluaient

dans la voie opposée, alors, nous serions peut-être obligés de tarifier la houille anthracite, mais puisqu'ils sont entrés dans la bonne voie, nous préférons les rencontrer à mi-chemin, dans le même sens.

M. CLARKE : Il n'y aura donc pas de droit sur la houille anthracite ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas notre intention, pour le moment, de frapper de droits la houille anthracite, c'est une question qui pourra surgir plus tard, si nos prévisions au sujet de l'attitude de nos voisins ne se réalisent pas.

M. FOSTER : Sur quel terrain l'honorable ministre se place-t-il pour délibérer sur le tarif canadien ? Car, enfin, le droit du tarif canadien sur la houille est fixé, et la Chambre devant se proroger la semaine prochaine, ce droit demeure tel que proposé par le ministre, si la Chambre le ratifie. Or, il ignore absolument aujourd'hui quelle sera la nature du droit imposé par les Etats-Unis, quand leur loi fiscale sera finalement adoptée. La Chambre des Représentants à Washington a frappé la houille d'un certain droit ; le Sénat américain est actuellement en voie de reviser, pour son compte, le tarif, et a virtuellement élaboré un nouveau tarif à plusieurs égards ; or, ce n'est là que le travail d'une seule branche du Congrès. Une fois que le bill du Sénat sera délibéré, reste à savoir si la Chambre des représentants l'adoptera. Si elle ne l'adopte point, chose fort probable, alors, il y aura une conférence entre les deux branches de la législature américaine, et c'est alors seulement que la loi fiscale sera définitivement établie.

Il est possible que le Congrès relève le droit à 75 cents ; or, le ministre ne se fait pas autoriser à relever, pour son compte, le droit du tarif canadien. Il subordonne la réciprocité fiscale sur la houille à la proposition émise par une seule branche de la législature de Washington ; or, si l'on tient compte du fait que cette branche de la législature est loin d'être omnipotente, que le tarif de la houille aux Etats-Unis n'est pas encore fixé définitivement, et que le droit peut tout aussi bien être relevé à 75 cents qu'abaissé à 50 ou 60 cents, l'honorable ministre commet une injustice à l'endroit du Canada en l'exposant à accorder aux propriétaires de houillères américaines accès à nos marchés à 54 cents la tonne, tandis que nos producteurs de houille canadienne qui ont besoin d'écouler leur houille sur le marché américain auront à acquitter 75 cents de droits, si, en effet, les Etats-Unis n'adoptent pas une législation conforme à ses prévisions. L'honorable ministre nous expose à voir les Américains venir écouler leurs produits au Canada à meilleur marché qu'il nous serait possible de placer les nôtres sur leur propre marché. Si l'honorable ministre veut la réciprocité commerciale de la houille avec les Etats-Unis, il devrait fixer un maximum et un minimum, de façon à assimiler, dans certaines limites, le droit de notre tarif à celui du tarif américain sur la houille ; et aussi, il ferait disparaître l'injustice dont je me plains. Mais il me paraît souverainement imprudent, de sa part, de faire établir législativement un droit fixe, en se basant pour cela uniquement sur l'attitude d'une seule branche de la législature américaine.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est possible que les prévisions de mon honorable ami se

réalisent, et que les Américains relèvent l'impôt de la houille. Mais après avoir puisé aux meilleures sources nos renseignements à cet égard, dans la mesure du possible, tout nous porte à croire que le droit de 60 cents adopté par le Sénat américain sera aussi ratifié par la Chambre basse ; et il est même possible, sans toutefois vouloir rien affirmer à cet égard, que le Congrès abaisse le droit encore davantage. Nous ne voulons pas, toutefois, apporter dans nos affirmations à cet égard le degré d'assurance que mon honorable collègue se complait à manifester dans un sens opposé. En toute probabilité, à notre avis, le droit de 60 cents ou même un droit inférieur, sera maintenu, car les mêmes influences qui militaient en faveur du droit de 75 cents à la Chambre basse et qui dominaient également au Sénat, en sont venues, paraît-il, à une entente pour appuyer le droit de 60 cents. Il est possible, toutefois, que les prévisions de l'honorable député se réalisent, et, dans ce cas, il nous faudrait délibérer à nouveau cette question à bref délai. Ce n'est pas au moment où les Américains font un pas dans la bonne voie, qu'il nous semble légitime de prétendre qu'ils vont revenir sur leurs pas. Au contraire, il y a tout à gagner, de notre part, à leur dire : Puisque vous avez commencé une évolution dans ce sens, puisque votre Sénat a témoigné son désir d'abaisser l'impôt de la houille à 60 cents, nous voulons vous rencontrer sur le même terrain. A mon avis, toutes les probabilités sont qu'en définitive, le Congrès va donner son adhésion à ce tarif. Sinon, alors, il nous faudra, je le répète, délibérer à nouveau sur le droit en question. Mais, pour le moment, il est préférable, dans l'intérêt bien entendu des deux pays, d'admettre que le parti républicain qui domine dans les deux Chambres va donner son adhésion définitive au tarif et ne reviendra pas sur ses pas.

M. FOSTER : Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable ministre. Il est possible que le gouvernement ait accès à des sources de renseignements que nous n'avons pas, et tout porte à croire, je dois l'avouer, que l'influence du Sénat américain sera prépondérante dans la délibération du tarif ; mais mon honorable collègue doit avouer que ce n'est qu'à l'état de probabilité. Si mon honorable ami voulait agir carrément et franchement, à l'égard des Américains, au lieu de faire tout le chemin, il se contenterait de les rencontrer à mi-chemin, lui disant : Oui, nous sommes prêts à adopter la réciprocité dans une certaine mesure, mais nous ne voulons pas vous livrer notre marché à la houille à 54 cents la tonne, si vous le frappez d'un droit de 75 cents. Le système que vous devriez adopter serait d'échelonner le droit par voie d'arrêtés du conseil, établissant comme limite le droit, de 54 cents et le droit le plus élevé sur la petite tonne de houille, correspondant à un relèvement possible à 75 cents la grosse tonne. Ce serait dire aux Américains que nous voulons commercer avec eux sur un pied d'égalité, chose que, du reste, nous désirons tous. A mon avis, il ne nous est pas permis d'aller au delà de cette limite. Etablissons législativement pour limiter le droit de 75 cents et celui de 54 cents, en tenant compte de notre petite tonne et de leur grosse tonne ; c'est, à mon avis, la seule attitude franche et honnête qu'il nous convient de prendre.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'impôt de la houille aux Etats-Unis a été bien moins élevé

que le nôtre, et, à mon avis, nous avons tout à gagner en leur prouvant par notre législation fiscale que nous sommes disposés à les rencontrer sur un terrain commun, s'ils veulent abaisser le droit au-dessous de 75 cents. La question du droit de 75 cents la tonne est sortie aujourd'hui du domaine des choses pratiques. Nous avons à nous occuper, aujourd'hui, du droit de 40 cents établi par le bill Wilson et de celui de 60 cents établi par le Sénat. Si nous relevions l'impôt de la houille, les Américains pourraient avec un semblant de raison prétendre qu'ils se sont montrés disposés à traiter avec nous, mais que nous avons refusé de les rencontrer à mi-chemin, en maintenant le droit de 60 cents, tandis qu'ils avaient abaissé le leur à 40 cents.

M. FOSTER : Sans doute, mais l'état des partis n'est plus le même.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le peuple canadien, à mon avis, a tout à gagner, à cet égard, faisant preuve de bonnes dispositions vis-à-vis du peuple des Etats-Unis, et il est possible qu'ils se montrent disposés à nous traiter de la même façon. Il n'est pas prudent de se montrer trop défiant et de prétendre qu'ils n'ont pas l'intention de nous faire des avances, lorsqu'ils semblent disposés à le faire.

M. BELL (Pictou) : Personne ne se rejouirait plus que moi s'il pouvait résulter de la concession que le ministre des Finances se propose de faire, quelque sérieux bénéfice en faveur de nos propriétaires de houillères, et les rapports que j'ai avec les directeurs de ces mines me permettent de dire, qu'ils n'augmenteront aucun bon résultat des efforts tentés pour fléchir le cabinet de Washington. Quant à l'impôt de la houille, je dois dire qu'un point de vue du volume et de la valeur de l'importation américaine au Canada, comparé à notre exportation aux Etats-Unis, le droit de notre tarif a été infiniment moins élevé que le leur, parce que la plus grande partie de la houille importée des Etats-Unis au Canada est de la houille dure qui entre en franchise au pays. Il n'est donc pas conforme à la vérité des choses de dire que l'impôt de la houille au Canada est plus élevé qu'il ne l'est aux Etats-Unis.

Notre impôt de la houille est fort peu élevé, comparativement au leur. Un autre fait qu'il ne faut pas mettre en oubli, c'est qu'il nous vient une grande quantité de houille, non seulement des Etats-Unis, mais encore d'Angleterre et d'Ecosse. L'importation de la houille anglaise bénéficiera à l'avenir du tarif privilégié de 25 pour 100, de sorte que la houille anglaise, au lieu d'acquitter 54 cents de droit, n'en aura que 40½ à acquitter. Quant aux prétendus avantages que le Canada et nos propriétaires de houillères, d'après le ministre, retireront des concessions faites au gouvernement des Etats-Unis, mes relations avec ces propriétaires et les directeurs des mines me permettent d'affirmer qu'ils ne comptent pas que la Nouvelle-Ecosse, du moins, en puisse bénéficier. De fait, je puis affirmer dans la mesure de mes renseignements, que les prix auxquels la houille tendre se vend et se délivre aux Etats-Unis, aux grandes corporations de chemins de fer et autres compagnies, sont tellement bas qu'il serait impossible aux producteurs de houille de la Nouvelle-Ecosse de bénéficier même d'un marché libre aux Etats-Unis. Je tiens de bonne source

M. FIELDING.

que certaines compagnies de chemin de fer américaines ont entrepris de délivrer la houille à \$2.16 la tonne. En pareille circonstance, il est impossible aux producteurs de houille au Canada, d'avoir accès aux marchés américain, et le seul avantage que retirera la Nouvelle-Ecosse de ces concessions, je le crains, est le bénéfice qui en résultera pour la Dominion Coal Company du Cap-Breton. Les producteurs de houille des comtés de Pictou et de Cumberland n'en profiteront certainement pas. Je ne sache point qu'il en résulte d'autre avantage que celui de permettre à la Dominion Coal Company de délivrer quelques petites quantités de houille aux ports de mer à l'extrémité de l'est des Etats-Unis ; et il leur sera absolument impossible d'approvisionner les villes de l'intérieur des Etats-Unis où il se fait une grande consommation de houille.

Il est malheureux que le gouvernement ait cru devoir se lier les mains, par l'attitude qu'il vient de prendre relativement à la législation fiscale en discussion. Le ministre des Finances (M. Fielding) devrait certainement tenir compte de l'observation de l'ex-ministre des Finances, prétendant qu'il sera impossible de dire quel droit les Etats-Unis vont imposer sur la houille. Il est fort possible qu'ils la frappent d'un droit de 75 cents. Dans ce cas, la Chambre étant à la veille de sa prorogation, le cabinet se trouverait peut-être dans l'impossibilité de prendre une initiative propre à remédier à une aussi malencontreuse modification du tarif. Le ministre se trompe quand il affirme qu'il serait préférable de faire quelque légère perte pendant quelques mois. Si la proposition est adoptée, elle couvrira une période de temps pendant laquelle toutes les grandes compagnies achètent leur houille, achats qui représentent une énorme quantité de houille, et l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse et d'autres parties du pays en éprouveront de grands dommages, avant qu'il soit au pouvoir du parlement d'y remédier. Le ministre des Finances (M. Fielding), dans l'article à l'étude, prévoit l'éventualité où les Etats-Unis abaisseront leur impôt de la houille ; pourquoi ne pas prévoir également le cas où ils enlèveraient le taux ? Le ministre doit comprendre que les producteurs de houille de la Nouvelle-Ecosse ne bénéficieraient que fort peu de l'exportation de leurs produits aux Etats-Unis, et s'ils perdent le marché canadien avant que le parlement puisse se réunir de nouveau, l'industrie houillère sera placée dans une situation fort désavantageuse, sans qu'il soit possible d'y remédier. Je sais que le gouvernement est hostile à l'impôt de la houille anthracite ; or, je dois l'avouer, les producteurs de houille de la Nouvelle-Ecosse seront fort désappointés en apprenant cette détermination du cabinet, car, de l'avis d'un grand nombre, l'impôt de la houille anthracite eût été acquitté, non par le consommateur canadien, mais par les producteurs américains. Cet impôt serait fort avantageux aux producteurs de houille de la Nouvelle-Ecosse, et, à mon avis, il y a bien des raisons qui militent en faveur de l'opinion de ceux qui prétendent que cet impôt ne serait pas acquitté par le consommateur canadien, mais par les grandes compagnies rivales des Etats-Unis qui régissent les prix de l'anthracite et peuvent les relever bien au-dessus d'un droit de 50 cents, s'il leur en prend fantaisie. L'imposition d'un droit sur l'anthracite, j'en suis sûr, ne tournerait pas au détriment du Canada. Toutefois, ce serait trop demander au cabinet actuel, puisqu'en créant cet impôt, il

outrepasserait la mesure de protection accordée à l'industrie de la houille par l'ancien gouvernement. J'ai droit, toutefois, de demander le maintien de la mesure de protection qui existe aujourd'hui. L'honorable ministre sait doute toutes les difficultés qu'éprouvent les directeurs des houillères de la Nouvelle-Ecosse à donner de l'emploi aux houilleurs pendant un nombre de jours suffisant pour permettre à la population de nos villages de vivre avec confort. Les propriétaires de mines ont beaucoup de peine à maintenir leur exploitation, ils n'ont pas fait de profits et il leur est impossible de donner de l'emploi à la population ouvrière, de façon à lui permettre de vivre dans le confort. Je prie avec instance l'honorable ministre, en terminant, de rédiger sa résolution de façon à parer à l'éventualité d'un relèvement du tarif américain, ou de son maintien au point élevé où il est maintenant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les observations de l'honorable député ont sans doute leur place dans ce débat, venant surtout du représentant d'un comté où fleurit l'industrie houillère ; il se trompe, toutefois, en prétendant, comme il l'a fait en dernier lieu, que les Américains, probablement, relèveraient leur tarif au-dessus de 60 cents. Il oublie le fait que, depuis nombre d'années, le tarif américain a été bien moins élevé que le nôtre.

M. BELL (Pictou) : Je fais allusion au droit de 60 cents qui a été d'abord proposé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si l'impôt de la houille aux Etats-Unis était actuellement et eût été, pendant quelque temps, de 75 cents, l'observation de mon honorable collègue aurait peut-être sa raison d'être ; mais cet impôt ayant été, depuis quelque temps, de 40 cents, droit bien moins élevé que le nôtre, nous nous sommes trouvés dans une situation peu avantageuse, au cours du débat sur l'impôt de la houille à Washington. Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député touchant l'importance du marché américain, au point de vue du commerce de la houille. C'est là une question qui a été très débattue par le passé. Nombre de producteurs de houille ne se rangent pas à l'avis de l'honorable député sur le peu d'importance du marché américain pour leur industrie, et l'opinion gagne de plus en plus du terrain parmi eux que ce marché leur est important. L'honorable député affirme qu'une seule compagnie se trouverait à bénéficier de ce marché. Cette compagnie, toutefois, la *Dominion Coal Co.*, est la plus importante de la Nouvelle-Ecosse. Elle exploite nombre de houillères sur une très large échelle ; et si elle pouvait obtenir accès au marché américain, elle en bénéficierait grandement. Il est un fait, cependant, dont l'honorable député n'a pas tenu compte, et je vais le lui rappeler. Les propriétaires de houillères du comté de Pictou, il est vrai par le passé, n'ont pas eu une haute idée de l'importance du marché américain, et ils sont encore de cet avis, bien qu'un certain nombre d'entre eux commencent aujourd'hui à concevoir une plus haute idée de l'importance indirecte de ce marché, au point de vue de leurs intérêts. Nos mineurs, ajoute-t-il, ont bien de la peine à trouver de l'emploi dans les houillères. Je l'admets. Or, quelle en est la raison ? C'est que nous avons exploité nos houillères uniquement pour les besoins restreints du marché canadien. En effet, notre

production houillère, à la Nouvelle-Ecosse, est trop considérable pour les besoins de notre marché ; et si nous continuons de ce train, nos mineurs ont encore des temps bien durs en perspective. Nous aurions de courtes périodes de prospérité, sinon de périodes de dépression, tandis que si nous obtenons accès au marché américain, grâce à l'influence des grandes compagnies qui ont besoin d'acheter notre houille, non pas pour nous faire plaisir, mais dans un but d'intérêt personnel, nous pourrions espérer développer nos houillères de la Nouvelle-Ecosse, et fournir de l'emploi à notre population ouvrière dans une plus large mesure qu'il ne nous est possible de l'espérer, en nous bornant à alimenter le marché limité du Canada.

Cette importante corporation, la *Dominion Coal Company*, a fait des efforts pour obtenir accès au marché américain, et a engagé dans ce sens une lutte qu'une compagnie moins puissante eût été impuissante à soutenir ; et si elle réussissait à s'assurer aux Etats-Unis un débouché pour les produits de ses mines, elle ferait une concurrence moins active aux autres compagnies houillères du pays ; et alors, les houillères de Pictou et de Cumberland pourraient soutenir avec plus de succès la concurrence sur le marché indigène. Mais si cette grande et puissante compagnie n'obtient pas accès au marché américain, elle va disputer aux autres compagnies le commerce de la houille de Montréal, qui est aujourd'hui notre principal marché. La concurrence de cette compagnie sur le seul marché auquel elle ait libre accès sera certainement très vive, et les compagnies minières auxquelles l'honorable député a fait allusion ont tout intérêt à s'efforcer d'obtenir accès au marché américain pour l'écoulement de leur houille, parce qu'elles pourrout, dans cette mesure même, atténuer la concurrence qu'elles ont actuellement à subir à Montréal, et les exploitants qui ne comptent pas expédier de houille aux Etats-Unis commencent à comprendre la chose. Etant donc admis qu'il importe d'obtenir accès au marché américain, jetons un coup d'œil maintenant sur notre situation les années dernières. Les Américains ont abaissé l'impôt de la houille à 40 cents, tandis que nous avons maintenu le nôtre à 60 cents, et chaque fois qu'il a été proposé aux Américains de nous accorder une meilleure situation sur leur marché, ils ont invariablement répondu : " L'impôt de la houille, chez vous, est plus élevé que le nôtre, et il faut absolument nous rencontrer sur un terrain commun. " Il importe donc, à mon avis, d'abaisser sans retard notre droit douanier au point où ils se proposent de fixer le leur. Ils ne se proposent pas de maintenir leur impôt au taux de 40 cents, et nous ne voulons pas abaisser le nôtre à ce chiffre. Mais, dans le nouveau bill du tarif, ce droit est fixé à 60 cents ; et, à mon avis, nous irions à l'encontre des intérêts des houillères de la Nouvelle-Ecosse et la Colombie-Anglaise, intérêts dont la Chambre doit se préoccuper, en ne nous faisant pas autoriser à fixer le droit dans le sens proposé. Tant que les Américains évolueront dans le sens de l'abaissement de l'impôt, suivons-les sur le même terrain, et quand ils voudront revenir sur leurs pas, alors, il sera encore temps de reviser notre législation.

M. BELL (Pictou) : Par son attitude actuelle, le gouvernement se met dans l'impuissance de reviser sa propre législation. Le ministre des Finances, à mon avis, pourrait facilement trouver

le moyen de parer à cette éventualité. Le ministre est resté dans la vérité des faits, en parlant de l'acuité de la concurrence domestique qui existera plus tard, si la *Dominion Coal Company* n'obtient pas accès au marché américain; or, l'attitude du gouvernement américain est certainement dans ce sens, puisqu'il relève le droit à 50 pour 100, même s'il adopte le taux moins élevé de 60 cents au lieu de 75 cents. Ainsi, on le voit, toutes les circonstances concomitantes sont de nature à accentuer la concurrence sur le marché canadien; c'est donc l'heure plus que jamais de conserver soigneusement ce marché pour les producteurs de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Or, précisément au moment où la *Dominion Coal Company* se trouve exclue du marché américain, le ministre se propose de lui enlever la protection dont elle jouit maintenant, et par conséquent, toute la force de son argumentation tourne contre sa propre proposition.

M. ELLIS : Nous ne pouvions guère espérer que le ministre des Finances abolît entièrement l'impôt de la houille; mais, l'eût-il fait, cette réforme aurait causé une plus vive satisfaction à la province du Nouveau-Brunswick que nombre d'autres réformes apportées au tarif. La province du Nouveau-Brunswick veut l'admission de la houille en franchise. L'article du tarif de préférence vient dans une certaine mesure à notre secours, en ce qu'il s'applique à la houille anglaise; mais, malheureusement, aujourd'hui, il ne vient plus autant qu'autrefois de vaisseaux apportant la houille comme lest, les steamers trouvant plus commode de porter un lest d'eau, et le secours qui nous vient de ce côté n'est pas aussi sérieux qu'on serait porté à le croire. Dans notre province, nous sommes passablement à plaindre, puisque nous sommes d'un côté entre l'impôt du pétrole et celui de la farine au bénéfice de l'Ontario, et d'autre part, l'impôt de la houille au bénéfice de la Nouvelle-Ecosse. La seule disposition de la loi fiscale présentée par sir Charles Tupper, qui rachetât le reste, à nos yeux, lorsqu'il proposa l'établissement de l'impôt du fer, était l'admission en franchise de l'anthracite des Etats-Unis; et il est de la dernière absurdité de dire, comme l'a prétendu l'honorable député, que c'est le producteur de houille américain qui acquitte le droit. C'est indubitablement le consommateur de houille qui acquitte le droit en dernière analyse. J'espère bien ne jamais voir rétablir l'impôt de l'anthracite, qui entre, dans une si large mesure, dans la consommation domestique, surtout dans la province du Nouveau-Brunswick, et cela, au bénéfice des producteurs de houille de la Nouvelle-Ecosse.

M. HENDERSON : J'ai transmis une note au contrôleur des Douanes au sujet de l'item 497, lui demandant de l'amender en insérant à la sixième ligne le mot "quebracho." C'est un extrait de tanin employé dans le tannage des peaux légères, qui est usité depuis une couple d'années. Il s'en ferait un bien plus grand usage si on l'admettait en franchise. Presque tous ces extraits se trouvent déjà sur la liste des articles admis en franchise, et la tarification serait simplifiée en ajoutant celui-ci au reste.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député m'a remis une note que j'ai malheureusement égarée, mais je m'occuperai de la chose, et j'y reviendrai plus tard.

M. BELL (Picton).

M. ROSAMOND : J'ai une autre observation à faire au ministre au sujet de l'item 497. L'ancien tarif contenait une stipulation plaçant les "teintures préparées brevetées" sur la liste des articles admis en franchise et je ne la trouve plus dans cet item. Je demanderais au ministre de l'y insérer.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'y verrai.

M. ROSAMOND : Le ministre peut consulter à ce sujet l'item 572 de l'ancien tarif. J'appelle aussi son attention sur l'item 538. Dans l'ancien tarif, l'item correspondant est ainsi conçu : "Huile d'olive pour usages industriels," mais dans l'item 538 du tarif actuel, cet item se lit : "Huile d'olive pour fabrication du savon." Cela empêcherait l'huile en question d'être employée à d'autres usages industriels, tels que le peignage de la laine pour la fabrication des dessus de table en fil de laine peignée. Cet article a été jusqu'ici sur la liste des articles en franchise, et, à mon avis, il devrait y rester.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'y verrai.

M. ROSAMOND : Je signale au ministre un autre item. L'ancienne liste des articles admis en franchise renfermait les acides employés aux usages industriels, en médecine et en chimie, non prévus ailleurs. J'ignore si cet item a été omis intentionnellement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été omis de propos délibéré, en raison des abus auxquels il avait donné naissance.

Le comité lève sa séance et fait rapport à la Chambre de l'état de ses travaux.

PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL À MONTRÉAL.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre copie des arrêtés du conseil et des rapports relatifs au prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Le leader de la Chambre (sir Richard Cartwright) m'informe que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a demandé la production du rapport qu'il prétend avoir été préparé dans le même but, l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond, lorsqu'il administrait le département; je me suis mis en communication avec le sous-ministre, lequel m'informe qu'il n'a jamais fait de rapport dans ce sens. Les seuls rapports qu'il ait faits de temps à autre sur cette question tendaient à justifier aux yeux du gouvernement le paiement des subventions que la compagnie gagnait en conformité de la loi relative aux subventions de chemin de fer. En outre, le sous-ministre m'informe qu'il a fourni à l'ex-ministre, à l'époque où l'ancien gouvernement étudiait cette question-ci, une estimation du coût ou de la valeur du chemin de fer du comté de Drummond, et voilà tous les rapports, états ou relevés qu'il ait fournis à l'ancien gouvernement.

M. FOSTER : L'ingénieur a-t-il fait quelques rapports, d'après les instructions du ministère, bien que ne venant pas du sous-ministre ?

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** (M. Blair) : Je n'ai pas pris de renseignement à cet égard ; je suis, toutefois, porté à croire qu'il n'y a pas eu de rapports de ce genre. On m'informe que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que le rapport en question aurait été préparé par le sous-ministre même, et comme c'était là mon seul renseignement, je me suis borné à m'éclairer sur ce fait-là seul.

DESTITUTIONS D'EMPLOYÉS DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** (M. Blair) : Je désire aussi, M. l'Orateur, déposer sur le bureau copie du télégramme que j'ai adressé à l'administrateur en chef de l'Intercolonial à Moncton, lui demandant de me fournir une liste des employés qui ont été renvoyés du service du chemin de fer. La Chambre se rappelle que j'ai donné un renseignement de mémoire ; or, j'ai maintenant la dépêche par-devers moi, et je la produis, avec la réponse de l'administrateur en chef et la liste qu'il m'a fournie.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 137) lettre D du Sénat—concernant le jugement par jury de certaines affaires dans les territoires du Nord-Ouest. (M. Davies.)

Bill (n° 138) lettre H du Sénat—amendant de nouveau le code criminel—(M. Davies.)

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright) : Je voulais demander à l'honorable député (M. Foster) de laisser prolonger encore un peu le débat ; mais, réflexion faite, je ne saurais, en conscience, chercher à le retenir plus longtemps. Je propose donc que la Chambre lève sa séance.

M. SPROULE : Le leader de la Chambre peut-il me dire quelles sont les mesures à débattre pour demain ?

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Dans la matinée, probablement, la question du service transatlantique rapide, et, peut-être, quelques autres bills qui ont encore une épreuve à subir. Puis, si, comme je l'espère, nous disposons promptement de ces mesures, nous poursuivrons notre étude du budget supplémentaire. Dans l'après-midi, nous aborderons la délibération du bill concernant le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, ou toute autre mesure que la Chambre voudra bien nous permettre d'étudier.

La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à onze heures et quarante-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 16 juin 1897.

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

PRIÈRE.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 139) amendant de nouveau la loi relative à l'inspection du pétrole. (Sir Henri Joly de Lotbinière.)

Bill (n° 140) amendant de nouveau la loi relative aux juges des cours provinciales.—(M. Davies.)

TAUX ET PÉAGES DE CHEMIN DE FER.

M. HENDERSON :

1. Quels sont les tarifs et péages généraux de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en destination de l'ouest, entre la cité de Toronto, dans la province de l'Ontario, et la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba, tels qu'exigés aujourd'hui ou tels qu'ils sont contenus dans son présent tarif de transport, quels que soient maintenant les tarifs les plus bas, pour charges de wagons ou autrement, sur les classes de marchandises ci-après mentionnées, soit que les expéditions se fassent entièrement par chemin de fer, ou par voie fluviale et chemin de fer :—Sur tous les fruits verts et frais ; pétrole ; cordage et fil d'engrèbage ; instruments aratoires de toutes sortes, montés ou démontés ; fer, y compris le fer en barres, en bandes, tôle du Canada, galvanisé, tuyaux, ajustages de tuyaux, clous, carvelles et fers à cheval ; toutes sortes de fils métalliques ; vitres ; papiers pour les fins de construction et pour toitures ; feutre pour toiture, boîtes et emballage ; peintures de toutes sortes et huiles ; bétail sur pied ; articles en bois ; meubles de ménage. 2. Quels sont les présents tarifs et péages de la dite compagnie sur le grain et la farine, respectivement, en destination de l'est, entre la dite cité de Winnipeg et la dite cité de Toronto, entièrement par chemin de fer ou par voie fluviale. 3. Le gouvernement a-t-il l'intention de stipuler dans toute convention avec la dite compagnie pour la construction du chemin de fer du Pas du Nord-de-Corbeau, les tarifs et péages spéciaux ou réduits sur tous autres articles de marchandises que ceux mentionnés dans les questions une et deux—comme par exemple les peaux, à destination de l'est—et les articles en cuir, à destination de l'ouest.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** (M. Blair) : Je ne suis pas en mesure de faire connaître à l'honorable député (M. Henderson) les taux et péages du chemin de fer Canadien du Pacifique, à destination de l'ouest, mais je puis fort bien procurer à l'honorable député un tableau du tarif, ce qu'il peut du reste facilement se procurer lui-même ; je ne saurais non plus lui dire quels sont les taux de péages actuels des compagnies respectivement, pour les grains et les farines, à destination de l'est, à partir de la ville de Winnipeg. Ce n'est pas l'intention du gouvernement d'inclure dans l'arrangement effectué avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'autres articles ou marchandises que ceux spécifiés dans la convention dont avis a déjà été donné à la Chambre.

EXPLICATIONS DE NATURE PERSONNELLE.

M. CHOQUETTE : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire donner à la Chambre une explication de nature personnelle. Il y a quelques jours, par-

lant ici du pont de Québec, j'ai affirmé que l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) dans un moment de mauvaise humeur contre son chef avait dit à Québec : " Pas de pont, pas de votes." L'honorable député a nié l'assertion, et m'a demandé de citer mon autorité. Je lui ai alors répondu que cette parole avait paru dans les journaux, ce qu'il a également nié. Je lui ai dit l'avoir vu quelque part, et, aujourd'hui, je viens donner à la Chambre la preuve de mon énoncé. Je faisais allusion à une affirmation faite à la législature de Québec, le 21 mars 1890, par l'honorable L.-P. Pelletier, ex-procureur général de Québec, en présence de l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain), qui représentait alors à la législature le comté de Québec.

Sir CHARLES TUPPER : D'après le ton des observations de l'honorable député (M. Choquette), j'espère qu'il va terminer ses remarques par une motion.

M. CHOQUETTE : Non.

Sir CHARLES TUPPER : Alors, je m'oppose à ce qu'on soulève une discussion de cette nature sous prétexte d'explications personnelles.

M. FORATEUR : Le ton des observations de l'honorable député me fait appréhender que la question qu'il soulève ne provoque un débat ; l'honorable député ferait donc mieux de se conformer au règlement en terminant ses observations par une motion.

M. CHOQUETTE : Ce n'est pas mon intention de finir par une motion. J'ai fait ici une assertion qui a été niée, et je désire saisir la Chambre de la preuve.

Sir CHARLES TUPPER : Nous désirons savoir de l'honorable député, avant qu'il aille plus loin, s'il terminera ses observations en proposant une motion.

M. CASGRAIN : Il ne serait pas juste de la part de l'honorable député de finir ses observations sans proposer de motion, car, alors, il arriverait qu'il saisis la Chambre d'une question à laquelle il me serait impossible de répondre.

M. FORATEUR : L'honorable député (M. Choquette) proposera une motion en terminant ses observations.

M. CHOQUETTE : Je ne veux pas soulever de débat.

Plusieurs VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. FORATEUR : L'honorable député doit comprendre qu'à l'appel de l'ordre du jour, il n'est pas plus permis par les usages parlementaires, plus qu'en tout autre temps, de prononcer un discours sans proposer de motion. C'est un usage établi en Chambre qu'un député peut faire une interpellation sur une question d'un intérêt public qui exige une réponse immédiate du gouvernement, et le règlement permet aussi aux députés de présenter des explications personnelles, mais tout explication personnelle doit se rapporter aux paroles mêmes du député, non pas à celles de tout autre individu, et, par conséquent, à mon avis, toute explication de cette nature qui peut soulever un débat ou provoquer une réponse devrait se faire M. CHOQUETTE.

d'une façon régulière, et si l'honorable député désire donner ses explications et proposer que la Chambre lève sa séance, il est libre de le faire.

M. CHOQUETTE : Je désire saisir la Chambre de....

Plusieurs VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

M. FORATEUR : L'honorable député ferait mieux de se rendre à mon avis.

M. CHOQUETTE : Je ne veux pas présenter de motion.

INSPECTION DES PÊCHERIES.

M. CLANCY :

Henry Linley, de Cedar-Springs, comté de Kent, inspecteur des pêcheries, a-t-il été destitué ? Dans le cas affirmatif, lui a-t-on donné un successeur, et quel est son salaire ou sa rémunération ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je réponds dans l'affirmative à la première question. La réponse à la seconde question est également affirmative : le salaire est de \$125 par année.

SERVICE DES BOUÉES A MABOU-HARBOUR

Sir CHARLES TUPPER (pour sir CHARLES-HIBBERT TUPPER) :

1. Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions, peu de temps avant les élections générales provinciales dans la Nouvelle-Ecosse en avril dernier, pour le service des bouées à Mabou-Harbour ? 2. Dans le cas affirmatif, le plus bas soumissionnaire a-t-il refusé d'accepter l'entreprise ? 3. A-t-on demandé au soumissionnaire suivant d'exécuter l'entreprise ou a-t-il donné avis qu'il était prêt à l'accepter ? 4. Si le soumissionnaire suivant a signifié qu'il consentait à faire les travaux, son offre a-t-elle été acceptée, si elle ne l'a pas été, pourquoi ? 5. Quand a-t-on demandé de nouvelles soumissions ? 6. A qui a-t-on distribué des formules de soumissions ? 7. Quel a été le montant définitivement accepté pour les travaux, et qui a été l'heureux soumissionnaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Voici une réponse à la première question : il a été expédié par la poste, le 8 avril, des placards pour afficher, demandant des soumissions jusqu'au 25 avril, pour le service des bouées. N° 2. Oui. Le 4 mai, le maître de port en vertu d'instructions, demanda à la personne dont la soumission était la moins élevée de mettre en place les bouées, mais il ne se mit point à l'œuvre. Le contrat lui fut expédié, pour qu'il le signât. 3. Oui, mais la réponse ne fut reçue qu'après qu'il eut été décidé de demander de nouvelles soumissions. 4. La réponse est déjà donnée plus haut. 5. Les placards pour afficher furent expédiés du 2 au 12 juin. 6. Ils ont été expédiés au maître du port pour qu'il les distribuât et les fit afficher. 7. \$20 par année. Edward Doyle.

PÊCHES SUR LA RIVIÈRE MATANE.

M. Fiset :

Le gouvernement, a-t-il loué pour la pêche à la ligne durant la saison d'été, la partie de la rivière Matane où la marée se fait sentir ?

Dans le cas affirmatif, à qui a-t-il loué cette rivière, pour combien d'années et à quelles conditions ? Est-ce

l'intention du gouvernement de priver les propriétaires riverains sur cette partie de la rivière, de leur droit de pêcher à la ligne en face de leur propriété.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** (M. Davies) : 1. Oui. 2. Walter Cassels, pour neuf années à partir du 1er janvier 1894, moyennant paiement d'une rente annuelle de \$100, et à condition de bien garder et de protéger la rivière à ses propres frais, et, en outre, de construire et maintenir une bonne passe migratoire dans le barrage de la rivière (appelé barrage de Price). M. Cassels ayant le droit exclusif de pêche en vertu de son bail, le gouvernement n'a pas le pouvoir d'accorder le droit de pêcher aux propriétaires riverains.

APPELS À LA COUR SUPRÊME DANS L'ONTARIO.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** (M. Fitzpatrick) : Je propose la seconde lecture du bill (n° 131) concernant la cour Suprême de l'Ontario et les juges de cette cour.

Sir CHARLES TUPPER : L'honorable solliciteur voudra-t-il bien nous expliquer le bill à l'étude ?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Le bill en discussion vise à restreindre les appels à la cour Suprême, sauf dans certains cas spécifiés surgissant dans la province de l'Ontario. Un bill de semblable teneur a été présenté à la législature de l'Ontario, mais comme cette législature n'a pas le pouvoir de réglementer les appels à la cour Suprême du Canada, j'ai saisi la Chambre du bill en discussion, tendant à régulariser ce qui a été fait dans la province de l'Ontario.

Sir CHARLES TUPPER : Il n'y a rien dans ce bill qui puisse affecter les litiges actuellement devant les tribunaux ?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Non. C'est une simple question de procédure, applicable uniquement aux causes futures.

Sir CHARLES TUPPER : Ce bill me paraît d'une grande importance. Naturellement, il nous arrive appuyé sur une haute autorité ; puisqu'il affecte la province de l'Ontario et qu'il est présenté par le ministre de la Justice (sir Oliver Mowat). Or, ce bill tend à apporter une profonde modification à la loi touchant les appels venant de la plus populeuse des provinces canadiennes, puisqu'il statue qu'il ne sera pas interjeté appel de la cour d'Appel de l'Ontario à la cour Suprême du Canada sauf en certains cas. Je crois pouvoir affirmer, et si je me trompe, je prie le solliciteur de me rectifier, — qu'il s'est présenté des causes importantes que la cour d'Appel de l'Ontario a décidées à l'unanimité de ses juges, ce qui n'a pas empêché la cour Suprême du Canada d'infirmer leur jugement. En pareille circonstance, la Chambre comprend toute la gravité d'une mesure tendant à priver, non pas certains individus, mais toute la population de l'Ontario, du droit d'appel à la cour Suprême du Canada, laquelle a été établie et est maintenue à grands frais pour le pays. Les causes exceptées, pour lesquelles il est permis d'en appeler, sont celles-ci : lorsqu'il s'agit d'une cause affectant le titre à certains biens immeubles ou à certains intérêts

connexes, lorsque la validité d'un brevet est en jeu ; lorsque l'affaire en litige dépasse la somme de \$1,000, frais judiciaires non compris. Tout en protégeant ces importants intérêts, le bill est certainement de nature à restreindre le droit des citoyens de l'Ontario à interjeter appel à la cour Suprême pour des causes qui leur sont de grande importance, bien que n'excédant pas \$1,000. Il existe déjà une forte protection contre les appels inutiles et mal fondés à la cour Suprême pour des causes n'entraînant que des sommes inférieures à \$1,000, puisque les intéressés auraient nécessairement à acquitter des frais judiciaires considérables. Je n'en dirai pas davantage sur cette question qui est purement légale ; mais, à mon avis, le bill en discussion apporte une modification radicale à l'administration de la justice au Canada. Nous avons établi une cour Suprême à laquelle le plus humble citoyen a tout autant droit d'interjeter appel que le puissant et le riche, s'il le désire et s'il a les moyens de le faire, et, dans une certaine mesure, ce bill semble restreindre le droit dont jouit actuellement le peuple à cet égard.

M. TISDALE : Si je saisis bien le sens du bill, dans une contestation d'élection, par exemple, il ne nous serait pas permis d'en appeler de la cour d'Appel de l'Ontario à la cour Suprême, sans le consentement de la première.

Sir CHARLES TUPPER : Une semblable éventualité pourrait-elle se produire ?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Non. Il existe un tribunal spécial établi en vertu de la loi électorale.

M. TISDALE : Il serait possible, je suppose, de porter directement l'appel de la cour Supérieure de l'Ontario à la cour Suprême du Canada.

Sir CHARLES TUPPER : Pourrait-on porter cet appel à la cour d'Appel de l'Ontario ?

M. TISDALE : Je n'en sais rien. Je ne fais que soulever la question. Je ne suis pas maintenant au courant des usages suivis par les tribunaux aussi bien que je l'étais autrefois, ne m'étant pas occupé des changements apportés à la procédure, mais c'est l'une des questions qui peuvent être soulevées.

Le bill stipule qu'il ne pourra être interjeté appel que dans quatre cas, savoir ; lorsqu'il s'agira du titre à une propriété réelle ou d'un intérêt dans une propriété réelle ; lorsqu'il s'agira de la validité d'un brevet ; lorsque la matière litigieuse, en l'appel, sera d'une somme ou valeur excédant mille dollars, non compris les dépenses, lorsque le litige se rapportera à la perception d'une rente annuelle ou autre, ou à quelque semblable demande, d'une nature générale ou publique, relative à des droits futurs, et dans les autres cas, où la permission spéciale, soit de la cour d'Appel de l'Ontario, soit de la cour Suprême du Canada, d'en appeler à cette dernière, sera donnée.

Je ne dis pas qu'il n'est point raisonnable de fixer le chiffre de la somme d'argent, mais quand il s'agira de questions de principes, le droit d'appel ne devra pas être déterminé par une somme d'argent quelconque, attendu que les questions de principes sont étrangères aux questions d'argent. Il doit y avoir plusieurs questions de principes

en dehors des quatre exceptions que je viens de mentionner. C'est un principe de la loi anglaise et de la loi canadienne qu'il n'y ait pas dans les questions de principes de restriction au droit d'appel au plus haut tribunal possible, et si je me souviens bien, c'est la première fois qu'on cherche à mettre sous la juridiction de la cour d'Appel le droit d'en appeler de ses décisions en matières de principes. Je ne prétends pas qu'il n'est pas urgent de restreindre les appels, mais nous devons être très prudents en courant le risque, pour ne pas dire plus, de diminuer nos droits fédéraux en faisant défendre le droit d'appel à la cour de la province. Nous pourrions par là faire dépendre du consentement de la cour d'Appel de la province notre droit d'en appeler sur une question de principes, qui s'élèverait entre la province et le gouvernement fédéral.

M. McNEILL: Cette question est sans aucun doute très sérieuse, et je suis sûr que son importance justifie la critique qu'on vient de faire du bill. Il me semble après tout que nous ne devons pas craindre de faire ce qui est proposé, car, si je comprends bien—et si je fais erreur, mon honorable ami le solliciteur général me corrigera—le principe du bill a été accepté par la législature de l'Ontario, mais il n'est pas devenu loi, parce qu'on a constaté que la législature de l'Ontario n'avait pas le pouvoir de réaliser les désirs des représentants de cette province.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): Il y a eu une cause devant la cour Suprême, dans laquelle ce tribunal a déclaré que la loi adoptée par la législature de l'Ontario était *ultra vires*.

M. McNEILL: Ainsi, je comprends que nous ne faisons qu'accomplir les désirs des habitants de l'Ontario. Y a-t-il eu des objections au projet de loi dans la législature de l'Ontario?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je ne sais pas ce qui a eu lieu dans la législature provinciale, mais j'ai eu une cause dans laquelle la cour Suprême a déclaré que la loi de l'Ontario sur ce point était *ultra vires*.

M. McNEILL: En tout cas, c'était le désir des représentants du peuple dans cette législature, et nous ne devons pas oublier que, après tout, le public, surtout ceux qui ne sont pas riches, a grand besoin d'une loi de cette nature. Il est sans doute très grave, à un certain point de vue, d'intervenir dans le droit d'appel, mais, d'un autre côté, il est très important de protéger les plaideurs contre les appels vexatoires—appels qui sont interjetés par des compagnies puissantes, et qui empêchent souvent les particuliers de faire valoir leurs droits devant les tribunaux. Le fait seul d'avoir cet appel en perspective met souvent le plaigneur dans l'impossibilité de revendiquer ses droits devant les tribunaux. C'est sans nul doute à ce point de vue que cette législation a été approuvée par la législature locale, et qu'on nous a demandé de faire pour la province ce que sa législature n'a pas pu accomplir, c'est-à-dire, accomplir les désirs de la population de la province.

Le SOLICITEUR GÉNÉRAL: Il convient que je dise que les causes d'élections fédérales
M. TISDALE.

sont gouvernées par nos propres lois, et que les cours chargées d'instruire ces causes d'élections sont par le fait seul des cours fédérales. On a posé en principe que les cours provinciales dans ces causes d'élections sont des cours fédérales, et qu'appel de leurs décisions peut être interjeté devant la cour Suprême. Je ferai observer à mon honorable ami que dans la province de l'Ontario seule, parmi toutes les provinces du Canada, le droit d'appel n'est pas restreint. Dans toutes les autres provinces, le droit d'appel est restreint d'après la somme dont il s'agit. Dans la province de Québec, il n'y a pas appel à la cour Suprême dans les causes où la somme en jeu n'excède pas \$2,000.

Sir CHARLES TUPPER: Y a-t-il un grand nombre d'appels de la province de l'Ontario?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: On me dit qu'il y en a beaucoup.

M. TISDALE: Je ne dispute pas ce point, et j'approuve l'idée de fixer la restriction à \$1,000, mais j'objecte à ce que l'on ne fasse aucune distinction.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: En vertu du présent bill, il y aura droit d'appel à la cour Suprême, lorsque la matière litigieuse sera d'une somme excédant mille dollars. Dans toutes les causes où il s'agira de droits futurs, du titre à une propriété réelle, des droits de la Couronne et autres causes de cette nature, le droit d'appel existera indépendamment de la somme en jeu, et dans chaque cas sans exception, il y aura appel sur permission donnée par le tribunal de la décision duquel on veut interjeter appel.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies): Ainsi que mon honorable ami le dit, la raison d'être de ce projet de loi git dans le fait que la législature de l'Ontario a aboli les appels des décisions des tribunaux intermédiaires. Maintenant on interjette appel des décisions de la cour de Division à la cour d'Appel, et la conséquence en est qu'il y a une quantité énorme de petites causes sans importance qui sont portées devant la cour d'Appel de l'Ontario. Ce bill ne restreint pas le droit d'en appeler des décisions de la cour de Division, d'un jugement final rendu par n'importe quelle cour de l'Ontario, mais il ne restreint que le droit d'en appeler des jugements de la cour d'Appel de l'Ontario.

M. TISDALE: J'ai perdu de vue la procédure. Mon honorable ami de Toronto-centre (M. Lount) peut, sans doute, nous renseigner sur ce point. Je me souviens qu'à une certaine époque où je connaissais mieux la procédure qu'aujourd'hui, il fallait interjeter appel devant la cour d'Appel avant de pouvoir aller à la cour Suprême. L'honorable député (M. Lount) s'en souvient peut-être. Je suis sous l'impression que nous devons encore aller devant la cour d'Appel. En conséquence, en matières de principes, il y a danger dans ce bill.

M. FORATEUR: Les honorables députés remarqueront que nous ne sommes pas encore formés en comité général. Il serait plus régulier de nous former en comité général et d'y faire cette discussion.

M. CASGRAIN: Avant de nous former en comité général, je désire appeler l'attention de

l'honorable solliciteur général (M. Fitzpatrick) sur une anomalie qui existe dans la province de Québec. On ne peut pas interjeter appel à la cour Suprême de la décision d'une cour du Banc de la Reine, dans une cause où la somme réclamée n'excède pas \$2,000; mais d'après un amendement fait à la loi, il y a quelques années, il a été permis d'interjeter appel des décisions de la cour de Revision de la province de Québec, et, chose étrange, la somme dans ce cas n'est pas la même que dans l'appel qui est interjeté d'une décision de la cour du Banc de la Reine. Je crois que cet amendement est le chapitre 25, 54 et 55 Victoria. Il stipule que dans ce cas, la somme ne sera pas au-dessous de £500 sterling, quand l'appel est porté de la cour de Revision. Je ne vois aucune raison pour que cette différence existe entre une cause venant de la cour de Revision et une cause de la cour du Banc de la Reine. C'est probablement le bon temps pour amener cette question devant la Chambre, de manière à amender la loi et fixer la même somme dans les deux cas. Je me rappelle la cause de Couture contre Bouchard, qui est venue devant la cour Suprême, sur un appel interjeté de la décision de la cour de Revision, dans laquelle la somme en jeu était de \$2,000. Si l'appel avait été porté de la cour du Banc de la Reine, la somme aurait été suffisante pour permettre l'appel à la cour Suprême, mais venant de la cour de Revision, l'appel ne fut pas permis, parce que la somme n'était pas de £500 sterling. Il faudrait remédier à cela.

LE SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Cette question sera examinée plus tard. La difficulté dont il s'agit est la suite d'un malentendu de la part de ceux qui ont rédigé le bill. Ils ont évidemment confondu l'appel au Conseil privé avec l'appel à la cour Suprême. Le présent bill n'est que pour décréter de nouveau ce que la législature de l'Ontario avait adopté.

La motion est adoptée, le bill est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité général pour le délibérer.

(En comité.)

SIR CHARLES TUPPER : Je ne veux pas retenir le comité bien longtemps, mais j'ai posé une question à laquelle, probablement, l'honorable député de Toronto-centre (M. Lount), qui est membre du barreau, pourra répondre, et qui, je crois, intéresse la Chambre. J'ai prétendu que cette loi projetée priverait les habitants de la province de l'Ontario d'un droit dont ils jouissent maintenant et dont ils profitent dans une large mesure, ainsi que le dit l'honorable solliciteur général. Si ce bill est adopté, un grand nombre d'appels à la cour Suprême du Canada seront empêchés. La réponse est que ce bill s'applique à la province de l'Ontario, et que la législature de cette province a déjà adopté une loi qui a été déclarée *ultra vires*, et en conséquence, elle est forcée de s'adresser ici. Je ne peux pas accepter cette réponse comme étant satisfaisante, car la législature de l'Ontario a fait beaucoup de choses qu'elle n'aurait pas dû faire, des choses auxquelles il y avait de graves objections. Je demande donc s'il y a eu opposition sérieuse à l'adoption de cette loi dans la législature de l'Ontario de la part d'un nombre considérable des représentants du peuple. S'il n'y a pas eu, cela me donnera raison. Mais si la loi a été adoptée par

une majorité, malgré les protestations d'un certain nombre de représentants du peuple, j'attacherai beaucoup d'importance à ce fait.

M. LOUNT : En réponse à l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper), je dirai que ce bill contient l'opinion des meilleurs avocats de l'Ontario. Les membres du barreau se sont réunis et ils ont examiné avec soin tout ce qui se rattachait aux dispositions de ce bill. Je ne sais pas jusqu'à quel point il y a eu objection au bill dans la législature de l'Ontario, mais je n'ai pas entendu dire, ni j'ai lu dans les journaux qu'il y avait eu de l'opposition.

M. BRITTON : Il paraît qu'il est nécessaire de restreindre la somme d'argent qui fait le sujet d'un appel à la cour Suprême d'une décision de la cour d'Appel. Ceux qui ont étudié la question, ont cru que \$1,000, non compris l'intérêt, serait une somme convenable à fixer comme minimum dans une cause où l'appel à la cour Suprême était permis. A part cette question, je désire faire observer que ce bill, en apparence, ne prive pas un nombre considérable de citoyens de leur droit d'aller aussi loin qu'ils voudront, car les honorables députés vont voir qu'il y aura appel à la cour Suprême :

(a) Lorsqu'il s'agira du titre à une propriété réelle ou d'un intérêt dans une propriété réelle;

(b) Lorsqu'il s'agira de la validité d'un brevet;

(c) Lorsque la matière litigieuse, en l'appel, sera d'une somme ou valeur excédant mille dollars, non compris les dépens;

(d) Lorsque le litige se rapportera à la perception d'une rente annuelle ou autre, d'un droit ou honoraire coutumier ou autre, ou à quelque semblable demande, d'une nature générale ou publique, relative à des droits futurs;

(e) Dans les cas autres, où la permission spéciale, soit de la cour d'Appel de l'Ontario, soit de la cour Suprême du Canada, d'en appeler à cette dernière, sera donnée.

Cela comprend tous les cas, où il s'agira de taxes sur les propriétés pour les améliorations locales dans les villes, tous les cas de drainage dans les townships, et toutes autres questions de cette nature. On notera, aussi, qu'il permet l'appel dans tous les cas où permission est accordée par la cour d'Appel.

Si j'ai bien compris l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale), il a dit qu'il était sans exemple d'accorder la discrétion de décider s'il devait y avoir demande au tribunal dont le jugement faisait le sujet de l'appel. Toute objection de cette nature est empêchée par le fait que le bill donne aussi à la cour Suprême le droit d'accorder la permission. Ainsi, il paraît prévoir presque chaque cas possible qui peut se présenter—c'est-à-dire, si vous décidez que l'appel ne sera pas accordé dans les cas où il s'agira d'une somme de moins de \$1,000, et c'est la seule question qui soit discutable.

Je connais un cas dans lequel la décision unanime de la cour d'Appel a été infirmée par la cour Suprême. Je connais un cas qui a été cité avec force commentaires où dans une cause de l'Ontario, tous les juges de la province de l'Ontario et un des juges de la cour Suprême étaient d'un côté, et les juges étrangers à la province de l'autre côté. Et cependant, ce jugement—naturellement c'était un jugement du tribunal en dernier ressort—déterminait la loi en vertu d'un statut de l'Ontario et dans une cause relative à une propriété dans l'Ontario.

Bien entendu, c'est une anomalie, et je ne pense pas qu'on puisse appuyer une argumentation sur le fait que dans certains cas, la cour Suprême peut infirmer le jugement unanime de la cour d'Appel.

Maintenant, un autre fait. Ainsi que l'a dit l'honorable député de Toronto-centre (M. Lount), cette question a été renvoyée aux membres du barreau afin d'avoir leur opinion sur une législation de cette nature. Je ne me rappelle pas les termes précis du statut de l'Ontario. Je présume que ce dit que l'honorable député de Toronto-centre est exact. Je ne savais pas que cette question serait discutée et, conséquemment, je ne l'ai pas étudiée. En supposant que la loi de l'Ontario soit exactement la même que celle-ci, cette question a été examinée par les membres du barreau, et ils ont cru que la restriction des appels à la cour Suprême aux causes de \$1,000 et plus était juste, et ils ont cru, ainsi que je viens de l'exprimer, qu'il valait mieux restreindre le droit d'appel tel que prescrit par le statut.

M. CASGRAIN : Il s'est présenté bien des difficultés relativement à l'interprétation de cette disposition devant la cour Suprême, en ce qui concerne la province de Québec, parce qu'il s'agissait de savoir si c'était la somme réclamée qui devait décider la juridiction du tribunal, ou bien le montant du jugement en cour inférieure. Par exemple, dans une cause en dommages pour \$10,000, quand le jugement de la cour du Banc de la Reine dont on interjetait appel n'accordait que \$100, il a été plusieurs fois décidé qu'il n'y avait pas d'appel. Mais depuis ce temps, la loi a été amendée de manière à déterminer la juridiction du tribunal d'après la somme réclamée. Bien entendu, la question d'interprétation peut se présenter à propos de ces mots, mais si la rédaction de l'article a été modifiée de manière à signifier la somme réclamée, dans ce cas, l'interprétation est facile.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je crois que l'article de la loi comprenait primitivement la somme en litige.

M. BRITTON : C'est un point important, parce qu'il a été ou décidé dernièrement dans l'Ontario, ou il est maintenant *sub judice*. Voici comment se présente le cas : Une action est intentée pour \$1,000 de dommages ; le jugement, disons, accorde \$500. Mais le demandeur réclame une somme plus considérable, et cependant, le jugement accorde \$500. Entre le jugement et la réclamation de \$1,000 il n'y a réellement qu'une somme de \$500 en litige. De sorte qu'il s'agit de savoir si la somme réellement en litige lors de l'appel doit gouverner, ou si c'est la somme réclamée par le demandeur qui doit décider ; et cette question doit être résolue d'une manière ou de l'autre.

M. TISDALE : J'ai grande objection à changer la rédaction. Dans chaque cas, les gens réclameraient toujours des dommages pour une somme assez considérable, s'ils avaient un penchant pour les procès. Je suis fortement en faveur de la suppression des appels dans les cas où il ne s'agit que d'argent, et \$1,000, je crois, forment une somme suffisante. J'ai entendu dire avec plaisir par l'honorable député de Toronto-centre (M. Lount) que cette question avait été examinée par les membres du barreau de l'Ontario, parce que s'ils l'ont approuvée, cela me contentera. Nul doute qu'on ne pouvait pas s'adresser à meilleure autorité. Je crois que si vous n'adoptez pas cette réduction, vous donnerez lieu aux doutes et aux difficultés.

M. BRITTON.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il y a eu des jugements de la cour Suprême décidant que la somme en litige signifie la somme réclamée. Mais afin d'éviter tout doute, en ce qui concerne la province de Québec, je propose que nous ajoutions les mots suivants, comme paragraphe :—

Chaque fois que le droit d'appel dépendra de la somme en litige, cette somme sera censée être la somme réclamée, et non pas la somme recouvrée, si les deux sont différentes.

M. FRASER : Je crois que ce devrait être le contraire, de manière à arrêter les appels, et que ce devrait être la somme recouvrée au lieu de la somme réclamée.

M. SPROULE : Tout dépend des avocats maintenant, et s'ils désirent continuer le litige, ils conseilleront à leurs clients de réclamer une somme assez considérable pour pouvoir interjeter appel. J'avoue avec l'honorable député de Guysborough qu'il serait bien plus juste de dire que la somme accordée par le tribunal déterminera le droit d'appel, au lieu de la somme réclamée.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il me répugne énormément de m'immiscer dans les affaires de mes savants amis. Toute l'expérience que j'ai eue en fait de loi a été celle d'un plaideur, et je crois qu'il serait avantageux pour la masse du peuple du Canada qu'il y eût au-si peu d'appels que possible, et je suis en faveur de la restriction du droit d'appel—parlant en mon nom seul.

M. SPROULE : Ensuite, si nous adoptons l'autre rédaction et stipulons que le jugement de la cour inférieure déterminera la somme, ce sera bien préférable, car cela empêchera un grand nombre d'appels.

M. CASGRAIN : Cela ne serait pas juste pour le demandeur. Je crois que l'amendement qui a été présenté ici en 1891 était le résultat de plusieurs années d'expérience en procès devant la cour Suprême, le résultat de longues discussions, et il a été adopté par la Chambre à l'unanimité, non seulement par les avocats, mais aussi par ces malheureux qui sont obligés de s'adresser aux avocats, et quelquefois de payer des frais.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

SERVICE RAPIDE TRANSATLANTIQUE.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la motion de sir Richard Cartwright, déclarant qu'il est à propos de ratifier le contrat du service rapide transatlantique.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Avant de continuer le débat, j'aimerais dire à la Chambre que j'ai par hasard omis un fait d'une grande importance. MM. Petersen, Tate et Cie, en sus de la stipulation contenue dans le contrat, consentait à établir un service rapide pour le transport du fret, et une des conditions est que, durant l'été, les steamers iront à Montréal, et, en hiver, à l'un ou l'autre des ports, Halifax ou Saint-Jean, qui n'aura pas été choisi par les entrepreneurs du service rapide.

Sir CHARLES TUPPER : Quelle sera la vitesse de ces steamers dont parle l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Elle ne sera pas moindre que celle des steamers de la ligne Beaver, et probablement plus grande.

Sir CHARLES TUPPER : Quelle est-elle ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est une vitesse moyenne de 11 nœuds à l'heure ; mais c'est pour le service du fret, remarquez bien.

M. WOOD (Hamilton) : Lorsque la séance a été levée, hier, je lisais un extrait de la brochure de M. Sanford Fleming sur cette question, et je demande la permission de terminer cette citation. Ainsi que je le disais l'autre jour, le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) et ses amis sont en faveur de ce projet, et dans ce cas, le gouvernement aura l'appui de la gauche, de sorte que rien de ce que je dirai ne pourra induire le gouvernement à changer d'avis. Ayant exprimé mes objections, je me contenterai de terminer la citation de l'extrait que j'étais en train de lire l'autre jour.

Je dirai de plus que si j'avais l'espoir que le gouvernement voudrît s'occuper de la question de quelque manière, j'aurais pu lui fournir un nombre considérable de faits et de chiffres de nature à le convaincre de l'impossibilité qu'il y a d'établir un service rapide par la route du Saint-Laurent, mais convaincu comme je le suis que le gouvernement et la plus grande partie de ses partisans sont en faveur de ce projet, je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps à cette période avancée de la session en continuant le débat, et je me contenterai simplement de lire le reste de l'extrait dont j'avais commencé la lecture l'autre jour. M. Fleming continue :

Relativement à tout ce qui a paru dans les journaux à ce sujet, je ne puis qu'ajouter que j'ai consulté un grand nombre d'hommes expérimentés, les commandants de paquebots et autres, et j'ai lu tous les ouvrages que j'ai pu me procurer sur cette question, et je n'ai rien trouvé qui ne soit conforme aux faits que je viens d'énoncer. J'ajouterai que personne ne sera plus satisfait que moi, si des recherches ultérieures conduisent à une conclusion différente. Je répète les principales conclusions auxquelles me conduisent irrésistiblement ces faits.

1. Que notre grande voie fluviale, le Saint-Laurent, sera toujours employée avec le plus grand avantage pour le transport des denrées principales de la terre et de toutes les autres marchandises ordinaires au plus bas prix possible, et que pour obtenir ces taux de transports réduits, les produits devront être transportés sur des steamers d'une vitesse moyenne.

2. Que toute tentative qui sera faite pour établir sur la route du Saint-Laurent, maintenant suivie, un service de steamers transatlantique, dans le but de faire concurrence à ceux qui voyagent entre New-York et l'Europe, devra échouer.

3. Que si nous désirons établir une telle ligne rapide avec chance de succès, le lieu d'arrivée et de départ de ces steamers devra être à l'un de nos ports de mer de l'Atlantique.

J'ai mentionné les avantages et les inconvénients de plusieurs ports de mer dans les province maritimes, ainsi que ceux qui me semblaient devoir obtenir la préférence, mais mon plus grand crime consiste à avoir fait remarquer avec autant de ménagement que possible, que les steamers ne pouvaient pas voyager régulièrement et grande vitesse avec la sécurité ordinaire entre Montréal ou Québec et l'Angleterre par la route ordinairement suivie.

Voilà les conclusions auxquelles est arrivé un homme des mieux qualifiés pour juger si la route du Saint-Laurent était praticable, et je suis donc tout à fait convaincu que les faits que je viens d'exposer ne peuvent être réfutés, et que la route du Saint-Laurent ne peut convenir pour l'établissement d'un service de 20 nœuds. Cette question a

déjà été soulevée par certaines personnes dans un but de spéculation, et je vais simplement lire un extrait d'un article envoyé au *Globe* de Toronto par un correspondant, le 14 août 1896, alors que cette question occupait encore l'opinion publique :—

Cette discussion au sujet d'un service rapide transatlantique fut à l'origine soulevée par des spéculateurs, qui, pour en arriver à leurs fins personnelles, demandèrent au gouvernement du Canada d'adopter leur projet de façon à leur permettre de le lancer sur le marché anglais. Sir Charles Tupper, sous l'impression que le service rapide serait un atout de plus dans son jeu, et aiderait à son parti durant les élections générales, fit de ce projet une mesure du gouvernement, mais ce projet du service rapide fut rejeté de même que d'autres mesures extravagantes proposées par le parti conservateur. Que le gouvernement actuel puise la sagesse aux exemples du passé et ne se lance pas dans de semblables entreprises, qu'il mette fin à l'ère des extravagances et permette enfin au pays de s'affranchir du lourd fardeau placé sur les épaules de sa population par les dépenses extravagantes de sir Charles Tupper et de ses partisans.

Sir CHARLES TUPPER : Puis-je demander à l'honorable député (M. Wood, Hamilton) la date de cet article ?

M. WOOD (Hamilton) : Oui. Le 14 août 1896.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que si l'honorable député veut bien faire des recherches dans la liasse du journal le *Globe*, il y trouvera un des plus forts articles qui aient jamais été publiés par ce journal en faveur de la ligne rapide.

M. WOOD (Hamilton) : Si ce n'était pas abuser du temps de la Chambre, je pourrais lire un autre article publié dans le *Globe* du jour suivant, d'une colonne et demie de long, dans lequel ce projet y est dénoncé dans le langage le plus vigoureux, et où il déclare que nous ne pourrions jamais faire concurrence à un service rapide de Chicago par voie de New-York. Le matériel de chemin de fer requis pour le transport des produits entre Chicago et les ports de mer de l'Angleterre par voie de New-York est si considérable, qu'il est impossible de vouloir essayer de faire concurrence à ce port. Si l'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) veut bien se donner la peine de regarder dans la liasse du journal au numéro du 15 août 1896, il y trouvera l'article dont je viens de faire connaître les grandes lignes, et si d'autres honorables députés ont quelque chose à dire sur la question, je vais leur procurer les documents que je viens de mentionner à sir Charles Tupper, et qui confirmeront ce que je viens de dire.

Sir CHARLES TUPPER : Il s'est rétracté depuis.

M. ELLIS : Ce n'est pas mon intention de parler longuement sur cette question ; je veux simplement insister de nouveau sur l'opinion que j'ai exprimée l'année dernière à ce sujet.

Je dois féliciter le gouvernement sur le fait qu'il a réussi à obtenir un service rapide à des conditions plus avantageuses que dans le premier contrat, ou que le montant voté en dernier lieu et qui était de \$750,000. Mais je me rappelle très bien que lorsqu'on proposa pour la première fois d'accorder un subsidé de \$500,000 pour cette entreprise, le parti libéral tout entier s'opposa à une dépense aussi considérable, et le chef de l'opposition d'alors, aujourd'hui premier ministre, présenta une résolution dans la Chambre ou devant le comité, je ne me souviens pas exactement, dans laquelle il désap-

prouvait le projet à cause du manque de renseignements qui existait alors sur cette question. D'un autre côté, je dois féliciter le gouvernement d'avoir rempli la promesse faite par ses prédécesseurs, et de donner au port de Saint-Jean l'avantage de concourir avec celui de Halifax dans le choix qui sera fait par les entrepreneurs d'un terminus d'hiver.

Mais même si le port de Saint-Jean était choisi comme terminus d'hiver de la ligne, j'hésiterais à dire qu'il est opportun de dépenser une aussi forte somme d'argent pour ce service. En d'autres termes, je partage encore l'opinion qui était celle du parti libéral en 1889. Je crois que le pays peut employer \$500,000 à des fins qui seront plus avantageuses pour le pays, que cette ligne destinée à faire concurrence à celles du port de New-York dont elle est loin de posséder tous les avantages. Toutefois, je constate que ceci est un cas désespéré, même pour la nouvelle opposition, qui, lorsqu'elle était au pouvoir, a elle-même préconisé ce projet, et puisqu'elle se voit forcée de lui être favorable, et que le gouvernement l'a adopté, il est donc inutile de vouloir engager la discussion sur ce point et je me contenterai donc d'exprimer mon opinion personnelle sur la question. Je suis d'accord avec l'honorable député de Hamilton (M. Wood), et tout homme ayant étudié la question doit en venir à la conclusion que cette ligne de steamers rapides ne peut être établie avec succès par la route du Saint-Laurent.

Ce que le gouvernement devrait faire, s'il a décidé d'avoir un service rapide, c'est de mettre de côté toutes les influences locales, et de consacrer toute son énergie à obtenir le plus rapide possible, avec un des ports de l'Atlantique tant en hiver qu'en été. Je ne dis pas que Louisbourg, Halifax ou Saint-Jean est le port le plus convenable; mais la tentative de vouloir faire prendre la route du Saint-Laurent à ces steamers rapides durant l'été, à travers les récifs et les bancs de sable dont elle est remplie, et qui sont la cause de naufrages continus, démontrera que cette entreprise est impossible et que ces steamers ne pourront pas faire une concurrence avantageuse aux lignes ayant pour terminus le port de New-York. De plus, aujourd'hui comme en 1889, les renseignements nous manquent sur cette question. Nous adoptons un type de steamers inconnu, et il est regrettable que l'on n'ait pas dit à la Chambre pourquoi l'on a choisi ces steamers de préférence à d'autres d'un type bien connu. Il est possible que cette expérience soit couronnée de succès; mais que ce pays dépense \$500,000 par année pour faire une expérience qui, par elle-même, est des plus problématiques, et pour essayer des steamers qui sont virtuellement inconnus dans le service de l'Atlantique, c'est un projet que je ne puis approuver. Maintenant, je ne veux pas soulever de discussion à ce sujet ni citer des articles de journaux. J'exprime simplement mon opinion, ce que je me crois obligé de faire, puisque je n'ai pas changé d'idée sur la question. Je crains que les obstacles dont la route est semée ne soient si nombreux, qu'ils auront pour effet de faire rater l'entreprise, et que les entrepreneurs devront s'adresser de nouveau au gouvernement pour obtenir un subside plus élevé; parce qu'il ne peut y avoir de doute que, ayant une fois mis la main à la charrue, nous nous ferons un point d'orgueil de conduire l'entreprise à bonne fin, et nous ignorons où s'arrêteront les dépenses.

M. ELLIS.

M. MACDONALD (Huron) : Vous-même, M. l'Orateur, ainsi qu'un grand nombre d'autres députés de cette Chambre, savez que dans trois occasions différentes, je me suis opposé à la politique qui avait pour but d'établir un service de steamers rapides.

M. FOSTER : Qu'avez-vous à dire au sujet de la quatrième occasion ?

M. MACDONALD (Huron) : Si l'honorable député veut avoir un peu de patience, il va savoir exactement à quoi s'en tenir au sujet de la quatrième occasion. J'ai déclaré qu'à cette époque de notre histoire, nous n'étions pas prêts à nous lancer dans une aussi vaste entreprise. J'ai aussi prétendu que le peuple de ce pays était opposé à la dépense d'une aussi forte somme d'argent pour ce service. J'ai aussi déclaré que je ne croyais pas qu'un service de steamers rapides fût dans l'intérêt de la grande majorité des contribuables de ce pays. J'ai aussi dit que nous avions actuellement, pour faire le service entre ce pays et l'Angleterre, un nombre de vaisseaux plus considérable pour transporter nos produits que nous n'en avions réellement à leur fournir, et que notre service de passagers était plus que suffisant pour les besoins actuels, si nous en exceptons un mois ou un mois et demi chaque année. J'ai aussi déclaré qu'il était très douteux, quel que soit le montant d'argent que nous puissions dépenser pour établir un service par la route nord, que ce dernier serait en état de faire une concurrence avantageuse à un service par la route du sud, vu les brouillards et les glaces.

Cet argument perd quelque peu de sa valeur en face du contrat qui est sur le point d'être conclu entre le gouvernement et MM. Petersen, Tate et Cie, parce que j'ai compris que d'après le contrat, ils sont obligés de fournir à leurs propres frais, un tender rapide qui devra aller à la rencontre des vaisseaux se dirigeant vers notre pays. Je crois que mon plus fort argument était que dans l'état actuel de nos finances, nous ne pouvions pas nous permettre, comme cela était proposé, de dépenser \$750,000 par année pour ce service, et d'ajouter cette lourde somme aux taxes qui pesaient déjà si fortement sur les épaules du peuple de ce pays. Je dois ajouter, toutefois, que ce dernier argument se trouve quelque peu affaibli et modifié par l'excellent arrangement que le gouvernement actuel est sur le point de conclure, cela bien entendu, pourvu que nous acceptions sa politique. Bien que je sois opposé à cette politique, je crois que le gouvernement, l'ayant acceptée, a beaucoup plus droit à nos félicitations que celui qui l'a précédé, ayant conclu un arrangement qui donne à notre pays un service égal, sinon supérieur, à celui qui était proposé en premier lieu, et cela, pour \$250,000 de moins par année. Je dois dire que je considère ce service comme supérieur au premier sous bien des rapports.

Premièrement, les steamers devront transporter 25 passagers de première classe de plus que les autres; ils seront plus rapides; il devra y avoir un tender rapide, ce dont il n'était pas fait mention dans le contrat précédent; il sera payé \$250,000 de moins par année, et il va être fait une réduction d'environ \$200,000 par année de subsides payés à d'autres lignes de steamers pour le transport des malles transatlantiques, lesquels devront être déduits du montant de \$500,000, ce qui portera les dépenses à \$300,000 par année. Nous sommes sur le point d'obtenir un service rapide transatlantique

pour environ \$300,000 par année, pour lequel, sous l'ancien gouvernement, nous devions payer \$750,000 par année; et même si vous soustrayez les subsides qui sont maintenant payés de ces \$750,000, nous aurions encore à payer \$500,000 par année. Mais, malgré ces faits, qui peuvent être invoqués en faveur du contrat de la ligne rapide, je suis toujours de la même opinion qu'auparavant, et je prétends que le pays n'est pas en état actuellement de pouvoir dépenser une aussi forte somme d'argent chaque année. Comme on l'a déjà dit, cela est du luxe. Il est possible qu'il en soit ainsi, mais nous aurions mieux fait de dépenser pour des choses nécessaires avant de demander à cette Chambre de voter une somme d'argent dans un but de luxe. Il viendra peut-être un temps où les conditions économiques du pays seront changées; alors, cette entreprise sera peut-être jugée nécessaire et mes idées sur le sujet pourront varier de ce qu'elles sont aujourd'hui. Mais pour le présent, je suis du même avis que j'étais il y a deux ans, et l'année suivante, alors que je fis valoir les mêmes raisons; je le répète: quelque avantageux que soit l'arrangement conclu, suivant moi, cette politique est prématurée et contraire aux intérêts des contribuables de ce pays.

M. GILLIES: M. l'Orateur, ce n'est pas mon intention de faire perdre le temps de la Chambre en discutant cette importante question; mais, ayant toujours considéré cette question comme étant d'une importance non seulement locale, mais canadienne et impériale, je me permettrai de faire à la Chambre quelques remarques sur un côté de la question qui n'a pas encore été touché. J'ai toujours considéré le service rapide transatlantique comme un complément nécessaire au développement commercial du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce fut donc, par conséquent, avec le plus grand plaisir que j'accordai mon appui à ce projet lorsqu'il fut soumis pour la première fois à cette Chambre, quelque temps après que j'eus l'honneur d'y siéger. A cette époque, une proposition fut soumise à la Chambre par l'ex-ministre des Finances, demandant au parlement du Canada d'accorder un subside de \$500,000 par année pour un service rapide transatlantique, laquelle fut adoptée. Le gouvernement muni de ce pouvoir essaya, mais en vain, de conclure un contrat avec une compagnie responsable. Plus tard, en 1894, le même ministre des Finances présenta à la Chambre une mesure offrant une somme de \$750,000 par année à toute compagnie solvable qui voudrait soumissionner pour un service rapide transatlantique hebdomadaire. Cette proposition reçut l'appui unanime du parlement, la mesure étant adoptée sans qu'il fût nécessaire de prendre le vote, ce qui démontrait combien le ministre des Finances avait su comprendre le désir de la population commerciale du Canada.

Mais, M. l'Orateur, depuis cette époque jusqu'aujourd'hui, cette offre alléchante de \$750,000 par année n'avait pas réussi à nous faire obtenir un service transatlantique rapide. Je constate avec plaisir que le gouvernement actuel a été plus heureux sous ce rapport que ses prédécesseurs. Personne n'est plus heureux que moi, dans cette Chambre, du succès qu'il vient de remporter; et en parlant ainsi, je suis persuadé que mes sentiments sont partagés dans cette Chambre par tous mes collègues venant des provinces maritimes, et par tous les

députés des différents comtés de cette vaste confédération. Je voudrais faire remarquer un point faible qui existe dans le contrat, mais avant cela, laissez-moi vous dire qu'il m'a fait bien plaisir d'entendre l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobbell), lorsque ces propositions ont été proposées, déclarer qu'il avait toute confiance dans le succès de l'entreprise; cela est une garantie pour nous, et je suis heureux de reconnaître que c'est à ce monsieur qu'est dû en grande partie le succès de ces négociations.

Les efforts faits par les MM. Allan pour faire échouer ces arrangements ne parlent guère en leur faveur. Que la compagnie Petersen et Tate soit une association solvable, cela, je l'ignore; mais je suis bien prêt à croire que le gouvernement savait à qui il s'adressait avant d'entamer ces pourparlers, et si les entrepreneurs ne sont pas capables de remplir leur contrat, alors, il est bien entendu que la perte sera pour eux. Si le contrat était de sa nature favorable aux entrepreneurs, il a été connu assez longtemps d'avance du public, des soumissions furent demandées dans tous les grands journaux de l'Angleterre et du continent, et les MM. Allan ont eu tout le temps voulu pour faire preuve de leur esprit d'entreprise en acceptant le projet. Mais je voudrais faire remarquer ce que je considère être le point faible de ce contrat. Je constate qu'il n'est imposé aucune amende aux soumissionnaires dans le cas où ils n'exécuteraient pas le contrat. Le temps fixé pour son exécution étant écoulé, MM. Petersen, Tate et compagnie pourront parfaitement dire qu'il leur a été impossible de prélever l'argent nécessaire, et le gouvernement se trouvera sans aucun recours contre eux. Nous aurons simplement perdu deux ans, et les entrepreneurs n'auront rien souffert du tout.

Le MINISTRE DU COMMERCE: L'honorable député n'a pas remarqué que dans ce cas, ils perdront £20,000.

Sir CHARLES TUPPER: Mon honorable ami, qui siège en arrière de moi, se trompe au sujet du contrat. Le montant confisqué aux entrepreneurs sera dans ce cas de £20,000—£10,000 comptant et £10,000 en garantie qu'ils perdront, s'ils ne remplissent pas les conditions du contrat.

M. GILLIES: Je constate avec plaisir qu'il existe une telle disposition dans le contrat. Sans cela, nous serions, comme je l'ai dit, à la merci de l'habileté financière des entrepreneurs. Il y a un autre point sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre: je veux parler de la restriction imposée aux entrepreneurs dans le choix du port. Lorsque, en 1894, la résolution au sujet du service rapide fut soumise à la Chambre, je demandai au ministre des Finances si la compagnie serait libre de choisir le port qui lui conviendrait de ce côté-ci de l'Atlantique, et ma question se trouve dans les *Débats*.

Le ministre des Finances de cette époque me répondit que dans le contrat provisoire deux ports seraient mentionnés, ceux de Halifax et de Saint-Jean, mais que dans le contrat définitif, la compagnie serait libre de choisir n'importe quel port qu'elle trouverait convenable de ce côté-ci de l'océan. Dans le contrat qui nous est maintenant soumis, MM. Petersen, Tate et compagnie doivent choisir comme port d'hiver Halifax ou Saint-Jean, et comme port d'été, Québec. Il me semble que cette

restriction n'aurait pas dû être imposée à la compagnie, et c'est mon intention d'appeler l'attention de la Chambre sur un autre port, dont elle a déjà entendu parler, et qui, s'il avait été présent à l'esprit du gouvernement lors de la négociation de ces arrangements, aurait certainement mérité d'être mentionné dans ce contrat, je veux faire allusion au port de Louisbourg, situé sur la côte est de l'île du Cap-Breton. Ce port, il en est fait mention dans notre histoire, et les honorables députés le connaissent tous. Louisbourg avait acquis une grande importance sous la domination française. Les premiers explorateurs français—qui n'ont jamais eu de supérieurs comme pionniers et explorateurs dans aucun pays—connaissaient bien la valeur de Louisbourg au point de vue de la stratégie militaire, et de tous les avantages qu'il possédait pour devenir un port maritime et commercial, et les résultats prouvent la sagesse et l'exactitude de leurs prévisions.

Au commencement du dernier siècle, ce port fut puissamment fortifié par le gouvernement français. Ses fortifications étaient telles, qu'il était connu comme le Dunkerque de l'Amérique, et le gouvernement français dépensa plus d'un £1,200,000 sterling pour ses fortifications. Cela démontre l'importance qu'attachait le gouvernement français à sa position. Je sais qu'il régnait une impression parmi les honorables membres de cette Chambre que le port de Louisbourg est situé sur une côte aride et inaccessible, qu'il est entouré de brouillards, qu'en hiver, il est impossible d'y pénétrer à cause de la glace et du mauvais temps et que, par conséquent, ce n'est pas un port convenable pour servir de terminus au service que nous voulons établir. Je veux faire disparaître cette impression, et je crois pouvoir prouver qu'il n'y a pas un port de ce côté-ci de l'Atlantique qui puisse être comparé à Louisbourg comme terminus du service transatlantique. En 1874, lorsque le chemin de fer Intercolonial était sur le point d'être terminé, et que l'on souleva la question de savoir quel était le port le plus convenable sur l'Atlantique pour servir de terminus à cette ligne, un comité fut nommé par cette Chambre pour prendre les renseignements nécessaires sur la route la plus courte et la meilleure pour le transport des malles et des passagers entre le Canada et l'Europe, et pour découvrir sur l'Atlantique quel était le port le plus convenable et le plus accessible durant toute l'année, pour servir de terminus au chemin de fer Intercolonial. La résolution se lit comme suit :—

Il est résolu, qu'un comité spécial soit nommé pour s'enquérir de la route la meilleure et la plus courte pour le transport des malles et des passagers entre le Canada et l'Europe, et pour découvrir sur le littoral du Canada un havre accessible, en hiver et en été, pour être le terminus de cette ligne courte, avec pouvoir d'assigner des témoins, de se faire remettre des documents et dossiers, et de faire rapport de temps à autre.

La preuve faite devant ce comité fut des plus complètes. Il examina des capitaines de vaisseaux, des patrons et propriétaires de navires, des ingénieurs hydrographes et des assureurs, et le 23 mai, après une longue et minutieuse enquête, il fit le rapport suivant :

1. Qu'il n'y a que trois havres possédant les qualités nécessaires pour pouvoir être recommandés à l'attention de votre honorable Chambre, à savoir : Halifax, Louisbourg et Paspébiac. Que d'après la preuve faite devant votre comité, il a été démontré que Louisbourg est un havre de première classe, possédant l'avantage géographique d'être le havre du Canada le plus rapproché d'Europe.

M. GILLIES.

Il est de 230 milles plus près de l'Europe que Paspébiac et de 196 milles plus près de l'Europe que Halifax en ligne directe.

Il ne faut pas oublier non plus que l'accès de Louisbourg est très facile, que le mouillage y est excellent dans la partie nord-est du havre qui est entièrement à l'abri des vents, et que le havre est assez profond pour y faire flotter des navires de toute grandeur.

Plus loin, il ajoute :

Votre comité recommande qu'un arpentage soit fait entre Louisbourg et un point quelconque sur le chemin de fer Intercolonial, pour s'assurer de la possibilité de construire un chemin de fer entre le point le plus convenable du dit chemin et le havre de Louisbourg.

Ce rapport fut fait par le comité après l'enquête la plus complète qu'il soit possible de faire, et il règle une fois et pour toujours la question de savoir si Louisbourg est bien le port convenable devant servir de terminus, de ce côté-ci de l'Atlantique, à cette ligne de paquebots. Ce rapport démontre que le havre de Louisbourg est d'accès facile durant toute l'année, qu'il est commode, vaste, bien abrité, et absolument sûr et capable de recevoir des vaisseaux de toute grandeur et de toute classe. Il est facile de se convaincre que les résolutions exigeaient que le havre choisi devait être "d'accès facile l'hiver et l'été." C'est là le meilleur certificat que le havre de Louisbourg pouvait obtenir d'aucun comité, vu surtout le fait que feu M. Power, de Halifax, en faisait partie. Cet homme était vivement intéressé au succès de Halifax, et fortement autant que sans raisons, suivant moi, opposé à Louisbourg. Le seul fait que ce rapport a été préparé par un comité en partie hostile à Louisbourg et préjugé en faveur de Halifax, est le meilleur certificat qui pouvait être donné en faveur de Louisbourg.

La déclaration de ce comité que Louisbourg possède "toutes les qualités nécessaires," savoir que c'est "un port d'été et d'hiver d'un accès facile, un port commode, sûr et capable de donner entrée aux plus gros vaisseaux" est une réponse suffisante aux dires souvent répétés des personnes intéressées qui prétendent le contraire, et devra, pour toujours, réduire au silence les gens qui, craignant que Louisbourg n'obtienne le rang qu'il mérite, voudraient exclure tous les ports dans lesquels ils ne sont pas spécialement intéressés.

C'est tout ce que j'ai à dire sur la question ainsi considérée sous cet aspect, mais je puis faire remarquer à la Chambre que depuis que ce rapport est fait, les avantages de Louisbourg, comme port de mer, ont considérablement augmenté, et qu'aujourd'hui, plus que jamais, il peut prétendre être le terminus de la ligne transatlantique rapide. Louisbourg a été, depuis, relié aux grands bassins houillers du Cap-Breton; un vaste quai y a été construit, le plus vaste quai à houille, me dit-on, qu'il y ait en Amérique, un quai auprès duquel peut mouiller n'importe quel vaisseau de la ligne que l'on veut établir, un quai muni de couloirs qui peuvent approvisionner de houille les plus grands steamers.

Voilà les avantages que possède aujourd'hui Louisbourg, en sus des avantages qu'il possédait en 1874, avantages supérieurs à ceux que possédait Halifax, Saint-Jean ou Québec.

M. CASGRAIN : Louisbourg n'offre pas plus d'avantages que Québec.

M. GILLIES : Oui, certainement, et plus qu'aucun autre port du Canada que vous pouvez nommer. Il n'y a pas un port au Canada qui ait

l'avantage d'avoir un quai à houille où les plus gros vaisseaux peuvent remplir leurs soutes. Ce qui fait que la houille de Louisbourg peut être placée là dans les soutes des navires à \$1.75 la tonne. Si l'on choisit le port de Halifax, l'on devra y transporter la houille en payant pour le transport un prix en sus, et si l'on choisit Québec, les frais de transport seront encore plus élevés, et alors il faudra charger la houille dans les soutes des steamers.

Mon honorable ami de Québec (M. Dobell) peut parler de cette question avec plus d'autorité que moi, parce qu'il est engagé dans ce genre d'affaires, et je suis certain qu'il tombera d'accord avec moi et admettra que, si l'on peut mettre à Louisbourg la houille dans la soute d'un steamer au prix de \$1.75 la tonne, cette même houille transportée à Halifax, déchargée, et prise ensuite de l'entrepôt, et mise dans les soutes d'un vaisseau, devra coûter de \$3.50 à \$4 la tonne. La même chose à Saint-Jean et à Québec. Voyons ce que cela représente. M. Huddart, lorsqu'il est venu ici en 1894, afin de s'occuper de la ligne rapide, a déclaré que les steamers de la classe qu'il faudrait pour le service consommeraient 2,500 tonnes pour chaque voyage. Ainsi, en prenant la houille à Louisbourg, au lieu de la prendre à Halifax, vous économiserez sur chaque traversée environ \$5,000. En sus de cela, si vous choisissez Louisbourg au lieu de Halifax, le trajet est plus court de 200 milles, et la différence est encore plus grande, si Saint-Jean est accepté comme port terminus. Dans les 52 voyages qu'elle est obligée de faire en vertu de ce contrat, la compagnie économisera \$260,000 sur la houille seulement, en sus de ce qu'elle économiserait par une traversée plus courte que celle de Halifax ou de Saint-Jean.

Je suis fâché que mon temps soit limité, et je sais que j'abusse de la patience de la Chambre; mais je voudrais convaincre les représentants du peuple qui siègent en ce parlement, que Louisbourg est un meilleur port terminus que les trois ports qui sont mentionnés dans le contrat soumis à notre considération. Je ne parle pas ainsi parce que je suis personnellement intéressé dans la matière. Je ne représente pas le comté dans lequel Louisbourg est situé; je ne demeure pas non plus à Louisbourg; je parle en ma qualité de Canadien intéressé à cette mesure et au grand service rapide qui, je l'espère, ne sera pas seulement un grand avantage pour le Canada, mais fera honneur aux gens qui ont mis le projet en marche et fera honneur aux gens qui le mettent à exécution. Encore un mot avant de reprendre mon siège. Si l'on fait de Louisbourg le terminus de ce grand service transatlantique, les passagers débarquant à Louisbourg pourront atteindre New-York sept heures et demie plus tôt que s'ils débarquent à Halifax. La distance de Liverpool à New-York est de 3,025 milles, ce qui, à raison de vingt milles à l'heure, représente une traversée de 151 heures et demie. La distance de Liverpool à Halifax est de 2,466, ce qui à raison de vingt-six milles à l'heure, représente une traversée de 123 heures et demie.

La distance par terre de Halifax à New-York, à raison de 40 milles à l'heure, est de vingt heures. Ainsi, le voyage par mer et par terre, de Liverpool à New-York, en passant par Halifax, sera de 143 heures, ce qui, comparé à 151½ heures, la durée du voyage par steamer entre Liverpool et New-York, représente une épargne de huit heures si l'on prend la route de Halifax.

Le MINISTRE DU COMMERCE: (sir Richard Cartwright): Je ferai remarquer à mon honorable ami (M. Gillies) qu'il y a de graves inconvénients à dépasser l'heure régulière de l'ajournement, et il serait mieux d'ajourner maintenant, et nous pourrions reprendre la discussion de ce sujet à 3 heures.

M. GILLIES: Je propose que le débat soit ajourné.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance levée à 1 heure de l'après-midi.

Séance de l'après-midi.

MERCREDI, le 16 juin 1897.

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

PRIÈRE.

SOUSSIONS POUR LE SERVICE DE LA BOUÉE DANS LE COMTÉ D'INVERNESS.

Sir CHARLES TUPPER (pour **sir CHARLES-HIBBERT TUPPER**):

1. Quelles mesures, s'il en est, ont été prises pour obtenir des soumissions pour le service de la bouée au havre du Mabou, dans le comté d'Inverness, en avril dernier, peu de temps avant les élections générales de la province? 2. Quelles offres ont été reçues—noms et montants? 3. Le plus bas soumissionnaire a-t-il refusé de signer le contrat? 4. A-t-on demandé au plus bas soumissionnaire suivant s'il était prêt à faire le travail pour la somme mentionnée dans sa soumission? Si oui, qu'a-t-il répondu? 5. Quel est le nom de l'heureux soumissionnaire et entreprendre dans chaque cas?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: 1. Les demandes de soumissions ont été envoyées le 8 avril. 2. Daniel-D. Doyle, \$17 par année; Angus F. Rankin, \$24 par année; William-F. Rankin, \$34 par année; Malchom McFadyen, \$39 par année; John McInnis, \$39 par année; John McEachen, \$40 par année; Edward Doyle, \$40 par année; Angus-D. Rankin, \$45 par année; Thomas White, \$45 par année; Finlay Rankin, \$63 par année. 3. Oui. 4. Oui, par lettre du département, mais avant d'avoir reçu une réponse, le ministre a décidé de demander de nouvelles soumissions. 5. Dans le dernier cas, l'heureux soumissionnaire a été Edward Doyle et il n'y a eu qu'un seul contrat.

SERVICE RAPIDE TRANSATLANTIQUE.

La Chambre reprend le débat ajourné sur la résolution proposée par sir Richard Cartwright, déclarant qu'il est à propos de ratifier et d'approuver le contrat du service rapide.

M. GILLIES: Je n'ai que quelques mots à ajouter aux remarques que j'ai faites à la séance précédente, pour vous démontrer les avantages de Louisbourg comme terminus du service transatlantique rapide. Maintenant, quel sera l'avantage de Louisbourg sur Halifax, relativement au transport

des passagers et des malles ? De Liverpool à Louisbourg, la distance est de 2,270 milles. Un navire faisant vingt milles à l'heure, fera la traversée en 113 heures et demie. De Louisbourg à New-York, à raison de 40 milles à l'heure, la durée du trajet sera de 23 heures. Ce qui fait pour le voyage entier de Liverpool à New-York, *via* Louisbourg, 136 heures, tandis que le trajet, en passant par Halifax, est de 143 heures, et le trajet direct de Liverpool à New-York, de 151 heures. Donc, un des avantages de Louisbourg sur Halifax, c'est d'abrèger le voyage d'au moins 7 à 10 heures. Par conséquent, le voyageur qui se rend aux villes de l'ouest du Canada, Montréal, Ottawa, Hamilton, London, Toronto ou Winnipeg, épargne ces 7 ou 10 heures de traversée en débarquant à Louisbourg au lieu de débarquer à Halifax, et les malles anglaises et européennes se rendront d'autant plus vite à destination. Cela est d'une grande importance pour les hommes d'affaires de l'Ontario, et ils sont, par conséquent, directement intéressés à demander que l'on choisisse le meilleur port comme terminus et la route la plus directe pour atteindre ce port, afin de profiter du prompt transport des passagers et des malles d'Europe destinés à l'ouest du pays. Ces hommes d'affaires sont aussi intéressés que je puis l'être, à ce qu'on choisisse Louisbourg comme port terminus. En outre, il faut prendre en considération qu'en abordant à Louisbourg au lieu d'aborder à Halifax, on abrège la traversée de 196 milles.

Comme je l'ai dit au commencement, je ne suis mû par aucun intérêt personnel en faisant ces remarques à cette Chambre, je n'ai à cœur que l'intérêt public, et pas autre chose. J'espère que la majorité des membres de cette Chambre se rendra à mon avis. Je n'ai rien contre Halifax, j'aime Halifax ; je n'ai rien non plus contre Saint-Jean, j'admire l'esprit d'initiative et l'énergie de la population de cette ville. Je n'ai rien contre Québec ; j'ai autant d'attachement pour cette grande et vieille ville que peut en avoir tout homme qui n'y est pas né. Je dis simplement : si Halifax est le meilleur port terminus, — j'ai prouvé cependant qu'il n'en était pas ainsi, — alors, à tout prix, choisissons-le. Si Saint-Jean est le meilleur port terminus, choisissons-le ; si c'est Québec, choisissons-le ; mais si Louisbourg est le meilleur port terminus, et les avantages sont décidément en sa faveur, — c'est que ce dernier port puisse être admis à concourir avec les ports de Halifax, de Saint-Jean et de Québec et que la compagnie soit libre de choisir le terminus qui lui plaira. Je crois avoir bien établi les avantages qu'offre Louisbourg comme port terminus. Avec une ligne de chemin de fer depuis Louisbourg *via* Saint-Pierre, — ligne qui doit être et sera construite dans l'intérêt du pays, — j'ai prouvé les avantages que trouverait le voyageur en débarquant là au lieu de débarquer à Halifax. J'ai démontré ce que la compagnie économiserait sur la houille seulement.

J'ai parlé du rapport d'un comité spécial de la Chambre des Communes fait en 1874, un comité spécialement nommé pour étudier cette question, et qui a fait rapport que le port de Louisbourg était accessible toute l'année, commode, à l'abri, sûr et capable de recevoir les plus gros navires de la marine anglaise. Il ne me reste qu'à demander au ministre du Commerce et au gouvernement dont il est l'un des membres éminents, de voir, avant que ce contrat soit définitivement ratifié, que

M. GILLIES.

justice soit rendue au port de Louisbourg et, par conséquent, à la population du Cap-Breton, de voir que l'on ne fasse rien de contraire à l'intérêt et au succès de l'entreprise, en favorisant indûment un port au détriment d'un autre port, soit pour obéir à une influence politique, ou à quelque autre puissante influence que je n'ai pas besoin de mentionner.

M. CHARLTON : Si nous devons avoir un contrat pour une ligne rapide, je ne suis pas prêt à dire que les termes de la convention qui nous est soumise ne sont pas les plus favorables que nous puissions obtenir dans les circonstances. Je suis convaincu que les termes du contrat qui est maintenant soumis à la considération de cette Chambre, sont d'une nature telle, qu'elles méritent notre appui, si nous nous croyons justifiables d'appuyer le projet d'une ligne rapide. J'ai déjà déclaré, dans une autre circonstance, me faisant l'interprète des sentiments de mes électeurs et des sentiments, j'en suis convaincu, d'une grande partie de la population de la province de l'Ontario, j'ai déjà déclaré, dis-je, que j'étais opposé à l'établissement d'une ligne rapide entre le Canada et la Grande-Bretagne, aussi longtemps que la situation actuelle ne serait pas changée. Mais il est de mon devoir de dire que les obligations que le gouvernement a contractées, ou se propose de contracter durant cette session, sont quelque peu étonnantes par leur étendue.

Pour cette ligne rapide, nous avons en perspective une dépense annuelle de \$500,000. Cela représente, à 3 pour 100, une somme de \$16,000,000 ; et même si nous sommes capables, en ratifiant ce contrat, d'annuler les conventions que nous avons faites avec les autres compagnies de steamers, et peut-être d'économiser ainsi \$200,000, nous ajoutons encore réellement à la dette publique l'intérêt de \$10,000,000. Nous avons ensuite le prolongement de l'Intercolonial à Montréal. Peut-être que ce projet augmentera les recettes de cette voie ferrée, de manière à pouvoir nous rembourser du loyer de \$210,000 que nous nous proposons de payer. Mais peut-être aussi que nos prévisions ne se réaliseront pas, et que cette entreprise augmentera également nos responsabilités et nos fardeaux. Si ce projet ne nous rapporte pas \$210,000, c'est ajouter \$7,000,000 à la dette publique.

Nous avons encore une proposition pour une subvention de \$3,600,000 du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau ; et ce projet entraînera après lui un autre projet qui demandera une nouvelle dépense des deniers publics.

Or, nous avons, dans ces entreprises projetées par le gouvernement, une augmentation de la dette publique de 18 à 27 millions de dollars, suivant que la réduction des subventions accordés aux steamers sera plus ou moins considérable, et selon que l'Intercolonial rapportera ou ne rapportera pas, en conséquence de son entrée dans la ville de Montréal. En sus de cela, nous devons voir à l'élargissement de nos canaux ; de sorte que nous avons, en fin de compte, une augmentation formidable des fardeaux publics. Je suis quelque peu épouvanté de la grandeur de ces augmentations, et je suis disposé à examiner avec beaucoup d'attention un contrat pour une ligne rapide, non pas dans le but de constater si ce contrat, qui fait honneur au gouvernement qui l'a obtenu, en ce qui concerne les conditions qu'il renferme ; non pas dans le but de constater si les termes de ce contrat auraient pu être meilleurs qu'ils ne le sont, car je suis bien prêt à avouer qu'on ne pou-

vait faire mieux sous ce rapport, mais simplement pour m'assurer si nous avons besoin d'une ligne rapide. Dans la situation actuelle et dans la condition du pays, j'arrive à la conclusion que le fait pour nous de faire une convention qui entraînera une dépense annuelle d'un demi-million est, pour dire le moins, prématurée.

Ce contrat est pour un terme de dix ans, mais il sera sans doute renouvelé et augmentera non pas temporairement, mais permanentement les fardeaux des contribuables. Mon honorable ami, le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), un homme public d'une vaste expérience, un homme qui a attentivement étudié cette question, nous déclare qu'à son avis, la somme que l'on nous demande de voter n'est pas suffisante et que l'on ne pourra nous donner une ligne rapide pour \$500,000.

Naturellement, dans un sens, l'honorable député a raison de faire cette déclaration, car il est vrai que des soumissions ont été faites par la Compagnie Allan et par M. Huddart, et que ces deux soumissions faites par des gens solvables, connaissant toutes les difficultés que présente cette route, ont demandé une somme beaucoup plus considérable que celle qui est mentionnée dans la soumission que nous considérons aujourd'hui. Mon honorable ami, le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), dit que nous sommes tous d'accord sur cette question. Je dois déclarer à l'honorable député qu'il se trompe. J'ai discuté cette question en présence de mes électeurs, et je ne serais pas conséquent aujourd'hui si j'appuyais cette mesure, et je serais coupable de lâcheté si je la laissais mettre aux voix, sans définir ma position. La position que je prends ici est celle que mes commettants me demanderont de prendre, s'ils ne me retirent pas leur confiance. Voici la question :

M. l'Orateur, avons-nous besoin de cette ligne rapide? Pour répondre à cette question et en arriver à une conclusion à ce sujet, nous devons prendre en considération la situation du pays et les circonstances dans lesquelles nous nous trouvons. Nous pouvons désirer avoir cette ligne rapide, cela pourrait être un bon placement, si nous avions de l'argent en abondance, mais nous devons examiner, avant de répondre à cette question, quelle est la situation du pays. Lorsque je regarde autour de moi, je vois que les cultivateurs canadiens sont pauvres, que les industries agricoles languissent, que les cultivateurs dont les terres sont hypothéquées, sont incapables, dans beaucoup de cas, de payer l'intérêt. Les créanciers hypothécaires ne veulent pas prendre jugement parce qu'ils savent qu'il serait désastreux pour eux d'avoir ces fermes entre leurs mains. Je vois que les travailleurs ne peuvent avoir de l'ouvrage durant l'année entière. Je vois que tandis que quelques hommes d'affaires sont, dans un sens, dans un état prospère, car ils se servent de la loi pour imposer des droits protecteurs à leur profit, la grande masse du peuple, les producteurs, les cultivateurs, les travailleurs, les contribuables ne sont pas dans une condition favorable, et que l'état du pays ne permet pas au gouvernement de se lancer dans des entreprises qui entraînent des dépenses, lorsque l'on peut éviter ces dépenses. Or, je prétends que la ligne rapide n'est pas une entreprise essentiellement nécessaire; ce serait commode et avantageux, cela profiterait à plusieurs entreprises commerciales en ce pays, il n'y a pas de doute, mais ce n'est pas une affaire essentiellement nécessaire. Nous avons la ligne

Allan, la ligne Beaver, la ligne Dominion, la ligne Donaldson, et les entrepôts frigorifiques à bord des steamers de ces diverses lignes sont amplement suffisants. Nous pouvons avoir tous les navires marchands dont le commerce a besoin pour expédier nos produits et nos marchandises.

Les moyens de transport ne nous manquent pas, et la seule question à décider est de savoir s'il est nécessaire d'accorder une subvention pour obtenir un service un peu plus rapide que celui que nous avons aujourd'hui. Il serait très commode d'avoir un service rapide, mais cela n'est pas essentiel. J'ai cru que la position prise à la dernière session par mon honorable ami de Québec-ouest (M. Dobell) était la position d'un homme d'affaires. Il a parfaitement compris les besoins du pays et toutes les conditions de ce projet. J'approuve la position qu'il a prise dans ce temps-là, et je dis comme lui que tout ce dont nous avons besoin, ce sont des steamers d'une grande capacité pour le transport des marchandises, d'une vitesse raisonnable, disons de 18 nœuds à l'heure, et qu'une ligne de ce genre remplirait mieux l'objet que nous avons en vue, qu'une ligne coûtant plus cher et composée de steamers d'une moins grande capacité pour le transport des marchandises. L'objet de cette ligne rapide, autant que je puis en juger, est d'obtenir le transport des voyageurs. Un service de 18 nœuds fera aussi bien et probablement mieux pour le transport des marchandises qu'un service de 20 nœuds. Un service plus lent fera, pour les fins d'emmagasinage à froid, aussi bien que la ligne rapide. Je crois que le principal objet que l'on a en vue en établissant ce service rapide, est d'avoir une ligne qui attirera les voyageurs par la route canadienne. C'est là une chose à désirer sans doute, mais j'aimerais savoir en quoi cette question peut intéresser mes électeurs de Norfolk, que les passagers de Chicago puissent passer par la voie canadienne ou par New-York. Est-ce que leur intérêt dans la matière est suffisant pour leur faire payer leur part de ces \$500,000 que coûtera cette ligne rapide? Il ne leur importe nullement que les voyageurs passent par Québec ou par New-York.

Je crois que mon honorable ami de Hamilton (M. Wood) avait parfaitement raison hier en supposant que, suivant les apparences, nous ne serons pas capables d'obtenir ce trafic, même en établissant cette ligne rapide. C'est un trafic interrompu, il commencera à Montréal ou Québec durant six mois de l'année, et sera à un port maritime, à Halifax ou Saint-Jean, pour le reste de l'année, et l'obstacle naturel au transport des voyageurs, d'après moi, sans être insurmontable, sera assez grand pour faire adopter la route de New-York. Dans tous les cas, nous n'aurons pas réussi, dans une large mesure, à obtenir le transport des passagers que nous espérons obtenir par ce contrat.

De plus, je dis que ce ne sont pas nos intérêts qui nous poussent à faire cette dépense. Nous pouvons nous passer de cette ligne rapide. Nous n'avons pas besoin d'ajouter réellement \$16,000,000 à notre dette. Quand nous examinons le but du projet, il n'y a pas de doute que c'est un projet impérial. Ce n'est pas un projet que l'opinion publique impose au gouvernement. Les influences qui ont pesé sur l'administration, les puissantes influences qui nous ont fait nous lancer dans cette entreprise, sont, sans aucun doute, des influences impériales. C'est l'une des parties d'un grand projet—le service rapide à travers l'Atlantique, un

service transcontinentale par la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, une ligne de steamers sur l'Océan Pacifique pour aller au Japon, en Chine et en Australie, et le câble du Pacifique—telles sont les parties d'un grand projet qui comprend l'établissement de cette ligne rapide; et nous nous lançons dans cette entreprise, surtout, parce que ce projet est cher aux hommes d'États anglais et pour obéir à des influences impériales.

Sir CHARLES TUPPER: Je désire, dès le début de mes remarques, dire à mon honorable ami (M. Charlton) qu'il est dans une profonde erreur en croyant que c'est le gouvernement impérial qui a suggéré l'idée d'un service transatlantique rapide. Le gouvernement canadien, à maintes reprises, a essayé d'obtenir l'appui du gouvernement impérial; il a exposé son projet au gouvernement anglais et a cherché de toutes manières à obtenir sa coopération. Je me suis rendu moi-même, accompagné des représentants de l'Australasie, au bureau colonial et j'ai, à maintes reprises, demandé avec instance et de la façon la plus énergique aux autorités impériales de se joindre à nous, et ce n'est qu'après l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel dont le très honorable M. Chamberlain est l'un des membres, que j'ai pu faire consentir le gouvernement impérial à se rendre aux vives instances du Canada et des colonies australasiennes. Ce n'est que dans ce temps-là que j'ai pu induire le ministre des Colonies à prendre ce projet en mains et contribuer pour un tiers aux dépenses que son exécution entraînerait.

M. CHARLTON: Bien; je suppose que mon honorable ami (sir Charles Tupper) est parfaitement en état de parler pour lui et pour son gouvernement, mais je ne crois pas qu'il ait répondu pour les honorables messieurs qui ont la responsabilité du projet soumis à la considération de cette Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Sur ce point, je puis déclarer au nom du gouvernement actuel, que le gouvernement impérial n'a jamais cherché à nous influencer. Tout ce que nous avons fait l'a été volontairement par nous comme représentant le peuple du Canada. Que nous ayons été sages ou non, c'est matière d'opinions, mais il ne serait pas juste de supposer que nous avons agi sous l'influence du gouvernement de Sa Majesté.

M. CHARLTON: Je suis très heureux d'entendre la déclaration de mon honorable ami, le ministre des Finances (M. Fielding). Mais je dois dire qu'il m'en coûte de ne pas croire que le gouvernement ait, comme moi, une raison suffisante d'adopter ce projet, si mon hypothèse relativement au désir impérial d'avoir ce projet avait été fondée. Si cela ne fait pas partie d'un projet ayant pour but l'établissement de communications d'Angleterre jusqu'à l'Australasie, si cela ne concerne pas le développement de relations commerciales entre les provinces et entre les colonies dans les limites de l'empire, alors je me trompe absolument, et si ce projet n'a pas pour le justifier l'idée du développement des intérêts impériaux, il est moins justifiable que s'il en était ainsi.

M. MILLS: Il est d'autant plus justifiable.

M. CHARLTON.

M. CHARLTON: Le pays auquel on propose d'accorder ce pouvoir est, je crois, passablement faible. Si ce n'est pas pour les intérêts impériaux, c'est un pays qui ferait mieux de conserver son pouvoir, et d'essayer de payer ses dettes et sortir de difficulté. Si nous étions entrés dans ce projet purement de notre propre volonté, si c'était un projet pour lequel nous n'avions pas demandé l'approbation du gouvernement impérial, si c'était un projet purement et entièrement canadien dès sa conception et dans ses fins, j'aurais encore moins à dire en sa faveur que je n'en dis sur la supposition que le gouvernement impérial y est intéressé. On n'exige pas de nous d'établir un service rapide sur l'Atlantique pour contribuer dans une grande mesure à la pose d'un câble dans le Pacifique, ou pour augmenter l'efficacité de notre service à vapeur avec l'Australasie, au point de vue des intérêts purement coloniaux ou domestiques; et si ce projet d'un service rapide sur l'Atlantique n'avait pas pour le recommander les raisons que j'ai exprimées, il est encore moins recommandable que je ne le supposais.

Sir CHARLES TUPPER: Comme je n'ai pas la permission de parler de nouveau sur ce sujet, mon honorable ami me permettra de dire qu'il ne doit pas confondre les intérêts impériaux et la pression impériale. Je crois que nous pouvons nous féliciter d'avoir persuadé le secrétaire des Colonies qu'il y avait de grands intérêts impériaux dans ce mouvement; mais loin d'avoir agi sous l'influence ou la pression impériale en présentant cette affaire, c'est tout le contraire. Ce sont les colonies qui ont essayé d'amener le gouvernement de Sa Majesté à le considérer comme nous sentions qu'il devait le faire, comme ayant une très grande importance impériale; et je crois que le résultat démontre que nous avons réussi à porter le gouvernement de Sa Majesté à croire qu'à part l'intérêt colonial, il y avait un grand intérêt impérial à attirer le Canada dans des relations beaucoup plus intimes avec la mère-patrie.

M. CHARLTON: Examinons un instant cette affaire relativement à sa portée sur les intérêts impériaux, aussi bien que sur nos propres intérêts domestiques. On peut soulever la question de savoir si nous avons fait notre devoir envers l'empire—si nous sommes suffisamment libéraux dans l'avancement des intérêts impériaux. Quant à ce qui concerne l'établissement d'une ligne de transport transcontinentale rapide et un service sur le Pacifique, voyons ce que nous avons dépensé. Nous avons construit un chemin de fer à travers ce continent. Ce chemin de fer sert, naturellement, d'importants intérêts canadiens, mais c'est également une grande route impériale, qui augmente beaucoup la puissance et la force de l'empire britannique. Pour construire ce chemin de fer nous avons dépensé \$70,000,000; en outre, nous lui avons donné 18,000,000 d'acres de terres; et à part l'argent et les terres, nous avons donné à la compagnie des privilèges spéciaux, dont nous rattachons maintenant quelques-uns, en grande partie au prix de la subvention projetée en faveur du chemin de fer du Pas du Nord-de-Corbeau. Si nous additionnons les dépenses que nous avons faites pour encourager cette ligne de chemin de fer impériale le total n'atteindrait guère moins de \$100,000,000. Or, si les autorités impériales ne nous demandent pas ce service rapide sur l'Atlantique, comme l'honorable

monsieur nous affirme qu'elles ne nous le demandent pas, nous pouvons l'examiner au point de vue de nos propres intérêts ; et si nous le considérons à ce point de vue, il y a encore moins de raison de faire cette énorme dépense que si nous le considérons à d'autres points de vue. Notre attitude envers l'empire devrait naturellement être amicale ; elle l'est. Elle devrait être loyale ; elle l'est. Le Canada ne manquera jamais d'appuyer les intérêts impériaux. Il a fait son devoir et plus que son devoir déjà sous ce rapport, et il est prêt à le faire encore à l'avenir. Mais la question que nous avons à examiner sans passion est de savoir si la loyauté du Canada envers les intérêts impériaux exige que nous fassions cette énorme dépense pour un service rapide sur l'Atlantique. L'honorable chef de l'opposition nous a dit que l'intérêt de l'empire ne l'exige pas ; ce point est réglé. Puis se présente la question : est-il de notre intérêt de le faire, outre des intérêts de l'empire ? Et je ne peux pas voir qu'il soit de notre intérêt de nous imposer cette énorme dépense dans le moment actuel.

Les parties du pays qui devront payer les dépenses ne sont pas directement très intéressées dans le projet. Au moins \$300,000 des \$500,000 seront payés par la province de l'Ontario, à présent du moins. Les provinces du Nord-Ouest devront payer leur part, ainsi que la province de la Colombie-Anglaise. Il n'y a aucune partie de cette confédération à partir de l'Ontario et à l'ouest de l'Ontario, qui soit spécialement intéressée à s'imposer cette lourde obligation ; et si tel est le cas, et si la province de l'Ontario doit payer les trois cinquièmes de la dépense, en ma qualité de représentant de cette province, et consultant les intérêts de mes propres commettants, je crois qu'il est prématuré d'assumer cette obligation. Ce pays accablé par sa dette comme il l'est, avec ses énormes charges flottantes, avec sa faible population, avec ses intérêts qui progressent lentement, avec des conditions d'affaires comme celles qui existent dans le pays, nous devrions nous abstenir de nous lancer dans des projets qui entraînent une dépense d'argent quelconque, qu'on peut raisonnablement éviter de faire dans ce moment-ci. Voilà le terrain sur lequel je me place dans cette affaire. Les présentes perspectives d'affaires dans ce pays ne sont plus favorables. Les conditions peuvent changer, mais dans les conditions présentes, rien ne nous justifie de faire de fortes dépenses que nous pouvons éviter. En terminant, je dis, pour justifier les doutes que j'exprime sur l'opportunité de faire ce pacte dans le moment actuel, que cela équivaut à l'intérêt sur plus de \$16,000,000. Même après avoir annulé les autres contrats avec des steamers, cela équivaudra à l'intérêt sur \$7,000,000 ou \$8,000,000 ; et dans les conditions actuelles du pays, avec la nécessité absolue qui existe de faire de grandes dépenses dans d'autres directions, je révoque sérieusement en doute la sagesse d'entreprendre ce projet dans le moment. J'ai pris la liberté d'exprimer ces opinions, non pas pour des considérations personnelles, mais parce que ce sont les opinions de mes commettants, et parce que mes électeurs exigent que je dise sur le parquet de cette Chambre ce que j'ai dit devant eux, et ce que je serais obligé de dire en tout lieu et en tout temps, si j'exprimais leur opinion sur cette affaire.

M. CLARKE : Il serait regrettable si les opinions exprimées par l'honorable député qui vient

de parler (M. Charlton) étaient comprises par la Chambre comme étant les opinions de la population de la grande province de l'Ontario dont il est l'un des représentants. Je n'ai aucun doute qu'en tant qu'il a pu juger exactement de l'opinion de ses propres commettants, l'honorable monsieur l'a exprimée. Mais je répudie, de la part d'un grand nombre d'autres comités de la province de l'Ontario et de la part d'un grand nombre de gentlemen ayant de grands intérêts commerciaux dans la province, les expressions dont l'honorable député vient de se servir. En ma qualité d'humble membre de cette Chambre, j'appuie ce projet, non seulement parce que les Canadiens en ont besoin, mais parce qu'il fait partie d'un projet impérial dans le meilleur sens de ce terme. Nous avons fait construire à travers ce continent la meilleure ligne de chemin de fer de l'Amérique ; nous avons un système de canaux communiquant avec l'océan à partir de la tête des grands lacs, lequel n'a pas son pareil parmi tous les systèmes de canaux au monde ; nous avons un système postal dont nous sommes fiers ; nous avons établi sur l'océan Pacifique des lignes de steamers nous reliant à l'extrême ouest et aux colonies de l'Australasie, qui ne le cèdent en rien à n'importe quelle autre qui traverse ces eaux ; et nous avons besoin de cette ligne de steamers rapides pour compléter la chaîne de communications entre la mère-patrie et les extrêmes limites de notre vaste empire. Ce n'est pas une question qui n'a été étudiée qu'hier ou aujourd'hui par les marchands et les principaux hommes d'affaires de la province de l'Ontario, et je suis surpris qu'un gentleman de grande expérience comme l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) ignore le fait que la chambre de commerce de Toronto, composée d'au moins 1,000 membres, dont un tiers vit en dehors de la ville de Toronto et tous d'éminents marchands, manufacturiers ou financiers faisant des affaires dans toute la province, s'est prononcée formellement et sans équivoque en faveur d'une ligne de steamers rapides sur l'Atlantique. Je ne désire pas faire perdre le temps de la Chambre, mais de crainte que les remarques de l'honorable monsieur ne soient prises comme l'expression des vœux et des sentiments de la classe commerciale de la province de l'Ontario, j'espère que la Chambre permettra de lire quelques extraits des rapports annuels et des messages présentés à la chambre de commerce de Toronto par les divers présidents de ce corps dans les cinq dernières années. En 1892, pendant que M. Hugh-N. Baird, un des plus grands marchands de la province, et dont les affaires se ramifient dans toute la Confédération, occupait la charge de président de ce corps, voici ce qu'il disait dans son discours annuel :

Il n'y a pas de sujet qui intéresse plus immédiatement les hommes d'affaires que l'amélioration de notre service des voyageurs et des postes à travers l'Atlantique. C'est, de fait, une affaire de première nécessité pour notre commerce. Parlant dans cette chambre, il y a quelques jours à peine, un membre de cette Chambre a montré que pendant un récent voyage d'un des grands steamers allant de New-York à Liverpool, un cinquième des voyageurs étaient des Canadiens. Pourquoi, lorsque nous avons des ports de mer de 400 à 600 milles plus rapprochés de Liverpool que ne l'est New-York, serions-nous obligés d'envoyer nos acheteurs, nos malles, nos messageries par cette dernière ville pour être expédiés plus promptement ? Les grands progrès que le Canada a faits dans les chemins de fer d'un océan à l'autre, et le service rapide sur le Pacifique, manquent en grande partie leur but, si nous ne faisons pas de nouveaux progrès sous le rapport de voyages rapides sur l'Atlantique. Il est parfaitement vrai que ce pays a grandi plus vite que le présent service.

J'approuve donc cordialement la résolution adoptée à l'Assemblée générale spéciale de la chambre de commerce, le 16 du courant, qui disait "un service rapide de première classe par des steamers canadiens sur l'Atlantique augmenterait sensiblement la valeur de nos importations européennes, augmenterait considérablement la valeur de notre trafic de voyageurs, améliorerait notre service postal avec l'étranger et aurait en outre une importance nationale." Il est évident pour nous, de plus, que la dernière partie de la résolution insistant sur le besoin d'arrangements nécessairement exigés de la part du gouvernement "pour assurer ce service et lui donner le contrôle de tel service de chemin de fer qui devra avoir une telle ligne de steamers," répondra à l'opinion des hommes de commerce dans tout le pays.

Voilà les opinions présentées à la chambre de commerce par M. Hugh-N. Baird lorsqu'il a prononcé son discours annuel à la fin de son terme d'office en 1893. Assurément, on ne peut affirmer que ce gentleman ne savait pas ce qu'il disait lorsqu'il s'est servi des expressions les plus fortes et les plus formelles possible dont une personne dans sa position pût se servir pour appuyer l'établissement immédiat d'une ligne de steamers rapides sur l'Atlantique.

En 1893, ce sujet a été touché par le président de la chambre de commerce sortant de charge, et qui, cette année, était M. R. R. Wilkie, le directeur gérant d'une des plus grandes institutions financières de la province de l'Ontario. M. Wilkie exprima son opinion sur la nécessité d'un service de steamers rapides sur l'Atlantique, dans les termes suivants :

Cette chambre s'est prononcée plus d'une fois en faveur d'un service à vapeur de première classe avec l'Angleterre. Il n'y a aucune exagération à dire que le présent service est lent et insuffisant, et a eu l'effet de pousser les Canadiens vers les ports étrangers et les lignes de steamers étrangers.

Il est humiliant pour nous, Canadiens, de considérer que pour un voyage en Angleterre, si nous ne voulons pas perdre de trois à cinq jours de temps, nous sommes obligés de prendre les navires des ports étrangers par une route de 430 milles plus longue que par la voie de Québec.

Le dernier extrait que je vais lire est tiré du rapport du président de la chambre de commerce, en 1896, à la fin de son terme d'office. M. Stapleton Caldecott, un de nos principaux marchands et importateurs, alors président de la chambre de commerce de Toronto, parle ainsi de la ligne de steamers rapides :

La question d'un service de steamers rapides sur l'Atlantique est une question de grande importance pour le Canada et pour l'Empire. Le conseil est profondément convaincu de la valeur et de la nécessité de ce service. Il est passé le jour où le Canada sera satisfait d'un service inférieur à vingt nœuds. Nous possédons de grands avantages, géographiques, puisque nous nous trouvons à plusieurs centaines de milles plus près de la Grande-Bretagne que Boston ou New-York. Perdrons-nous cet avantage, parce que nous avons des bateaux lents marchant à l'heure plusieurs nœuds de moins que les navires qui voyagent entre les États-Unis et l'Angleterre? Avec un service rapide sur l'Atlantique, une route directe et rapide par chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique, avec une autre ligne de steamers rapides de Vancouver au Japon, à la Chine et à l'Australie, je ne vois rien qui empêche le Canada de devenir la grande route de l'univers entre l'est et l'ouest; les théés, les cafés, les fruits, les soies et autres produits de l'Orient seront transportés par nos chemins de fer, et le Canada lui-même sera mis en évidence devant l'univers d'une manière dont les plus optimistes dans le passé ne pouvaient concevoir la possibilité. De quelle meilleure manière pouvons nous annoncer notre pays? De quelle manière peut-on mieux porter à l'attention des millions de travailleurs les grandes prairies onduleuses du Nord-Ouest, qui ne demandent que des bras pour produire des fruits et devenir une source de richesse et de bonheur pour des millions d'humains?

Le fait que l'honorable Joseph Chamberlain a promis une subvention impériale de £75,000 par année, si l'on organisait un tel service sur l'Atlantique, joint à cet

M. CLARKE.

autre fait que le gouvernement a promis une autre subvention de \$750,000, devrait rendre cet important service un fait accompli d'ici à deux ans. Le gouvernement peut compter avec confiance sur l'appui de la chambre de commerce pour encourager ce grand projet impérial.

Je crois qu'après avoir lu les opinions de ces gentlemen, qui sont bien favorablement connus dans toute la confédération, il est inutile d'occuper plus longtemps l'attention de la Chambre. Je félicite l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) sur ce qui paraît être le très-avantageux arrangement qu'il a conclu. S'il a réussi à s'assurer de navires de la capacité, de la vitesse et de la construction voulues et épargné au pays une dépense de \$250,000 par année, je crois qu'il mérite les remerciements de la Chambre et du pays. Je ne saurais exprimer d'opinion sur la question de savoir si ces navires réussiraient, mais je félicite le gouvernement sur le fait qu'il met à exécution la politique de ses prédécesseurs, dont l'adoption sera d'un avantage permanent, je crois, non seulement pour le Canada, mais pour toutes les parties de l'empire. J'appuie cordialement la résolution en faveur de la subvention proposée par les honorables membres de la droite.

M. McMILLAN : Je ne pourrais laisser passer cette occasion d'exprimer les sentiments et les opinions des cultivateurs de la partie est de l'Ontario sur cette question. J'ai assisté à plusieurs grandes assemblées dans cette province, dans lesquelles on a discuté à fond la ligne de steamers rapides, et j'en suis encore à entendre un seul cultivateur élever la voix en faveur d'une aussi forte dépense pour ce service. Il n'y a pas de doute qu'à cette époque, on s'attendait que la dépense serait beaucoup plus grande, parce qu'on croyait qu'il faudrait donner une somme de \$750,000 par année; mais permettez-moi de dire que la récente crise commerciale par laquelle le Canada vient de passer a été causée en grande mesure par l'état de marasme des industries agricoles, et lorsque l'on a présenté en premier lieu le projet de steamers rapides, les circonstances lui étaient encore plus favorables à cette époque qu'elles ne le sont aujourd'hui, parce qu'alors, nous n'avions aucun moyen de transporter nos articles périssables à travers l'Atlantique dans des réfrigérateurs. Maintenant, cependant, que nous avons des steamers faisant le service jusqu'à Glasgow, Liverpool, Bristol et Londres, munis de réfrigérateurs pour transporter nos produits périssables et les débarquer dans les meilleures conditions, il n'est plus aussi nécessaire qu'auparavant d'avoir une ligne de steamers rapides. On pourra dire que cette ligne transporterait par delà l'océan nos produits en trois ou quatre jours de moins, mais quel avantage cela donnera-t-il aux cultivateurs? Lorsque nous aurons l'entmagasinage à froid, nos produits ne pourront souffrir de passer deux ou trois jours de plus sur l'océan. J'ai traversé l'Atlantique fréquemment dans ces dernières années, et d'après l'expérience que j'ai acquise, il sera impossible de faire marcher une ligne de steamers à une vitesse de vingt ou vingt-deux nœuds à l'heure par la route du Saint Laurent. Voici l'opinion d'un gentleman de la ville de Québec sur cette même question. Je la prends dans un article publié dans le *Queen's Quarterly Magazine* et écrit par M. Sandford Fleming. Dans cet article, voici ce qu'il dit de l'ouvrage de M. Henry Fry, un éminent marchand de bois de Québec :

Entre autres choses déclarées par M. Fry, est le fait que les malheureuses pertes de vies et de biens n'étaient pas dues au manque d'habileté ou d'expérience de la part des propriétaires ou des capitaines. Il exprime cependant l'opinion que le gouvernement n'était pas exempt de blâme en exigeant la vitesse en face des sérieux obstacles qu'on a présentés contre la marche rapide et en imposant de fortes amendes pour le manque de ponctualité dans la livraison des malles dans les limites de temps stipulées au contrat.

Or, voici une condition imposée à présent à la compagnie de steamers, qui la forcera presque à faire marcher leurs navires à une vitesse dangereuse lorsqu'ils seront entrés dans le détroit de Belle-Isle et dans le golfe Saint-Laurent. Dans les trois dernières années, j'ai moi-même deux fois presque fait naufrage, alors que le navire n'allait qu'à environ huit nœuds à l'heure. Une fois, j'aurais pu sauter du navire sur un iceberg, que par un simple hasard, le capitaine a pu apercevoir juste à temps pour s'empêcher de le frapper. Une autre fois, nous sommes arrivés à deux perches d'un iceberg, et le steamer ne marchait alors qu'à sept nœuds à l'heure. Dans le mois de juillet dernier, alors que le steamer allait à six ou sept nœuds à l'heure et que le temps était très brumeux, nous frappons un iceberg juste en dehors du détroit de Belle-Isle, et si c'eût été pendant une nuit orageuse, nous aurions certainement coulé à fond. En tout cas, nous avons dû retourner à Saint-Jean de Terre-neuve et nous y sommes restés deux semaines. Il est presque impossible pour aucun steamer de marcher à la vitesse stipulée au contrat. Bien que la compagnie ait pourvu à une ligne de torpilleurs qui précéderont les steamers, que deviendront les torpilleurs s'ils frappent ? La perte de vies ne sera sans doute pas aussi grande qu'à bord du navire, mais le danger pour l'équipage du torpilleur sera tout aussi grand ; et comme il lui faudra se tenir à un demi-mille en avant du steamer, ce dernier ne pourra le suivre qu'au son du sifflet, parce qu'on ne peut voir à aucune distance en avant dans le brouillard. J'ai souvent voyagé sur le fleuve, alors qu'on ne pouvait pas voir de l'avant à l'arrière du bateau tant le brouillard était épais, de sorte qu'il n'y aura que le son du sifflet du torpilleur pour guider le steamer.

Permettez-moi de répéter que la classe agricole ne retirera aucun avantage de cette ligne rapide, parce que nous avons déjà un nombre suffisant de navires pour transporter tous nos produits en Angleterre, et assez d'espace d'emmagasinage à froid pour nos produits périssables. Tout ce qu'on peut dire en faveur de ce projet, c'est que jusqu'à un certain point l'honneur du gouvernement canadien y est engagée. Que cette promesse ait été faite de notre propre volonté ou par pression, je ne saurais le dire, mais on nous dit qu'elle a été donnée volontairement par le gouvernement canadien, de son propre mouvement. Eh bien ! tant pis pour le gouvernement canadien, si la Grande-Bretagne n'a pas besoin de cette ligne dans les intérêts impériaux. Au nom des cultivateurs de l'Ontario, j'avertis franchement le gouvernement aujourd'hui que lorsqu'il est monté au pouvoir, c'était avec l'idée de réduire les dépenses et non de les augmenter, et que s'il continue à les augmenter comme il le fait à présent, il aura un compte à régler avec le peuple.

M. CASEY : Cette question est l'une de celles sur lesquelles naturellement chacun aura sa propre opinion, mais je serais peiné que l'on crût que

l'opinion publique de l'Ontario ou même de la classe agricole de l'Ontario était généralement hostile au projet proposé par le gouvernement. Je ne prétends pas être moi-même un cultivateur aussi heureux que mon honorable ami (M. McMillan), qui vient de parler, mais je représente un comté agricole, et je dois rendre compte de mon vote sur cette question à un corps nombreux et intelligent de cultivateurs. Je ne me sens pas très effrayé d'avoir à les rencontrer après avoir appuyé la proposition du gouvernement. Mon honorable ami de Huron-sud (M. McMillan) dit que les cultivateurs n'ont pas autant besoin de cette ligne rapide qu'avant qu'on eût fourni un emmagasinage à froid. Eh bien ! M. l'Orateur, il faut admettre cela, mais d'un autre côté, nous sommes parfaitement libres de dire que le gouvernement qui a fourni l'emmagasinage à froid pour la commodité spéciale des cultivateurs pouvait à bon droit fournir une ligne rapide plus particulièrement destinée aux voyageurs pour l'avantage du reste de la société.

Je ne suis pas un de ces cultivateurs ou de ces représentants de cultivateurs, qui croient que toute la législation du pays doit être directement faite en vue des cultivateurs, et je ne crois pas que mon honorable ami de Huron-sud en soit un non plus. Il n'est pas nécessaire de montrer que toutes les lois que nous faisons ici sont dans l'intérêt spécial des cultivateurs pour obtenir en leur faveur l'appui des cultivateurs. Le principal argument en faveur de la ligne rapide est, à mon avis, la réclame qu'elle fera pour le pays. J'emploie le mot "réclame" dans le sens large du mot. Cette ligne rapide attirera un courant de voyageurs à travers le Canada, et tendra à faire du Canada la grande route entre la Grande-Bretagne et l'extrême Orient. Il n'y a aucune raison, si les parties intéressées améliorent quelque peu le service sur le Pacifique, et si le projet réussit, qui empêcherait le courant des voyageurs venant d'Angleterre et de toute l'Europe qui passe maintenant par le canal de Suez, de passer par le Canada. Un honorable député en arrière de moi dit que ce serait une réclame dispendieuse. La somme d'argent qu'elle comporte est certainement considérable, mais le prix d'une réclame ne montre pas toujours ce qu'elle coûte. Aucune réclame n'est dispendieuse si elle produit des résultats proportionnés au prix, et je crois que cette réclame produira plus de résultats qu'en proportion du prix.

L'honorable député de Huron-sud a dit une chose que j'approuve entièrement. Il a fait remarquer que la classe agricole est opposée à une dépense de \$750,000 pour cette ligne rapide, et ses remarques ont d'autant plus de poids, que c'est à cette dépense considérable que les cultivateurs se sont surtout opposés. Mais lorsqu'ils sauront que ce service rapide a été obtenu pour \$250,000 de moins que ce que l'Etat s'était d'abord engagé à payer, l'opposition qu'ils manifestaient au projet fera place à un sentiment de reconnaissance envers le gouvernement qui a réalisé cette économie. Voici la position dans laquelle nous nous trouvons : le pays s'était engagé à une dépense de \$750,000 pour ce service. Comment le gouvernement pouvait-il honorairement se libérer de cette obligation ?

S'il peut assurer le service pour \$250,000 de moins que ce que l'on se proposait de dépenser, il me semble que les paroles de félicitations que l'honorable député de Toronto (M. Clarke) adressait au cabinet sur l'arrangement qui avait été fait, s'appliquent bien à la situation actuelle.

Sans doute qu'il faut tenir compte des difficultés de la navigation. On ne prétend pas que c'est une ligne rapide idéale, ni la plus rapide qu'il soit possible d'avoir entre le Canada et l'Angleterre; on prétend seulement que c'est la meilleure qu'il était possible d'avoir dans les circonstances. Il y a naturellement un grand avantage à amener les voyageurs et les marchandises aussi loin dans l'intérieur du pays qu'il est possible de les amener par eau, au lieu d'un transbordement par chemin de fer, qui est plus dispendieux. C'est pour cette raison que Québec a été choisi comme terminus d'été, de préférence à quelque autre port plus à l'est.

La navigation dans le détroit de Belle-Isle offre de grandes difficultés, mais plus les steamers de la nouvelle ligne seront rapides, plus ils seront en état de regagner durant le reste de la traversée le temps perdu dans le détroit de Belle-Isle, et plus le voyage se fera rapidement.

J'étais à Montréal l'automne dernier, lorsqu'est arrivé le *Canada*, un steamer à peu près dans le genre de ceux qu'on nous propose. Il avait fait une traversée d'une vitesse moyenne de 18 nœuds à l'heure, à venir jusqu'à Montréal, ce qui inclus dans le voyage un parcours considérable de navigation fluviale difficile. Si un steamer n'ayant aucun intérêt spécial à sauvegarder a pu faire le voyage jusqu'à Montréal en maintenant une vitesse moyenne de 18 nœuds à l'heure, des navires construits spécialement pour cela et dont les propriétaires seront liés par contrat pourront certainement maintenir une vitesse de 20 nœuds jusqu'à Québec. Il va sans dire que le *Canada* n'a pas maintenu sa vitesse de 18 nœuds à l'heure dans le détroit de Belle-Isle, mais il a regagné le temps perdu, en augmentant la vitesse en pleine mer. Les steamers de la nouvelle ligne feront la même chose. S'ils veulent maintenir une vitesse moyenne de 20 milles, il leur faudra faire mieux que cela, en pleine mer.

Pour toutes ces considérations, je crois que les cultivateurs pas plus que les autres classes de la société n'ont le droit de murmurer contre le marché conclu par le gouvernement; ils doivent au contraire se féliciter de ce que le gouvernement ait pu économiser un tiers de la somme que ce service devait d'abord coûter.

M. ROGERS: Mes opinions sont parfaitement exprimées par ceux qui ont pris la parole au point de vue de la classe agricole, et je n'aurai pas de longues remarques à faire. Nous devons nous laisser guider, en grande partie, par un homme de l'expérience de M. Sanford Fleming; nous savons tous que c'est un homme de progrès et d'idées avancées, et il s'est fortement prononcé contre la possibilité de cette entreprise.

L'honorable député de Toronto (M. Clarke) nous a fait connaître l'opinion de la chambre de commerce sur ce projet. Nous savons que toute la classe commerciale et tous ceux qui sont pressés d'aller en Europe et d'en revenir au plus tôt ont intérêt à avoir une ligne rapide. Mais lorsque la chambre de commerce de Montréal, la chambre de commerce de Toronto, ou l'association des banquiers tiennent leurs réunions annuelles, on ne discute pas le nombre de manufacturiers qu'il y a dans le pays, ni la somme de leurs exportations, ni le nombre d'hommes d'affaires, d'avocats ou de médecins qui sortent chaque année de nos collèges, mais du nombre de boisseaux de blé que nous avons à exporter, des

M. CASEY.

sommes d'argent que ce blé et les autres produits agricoles apporteront dans le pays, et qui s'élèvent à plus de \$60,000,000. C'est facile pour ces associations de parler de ces questions, mais ces produits sont le résultat de nos peines et de notre travail, du matin au soir, et d'un bout de l'année à l'autre. C'est très joli de passer des résolutions en faveur de dépenses extravagantes, quand elles doivent être faites dans notre propre intérêt.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan), ce dont nous avons surtout besoin, ce n'est pas autant de la vitesse que d'amples facilités et des taux modérés pour le transport de nos marchandises.

Nous subventionnons déjà dix-sept steamers—et trois autres vont être ajoutés à la liste—pour transporter nos produits en Europe. Cette charge est déjà assez lourde sans y ajouter encore une somme considérable, simplement pour s'assurer la vitesse. Nous croyons aussi que les neuf dixièmes de ceux qui vont en Europe, ne regardent pas à être un ou deux jours de plus en mer. La plupart voyagent par plaisir ou pour leur santé, et avec deux jours de plus de traversée, ils font plus ample connaissance entre eux, et commencent à peine à s'amuser. Ceux qui sont pressés peuvent prendre la ligne de New-York, qui est plus rapide et plus sûre.

Le chef de l'opposition prétend que l'entreprise ne réussira pas, parce que nous n'accordons pas une subvention assez élevée; la grande majorité de la population, ceux qui ont fait le pays ce qu'il est, et qui continuent à le maintenir, ne verseront pas une larime si l'entreprise échoue.

Une autre grande raison, c'est que la construction des navires subit de grands changements d'année en année, et d'ici à quelque temps, nous aurons peut-être des navires qui traverseront l'Atlantique à raison de 30 nœuds à l'heure. Alors, où serions-nous avec notre service de 20 nœuds, pendant 10 ans, pour \$500,000 par année? Nous ne perdriens rien si cette entreprise était retardée de quelques années. Je sais que très peu de membres de cette Chambre partagent mes opinions sur cette question, et je crains que notre influence ne se fasse pas beaucoup sentir sur le gouvernement. J'appuierais avec plaisir une motion pour différer l'entreprise pendant un certain temps, mais cette motion aurait si peu de partisans, que je ne veux pas prendre la responsabilité de proposer un amendement à la résolution.

M. RATZ: J'ai quelques remarques à faire avant que le vote soit pris. L'honorable député d'Elgin (M. Casey) a dit, il y a un instant, qu'il représente un district agricole, et j'ai cru comprendre de ses remarques que la classe agricole est en faveur de ce projet d'une ligne transatlantique rapide. Cela est possible, mais dans ce cas, je dois dire que la classe agricole du district que je représente n'est pas de cet avis. Les cultivateurs de Middlesex-nord, autant que j'ai pu m'en rendre compte, ne sont pas du tout en faveur de cette ligne rapide. Ils savent qu'en fin de compte, ce sont eux qui auront à payer la plus grande partie des dépenses, et c'est eux qu'on devrait surtout consulter, et dont l'opinion devrait être prise en considération.

Comme on l'a déjà fait remarquer, peu importe au cultivateur que son boisseau de blé ou son baril de farine arrive en Angleterre une journée ou deux plus tôt que s'ils étaient expédiés par les steamers

transatlantiques ordinaires ; cela n'a aucune importance pour lui.

Des arrangements sont déjà conclus pour l'installation de compartiments froids, pour le transport de nos produits à bord des navires actuels, de sorte que l'installation de compartiments froids dans les navires rapides ne nous sera pas d'une grande utilité.

On peut sans doute prétendre que cela attirera un certain nombre de voyageurs par voie du Canada. Cela se peut, mais est-ce un avantage suffisant pour que nous payions \$500,000 par année pour ce service ?

On a aussi beaucoup parlé des difficultés de la navigation dans le détroit de Belle-Isle ; et il n'y a pas le moindre doute que ces nouveaux steamers ne pourront pas naviguer plus vite dans ces parages que les steamers ordinaires d'aujourd'hui, et il est possible que pour cette raison, nous ne puissions pas avoir un service de 20 nœuds à l'heure.

Il y a une autre question qui est peut-être aussi très importante. J'ai vu quelque part qu'un inventeur a actuellement en construction un navire d'un nouveau modèle, avec lequel il prétend traverser l'océan en 48 heures. Si ces espérances se réalisaient, où en serions-nous avec notre service de 20 nœuds ? Nous serions complètement éclipsés. Il nous faudrait résilier ce contrat, et il n'y a pas de doute que ceux qui en demandent aujourd'hui l'adoption seraient les premiers à demander à traverser l'Atlantique en 48 heures. Pour ces raisons et à titre de représentant d'une circonscription agricole, je proteste contre cette entreprise.

M. STUBBS : Je n'abuserai pas de la patience de la Chambre ; mais comme cette question intéresse beaucoup la classe agricole, et vu que je représente un district agricole, je dois dire que ce projet est universellement condamné par les cultivateurs de Cardwell. Si le vote est pris sur cette résolution, je croirai de mon devoir de voter contre. Jusqu'à présent, il semblerait que la résolution doive être adoptée sans protestation. Dans ce cas, je ne puis que féliciter le gouvernement d'avoir conclu un marché beaucoup plus avantageux pour le pays que celui qui avait été fait par l'ancien gouvernement. Mais, bien qu'il soit meilleur, il ne me paraît pas être dans l'intérêt du pays, et si le vote est pris, je voterai contre.

M. FOSTER : Avant que le vote soit pris, je désire féliciter le gouvernement et surtout le chef du gouvernement, sur cette conversion, la plus remarquable, sinon la plus subite, dont il nous donne le spectacle par sa nouvelle attitude sur cette question du service rapide. Elle n'a pas été aussi instantanée que cette conversion dont nous parle le Nouveau-Testament, mais je la crois aussi complète. Nous n'entendons plus mon honorable ami se livrer à des dénonciations furibondes et à des massacres en règles de tout projet tendant à l'établissement d'un service rapide. Il a adopté la politique impériale, et par sa nouvelle attitude, il déclare que durant les années passées, non pas durant ses années de jeunesse, mais durant son âge mûr, et il n'y a pas longtemps, il se trompait ou critiquait pour le simple plaisir de faire de l'opposition.

Je félicite le gouvernement de ce que les responsabilités du pouvoir lui ont fait modifier le ton, et

lui ont fait adopter sur ces grandes questions des vues différentes de celles que les ministres professaient quand ils étaient de simples membres de l'opposition, et se croyaient sans responsabilité. Mais je tiens à faire remarquer à mon honorable ami, afin que cela lui serve de leçon, si jamais il retourne dans l'opposition, qu'il y a un certain danger à combattre dans l'opposition, uniquement pour faire de l'opposition, tous les grands projets d'un gouvernement. Mon honorable ami a combattu, et combattu vigoureusement, le projet d'un service rapide, et il a fait l'éducation de quelques-uns de ceux qui siègent derrière lui. Mais s'il a pu exécuter sa volte-face vivement et complètement, le spectacle que nous offre la droite aujourd'hui nous prouve qu'il y a un certain nombre de ses partisans qui n'ont pu le suivre, ou tourner aussi rapidement que lui. L'honorable député de Hamilton (M. Wood) est tellement en arrière, qu'il prend pour guide, sur cette question, un article du *Globe*. Dans son innocente candeur, il a lu ce qu'il croyait être un article de fond du *Globe*, et il s'est dit que s'il parvenait à mettre les deux pieds sur ce terrain, il serait solidement installé. C'est ainsi qu'il s'est hissé sur cet article du *Globe* il y a quelques mois, et s'est présenté devant la Chambre avec toute la confiance et l'impétueuse vigueur dont il est capable, et a déclaré qu'il avait raison de s'opposer à l'établissement d'un service rapide, en disant : "Voici les raisons sur lesquelles je m'appuie," et il brandissait une liasse du *Globe* vieille de quelques semaines.

Mais il a rendu un mauvais service au *Globe*, car hier soir, ce journal nous arrivait avec un article précédé de titres pompeux, dans lequel il célébrait la politique vigoureuse et courageuse du gouvernement, en disant qu'il ne craignait pas de dépenser une piastre, quand il en avait ainsi décidé, et qu'il allait inaugurer une politique vigoureuse et hardie à propos d'un service rapide sur l'Atlantique. Et depuis quelques semaines, ses écrits en faveur de ce service rapide ont été aussi élogieux et aussi vigoureux, que l'était celui de l'autre jour que mon honorable ami a eu la malchance de choisir comme guide de sa conduite.

Qu'il apprenne par là qu'il n'y a rien de stable dans un article de fond du *Globe*, que, d'ailleurs, il n'y a rien de stable dans les déclarations d'un homme d'Etat libéral, quand il est dans l'opposition. Qu'à l'avenir, il modère soigneusement sa conduite sur ce que disent ses chefs et le *Globe* sur ses questions, l'année, le mois et le jour même où il s'agit de mettre le projet à exécution.

D'autres honorables députés de la droite sont aussi arriérés et n'ont pas pu exécuter leur volte-face avec ensemble. Quelques-uns se rattraperont peut-être lors du vote, comme le chef des Patrons l'a presque laissé entendre. Il croit que la résolution sera adoptée, et comme ils ne sont qu'un petit nombre, les principes ne comptent pour rien. Si vous commandez assez de votes pour renverser un adversaire, faites-le, mais s'il ne s'agit que de principe, ne montrez pas votre jeu. Je recommande cette matière aux Patrons et à leur chef dans cette Chambre.

Il y a un point sur lequel les adversaires du service rapide s'entendent pour donner une fiche de consolation au gouvernement tout en combattant son projet, c'est qu'au point de vue financier, il a fait un meilleur marché que l'ancien gouvernement. On s'apercevra plus tard que cela reste à savoir.

Si ce projet est honnêtement entrepris, avec la conviction qu'un service rapide sur l'Atlantique est une nécessité du moment, je crois pouvoir me permettre une objection que l'honorable ministre et le gouvernement en demandant à la Chambre d'approuver cette résolution, se livrent à une expérience dangereuse. Ils courent tous les risques d'une tentative nouvelle. Ils ont adopté un nouveau modèle de navires, et les honorables députés de l'Ontario l'admettent en acceptant comme base de la diminution dans les prix le nouveau modèle sur lequel les navires seront construits, le modèle dit *bottle-necked type*. Ceci est une innovation. Des barges à charbon ont été construites sur ce modèle; (des steamers à charbon ont été construits sur ce modèle; mais jamais des navires à passagers ayant à faire un service déterminé et important n'ont été construits sur ce nouveau modèle dont on parle.

Mon honorable ami (sir Richard Cartwright) se trouve dans cette position que lui et son gouvernement demandent au parlement un crédit de \$500,000 et plus pour permettre à un inventeur, pas même à un inventeur, mais au courtier d'un inventeur, de faire des expériences avec une invention qui n'a jamais encore subi d'épreuves.

L'entreprise peut réussir, mais même si elle réussit, cela ne fait disparaître qu'une des nombreuses éventualités. C'est très joli de la part de l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) de chercher à calmer les appréhensions de ses partisans en se livrant à des prophéties et en disant que le projet aura un grand succès. M. Knapp fait la même chose. Allez à Brockville et causez avec M. Knapp, qui est à faire construire un navire, non en forme de goulot de bouteille, mais en forme de baril, et qui, en 48 heures, doit rouler de Halifax à Liverpool. Il vous dira qu'il n'a pas le moindre doute que son invention aura un grand succès financier et commercial.

Mon honorable ami (M. Dobell) ne peut, lui aussi, que prophétiser. Il ne peut qu'espérer que l'entreprise réussira; mais je tiens d'une source autorisée que ceux-là mêmes qui ont entrepris la chose, en viennent à la conclusion que ce nouveau type appliqué à des navires de ces dimensions est une expérience au moins douteuse, et qu'ils reviennent rapidement à l'idée de renoncer au modèle qu'ils ont proposé pour adopter des navires du modèle du *Campania* et autres du même genre.

Si cela est vrai, la faute que je reproche au gouvernement, c'est d'avoir employé ce crédit destiné à un service rapide à des expériences avec un nouveau type de navire qui n'a pas encore fait ses preuves, et à s'exposer ainsi à un fiasco que le pays ressentira profondément.

Le gouvernement avait l'offre d'une compagnie qu'on sait capable de remplir ses obligations, qui possède de grands intérêts dans le pays, qui offrirait des navires du genre de ceux qui sont en usage sur toutes les grandes lignes de paquebots du monde entier, et bien que cela dût coûter \$200,000 ou \$250,000 de plus, on était certain d'avoir affaire à une compagnie capable de remplir ses obligations, à une compagnie possédant de grands intérêts au Canada, dont les intérêts sont liés à ceux du Canada et qui a intérêt à voir réussir une ligne rapide entre le Canada et l'Angleterre.

Ma seconde objection est celle-ci: Quand le gouvernement a décidé de changer le genre et le modèle des navires, son devoir était de demander

des soumissions à toutes les lignes de steamers. Il y a eu un changement de programme dans le type des navires qu'il se propose d'employer. C'est une chose bien différente de demander des soumissions à des constructeurs de navires, pour des steamers dans le genre du *Lucania* et du *Campania* dont la vitesse et tout le mécanisme sont bien connus.

Après que les premières soumissions sont reçues, le gouvernement dit: "Non; ce n'est pas ce que nous voulons; cela coûte trop cher, nous allons changer les conditions des soumissions, ainsi que les conditions du contrat; nous allons demander des navires construits sur un plan tout différent, et d'un type tout nouveau."

Il n'aurait été que juste pour les compagnies de steamers du Canada et des autres pays, et aussi pour l'intérêt du pays, de demander de nouvelles soumissions pour cette nouvelle ligne.

Je tenais à faire valoir ces deux objections, et si, après quelques années d'expériences, il est démontré que les entrepreneurs sont incapables de remplir leurs obligations, ou que ce genre de navire est impossible, le gouvernement portera la responsabilité d'avoir porté, pour longtemps, un rude coup à toute nouvelle tentative d'établir un service rapide entre le Canada et l'Angleterre. Tout insuccès jettera du discrédit sur le projet, et aussi sur la route canadienne.

Le gouvernement prétend que le marché actuel coûte moins cher que le premier. Admettons que cela soit; mais supposons que ces navires soient construits, qu'ils commencent le service et qu'on s'aperçoive ensuite que l'entreprise ne peut réussir, il est impossible de continuer le service avec une subvention aussi restreinte, le gouvernement se trouvera dans l'alternative soit de discontinuer le service, soit de demander à la Chambre une subvention additionnelle pour que le service soit continué, en lui donnant la preuve que la subvention actuelle est réellement insuffisante.

En choisissant cette dernière alternative, le gouvernement demandera au parlement de compléter la somme et il est probable que le gouvernement la complètera, s'il considère que la première subvention est insuffisante pour que le service soit continué. Cela est-il juste pour les autres compagnies et les autres constructeurs de navires?

Si l'on permet à une compagnie d'obtenir une entreprise en vertu de laquelle elle tente une expérience en demandant un prix peu élevé, et si elle constate, plus tard, qu'il lui faut changer le modèle de ses navires et que la subvention est insuffisante, elle demande une subvention plus élevée, c'est donner à cette compagnie un avantage sur tous ses concurrents, et lui permettre, en réalité, d'obtenir l'entreprise sans soumission, au grand détriment des compagnies respectables qui avaient depuis longtemps des intérêts dans le pays, et dont tous les intérêts résident dans le succès de ce service rapide entre le Canada et l'Angleterre.

Ce sont là les seules critiques que j'avais à faire. Personne ne sera plus heureux que moi si la tentative du gouvernement réussit, mais elle est accompagnée de grands risques. Si le gouvernement réussit à avoir aux conditions qu'il annonce, un service rapide de l'excellence qu'il nous promet, personne ne s'en réjouira plus que l'opposition, surtout s'il est démontré qu'il nous a obtenu ce service à des conditions moins onéreuses pour le pays. Les risques qui accompagnent toute nouvelle expérience en fait de navires, ne doivent pas

être perdus de vue, et doivent être discutés par les deux côtés de la Chambre.

L'autre projet n'offrait aucun risque. La nature des navires était bien connue, mais il n'en est pas de même du projet actuel. Je n'occuperai pas plus longtemps le temps de la Chambre. Mes vues sur la question générale d'un service transatlantique rapide sont bien connues. Je suis en faveur d'un tel service, et avec ces réserves, j'appuierai la résolution de mon honorable ami (sir Richard Cartwright), et j'exprime de nouveau l'espoir que nous pourrions l'avoir pour le prix mentionné dans cette résolution.

M. McNEILL : M. l'Orateur, je ne prendrai que quelques instants pour discuter cette question. Il y a au moins une chose que tout le monde a dû voir d'un bon œil ; c'est le ton modéré des critiques que le projet a rencontré. Les deux chefs de l'opposition (sir Charles Tupper) et l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Foster) ont, je crois, critiqué le projet du gouvernement de la manière la plus loyale et la plus franche. Pour ma part, je serais excessivement peiné si les craintes exprimées par le dernier orateur (M. Foster) étaient bien fondées ; je refuse de croire que ce qu'il appelle une seule expérience, l'emploi d'un genre de navires qui n'ont jamais été employés sur aucune ligne de passagers, aboutissait à un fiasco ; cela pourrait être considéré comme une impossibilité pour le Canada d'établir un service rapide sur l'Atlantique.

Il n'y a pas de doute que le projet actuel est, jusqu'à un certain point, une expérience ; et s'il arrivait malheureusement que ces navires ne fussent pas aussi appropriés que nous le croyons pour le service qu'ils auront à faire, parce qu'ils sont construits d'après un certain modèle, cela ne devrait en aucune manière nous mettre dans l'impossibilité d'avoir un service rapide avec des navires du modèle ordinaire.

Quant à la ligne de conduite suivie par le gouvernement, si j'ai bien compris les intéressantes explications de l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), il n'est que juste de dire que si c'est une expérience, c'est du moins une expérience qui a reçu l'approbation des experts de l'amirauté ; et la meilleure preuve en est que le gouvernement impérial est disposé à donner à cette entreprise la même subvention qu'il avait promis de donner, bien qu'on ait décidé d'employer des navires d'un type différent. Si l'amirauté croyait que ces navires sont mal construits, ou impropres au service qu'on exige d'eux, la subvention impériale nous serait certainement refusée. Pour cette raison, le gouvernement est justifiable de tenter l'expérience, si tant est que ce soit une expérience.

Pour ma part, je constate avec plaisir que dans cette affaire, le gouvernement a agi avec beaucoup d'énergie et a pu, en aussi peu de temps, nous mettre en état d'espérer que nous aurons avant deux ans une ligne de navires de première classe faisant le service entre les ports du Canada et ceux de l'Angleterre. Je me réjouis de voir que nous en sommes arrivés à cela. Pour tous ceux qui ont travaillé au progrès d'une politique impériale—je me sers de cette expression, malgré ce qu'en a dit l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton)—il est consolant de voir que nous en sommes arrivés au point où les deux grands partis politiques du pays admettent que le marché le plus

sûr et le plus avantageux pour les produits du Canada est en Angleterre ; que nous en sommes arrivés au point où les deux partis sont disposés à nous accorder, dans le moindre délai possible, les communications les plus rapides possibles entre le Canada et ce marché.

Quand j'entends des représentants de circonscriptions agricoles nous dire que les cultivateurs sont opposés à cette politique, je dis qu'il faut que les cultivateurs aient été étrangement trompés sur la nature de cette politique. Je suis convaincu que lorsqu'ils la comprendront bien, ils cesseront de la combattre.

Je ferai remarquer aux honorables députés de la droite qui ont pris la parole sur cette question, et surtout à l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan), que cette ligne qu'il est question d'établir, doit être pourvue de facilités spéciales pour les produits agricoles. Un espace considérable sera réservée pour l'installation de compartiments froids, ce qui n'existait pas dans le premier projet. C'est là un grand avantage pour les cultivateurs. Un des grands arguments qu'on invoquait contre une ligne de steamers rapides, c'est que nous n'avions pas besoin de navires pour les voyageurs seulement, mais de navires pour le transport des marchandises.

Ces nouveaux navires transporteront de 1,500 à 2,000 tonnes de fret. Quand ces faits seront expliqués aux électeurs de mon honorable ami, je suis certain qu'il ne rencontrera pas chez eux la même opposition que lorsqu'ils n'avaient pas les mêmes avantages.

Quand l'honorable député prétend qu'il est indifférent pour les cultivateurs que leurs produits arrivent sur le marché anglais quelques jours plus tôt ou quelques jours plus tard, il oublie que les cultivateurs trouveront aussi en Angleterre un marché pour leurs produits périssables. Et si nous devons envoyer nos fruits et autres produits périssables en Angleterre, les facilités que cette nouvelle ligne nous offre pour les expédier en quelques jours et dans de bonnes conditions, seront d'un avantage incalculable pour les cultivateurs, puisqu'ils auront pour ces produits un marché qui, sans cela, leur ferait complètement défaut.

Pour ma part, je félicite cordialement le gouvernement des arrangements qu'il a conclus, et j'espère sincèrement que l'entreprise aura tout le succès qu'il en attend.

Le vote est pris sur la motion du ministre du Commerce :

POUR :

Messieurs

Angers,
Bain,
Bazinet,
Beattie,
Beith,
Belcourt,
Bell (Addington),
Bell (Pictou),
Bennett,
Bergeron,
Blair,
Blanchard,
Boisvert,
Borden (Halifax),
Bostock,
Bourassa,

Kaulbach,
Kloepfer,
Landerkin,
Lang,
Langelier,
Lavergne,
Legris,
Lemieux,
Lewis,
Lister,
Livingston,
Logan,
Lount,
Macdonald (King),
Mackie,
MacPherson,

Britton, McAlister,
 Brodeur, McCleary,
 Bruneau, McClure,
 Calvert, McCormick,
 Campbell, McDougall,
 Cargill, McGregor,
 Carroll, McGugan,
 Cartwright (sir Rich'd), McHugh,
 Casey, McIsaac,
 Casgrain, McLennan (Inverness),
 Champagne, McMullen,
 Chauvin, McNeill,
 Christie, Marcotte,
 Clancy, Martin,
 Clarke, Maxwell,
 Cowan, Migneault,
 Craig, Mills,
 Davies, Monk,
 Davin, Moore,
 Dechêne, Morrison,
 Desmarais, Osler,
 Dobell, Penny,
 Dugas, Perry,
 Dupont, Pope,
 Dupré, Poupore,
 Dymont, Powell,
 Earle, Préfontaine,
 Edwards, Proulx,
 Fielding, Quinn,
 Fiset, Reid,
 Fisher, Rinfret,
 Fitzpatrick, Roddick,
 Flint, Rosamond,
 Fortin, Russell,
 Foster, Rutherford,
 Fraser (Guysborough), Fraser,
 Fraser (Lambton), Scriver,
 Frost, Scagram,
 Geoffrion, Sifton,
 Gibson, Snetsinger,
 Gillies, Sproule,
 Gilmour, Stenson,
 Guay, Talbot,
 Guité, Tarte,
 Haley, Taylor,
 Henderson, Tisdale,
 Hodgins, Tupper (sir Charles),
 Hurley, Turcot,
 Ingram, Wallace,
 Jameson, Wood (Brockville), et
 Joly de Lotbinière, Yeo.—134.
 (Sir Henri),

CONTRE :

Messieurs

Burnett, Oliver,
 Cameron, Pettet,
 Douglas, Ratz,
 Ellis, Richardson,
 Erb, Robertson,
 Graham, Rogers,
 Hale, Somerville,
 Macdonald (Huron), Stubbs,
 McInnes, Tolmie,
 McMillan, Wilson, et
 Meigs, Wood (Hamilton).—22.

La motion est adoptée.

M. GUAY : Je vous ferai remarquer, M. l'Orateur, que l'honorable député de Beauce (M. Godbout) et l'honorable député de Montmagny (M. Choquette) n'ont pas voté.

M. CHOQUETTE : J'ai "païré" avec l'honorable député de Haldimand (M. Montague). Si M. McNEILL.

j'eusse été appelé à voter je l'aurais fait en faveur de la résolution.

M. GODBOUT : J'ai "païré" avec l'honorable député de Kent (M. McInerney) ; autrement, j'aurais voté en faveur de la proposition.

M. HEYD : Etant païré avec l'honorable député de Kenfrew, j'ai cru que notre abstention de voter ne devait dater que de ce soir, mais j'apprends qu'elle date de trois heures : je désire donc que le vote que j'ai donné soit considéré comme non avenu.

M. L'ORATEUR : J'ai déclaré la motion adoptée ; toutefois, les sténographes de la Chambre tiendront compte de l'observation de l'honorable député.

ENTREPOTS FRIGORIFIQUES.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 141) concernant les entrepôts frigorifiques sur les steamers voyageant entre le Canada et le Royaume-Uni.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

LOI CONCERNANT L'INTERÊT.

Le bill (n° 134, lettre L du Sénat) touchant l'intérêt est adopté en deuxième délibération, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 2.

Lorsque, aux termes d'un contrat, soit écrit ou imprimé et soit scellé ou non, quelque intérêt sera payable à un taux ou pourcentage par jour, semaine ou mois, ou à quelque taux ou pourcentage pour un temps moindre d'un an, aucun intérêt au-dessus du taux ou pourcentage de six pour cent par an ne sera exigible, payable ni recouvrable sur aucune partie de la somme principale, à moins que le contrat n'énonce d'une manière véritable le taux d'intérêt ou pourcentage par an auquel équivaut cet autre taux ou pourcentage.

M. TISDALE : Supposons que le contrat stipule le paiement semi-annuel de l'intérêt, est-ce que le bill serait applicable, dans ce cas ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : S'il est stipulé au contrat que l'intérêt est payable à un certain taux ou pourcentage pour une période de temps inférieure à une année, la loi en question, dans ce cas, serait applicable ; mais elle ne le serait pas, s'il était stipulé que l'intérêt est payable à tel taux, semi-annuellement ou autrement.

M. TISDALE : Si le billet est fait pour un certain nombre d'années, et que l'intérêt soit payable semi-annuellement, la loi, en ce cas, est-elle applicable ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Non. Si le contrat stipule le paiement d'une somme d'argent, avec l'engagement d'en payer l'intérêt à un certain taux annuel, l'intérêt peut être exigible mensuellement ou par trimestre ou semi-annuellement, et le bill ne serait pas applicable. Il est nécessaire que le taux de l'intérêt soit stipulé. Si, d'autre part, l'intérêt est exigible à un certain taux par jour.

par semaine ou par mois, et non pas à un certain taux annuel, le bill ne s'applique point.

M. SPROULE: Si, par exemple, comme cela se pratique d'ordinaire, il y a une note marginale inscrite au billet à ordre, stipulant le paiement de l'intérêt au taux de 2 pour 100, alors le bill en discussion s'appliquerait, puisque le taux de l'intérêt est pour une période de temps inférieure à une année.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies): Supposons que l'intérêt ne soit pas exigible au jour, à la semaine, au mois, mais se trouve englobé dans le capital, sans autrement apparaître sur le billet, est-ce que la loi s'appliquerait? Je ne le pense pas ainsi, du moins.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: La loi n'est pas censée s'appliquer à de semblables cas.

M. TISDALE: Je suis fortement d'avis que la loi, d'après sa teneur actuelle, s'appliquerait au cas en question, lorsque l'intérêt est englobé dans le capital. Voyez ce qui passe dans les affaires de banque. Il n'est nullement question d'intérêt dans les billets, mais la banque exige un escompte, qu'elle ajoute au principal; ainsi, vous empruntez \$100 à une banque, qui exige 7 pour 100, et vous donnez un billet pour \$107, sans qu'il soit fait la moindre mention de l'intérêt. Est-ce que l'article en discussion rendrait nulle une stipulation semblable, relativement au taux supplémentaire de 1 pour 100?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Pas du tout. Le bill à l'étude a pour objectif d'empêcher les prêteurs d'exiger un intérêt trop élevé pour un court espace de temps, par exemple, pour une journée, pour une semaine ou pour un mois, alors que l'emprunteur qui s'engage à payer l'intérêt ignore la nature précise de l'obligation qu'il contracte. L'article en discussion ne fait, en substance, qu'étendre aux billets à ordre les stipulations existantes de nos lois s'appliquant aux emprunts contractés sans fonds d'amortissement ou sans hypothèque. Voici, si je comprends bien, le cas posé par l'honorable député: si j'emprunte \$10 et que je signe un billet pour \$20, consentant à payer un intérêt annuel de 6 pour 100 sur ces \$20, est-ce que cela peut se faire sans que ce billet rentre dans les cas prévus par la législation à l'étude? Ce serait là, à mon avis, aller à l'encontre de l'esprit de la loi, et ce cas rentre dans ceux prévus par l'article trois, relativement à celui qui signe un billet tout en ignorant le taux de l'intérêt annuel qu'il doit acquitter.

M. SPROULE: Dans ce cas, est-ce que l'intérêt ne serait pas englobé dans le principal? Il n'est pas fait mention de l'intérêt, et le billet porte tout simplement que c'est pour une valeur reçue.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: L'article deux semble se rapporter à un contrat où il est expressément fait mention du paiement d'un certain taux d'intérêt; et dans ce cas, le billet doit mentionner le taux annuel de l'intérêt; sinon, il est impossible d'exiger plus de 6 pour 100. Or, supposons que j'emprunte \$100 consentant à payer \$75 d'intérêt, et en conséquence de cette convention, je souscris un billet pour \$175:

Ce cas rentre-t-il dans la catégorie de ceux prévus par l'article en discussion? Ce serait virtuellement éluder la loi, et si nous voulons atteindre les cas de cette nature, il faut donner plus d'ampleur à notre phraséologie.

M. TISDALE: L'article en discussion, si je ne me trompe, a pour objectif de protéger l'emprunteur qui ne comprend pas ce qu'il promet; ou bien, va-t-il encore plus loin, et tend-il à obliger les intéressées à inscrire sous la face du billet l'intérêt exigible? En fait d'argent comme de toute autre marchandise, pourvu que les intéressés sachent ce qu'ils font, ils ont droit de stipuler, à leur gré, tout prix ou taux d'intérêt quelconque. Depuis que nous avons posé en principe la liberté des transactions monétaires relativement à l'intérêt, et reconnu à l'individu le droit de payer le taux d'intérêt qu'il désire, l'argent s'obtient à meilleur marché. Bien que je sois prêt à appuyer toute législation tendant à réprimer l'exaction, je dois avouer, toutefois, que je ne saisis pas bien le sens du bill en discussion.

Ma manière de voir, au sujet du bill, concorde parfaitement avec celle du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies, I. P. E.), et si l'objectif de la loi est bien ce que le solliciteur général nous a dit, je l'approuve. Mais si la loi tend à défendre à l'individu de payer les taux d'intérêts qu'il désire payer, alors, je déclare que c'est un pas dans la mauvaise voie. La Chambre fut saisie d'un semblable projet de loi, il y a deux ou trois sessions. Ce projet de loi fut renvoyé au comité des banques et du commerce, mais délibéré en comité général de la Chambre, et finalement, nous avons proclamé le principe de la liberté des transactions monétaires, à l'instar des transactions relatives à tout autre article. Je donnais au bill le sens qu'y attache le ministre de la Marine et des Pêcheries, mais, après tout, c'est le promoteur du projet de loi qui en comprend mieux la portée, car il en a fait une étude plus approfondie que je n'ai en moi-même le loisir de faire.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): Le bill à l'étude a pour objectif de protéger l'emprunteur, de façon à ce qu'il sache précisément la nature du contrat qu'il fait. L'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale) a posé un cas hypothétique, pour prouver qu'il est possible d'éluder la loi, et qu'un individu soit la victime d'un de ces contrats usuraires. S'il tente d'éluder la loi et qu'il en résulte un contrat usuraire prévu par l'article 3, l'article 3 lui donne le droit de recouvrer son argent.

M. CASGRAIN: L'objectif du bill à l'étude, dit-on, est de protéger les emprunteurs contre les taux exorbitants d'intérêt qu'on exige d'eux. Si tel est le but du bill, alors, on devrait, il me semble, faire en sorte de le rédiger assez clairement pour qu'il puisse atteindre les cas en question. A mon avis, la phraséologie de l'article 2 ne s'applique pas clairement à l'hypothèse de mon honorable collègue (M. Tisdale). Supposons qu'un particulier emprunte dix dollars et signe un billet pour quinze dollars, exigibles dans un mois: voilà un cas qui n'est pas prévu, je crois, par l'article 3 ou l'article 2. L'article 2 statue que le taux de l'intérêt doit être stipulé au contrat; or, dans l'hypothèse de mon honorable collègue, il n'y aurait nulle stipulation relativement au taux de l'intérêt. Il

n'y aurait tout au plus qu'une convention de payer une somme en bloc à l'expiration d'un certain temps. Alors, il ne serait pas possible à l'emprunteur de recouvrer son argent, en vertu de la clause 3. Il me semble donc qu'on éluderait invariablement la loi et qu'on n'offre pas de protection à l'emprunteur.

M. BRITTON : Le bill à l'étude, me paraît-il, est destiné à atteindre un certain cas qui s'est produit dans la province de Québec, où un individu s'est vu condamner par jugement du tribunal à payer une somme considérable, parce qu'il avait signé un billet par lequel il consentait à payer un intérêt à un taux déterminé par jour. Le bill ne pourvoit nullement à la situation à laquelle a fait allusion l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain). Tout en demeurant d'accord avec lui sur la situation qui se produira, je ne suis pas prêt à admettre que cela soit éluder la loi, puisque la loi ne statue rien dans ce sens. Il n'est nullement en contravention avec l'article deux de s'engager à payer le principal et les intérêts en bloc.

Or, si cette convention n'est nullement en contravention avec l'article deux, l'argent ne pourrait pas être recouvré, et la raison qui en a déjà été donnée, et que je me contente tout simplement de répéter, est celle-ci : c'est que si l'argent n'a pas été payé dans les circonstances particulières prévues par l'article en question, il ne saurait être recouvré sous l'autorité de l'article trois du bill. S'il m'est permis de critiquer une mesure dont le gouvernement a pris l'initiative, je dirai qu'à mon sens, c'est une législation passablement inutile. Toutefois, cette législation statue au moins sur un cas en particulier, celui d'un individu consentant à signer un contrat qui pourrait être très injuste à son égard, l'obligeant à payer une très forte somme d'argent s'il laissait courir les intérêts, bien que le taux par jour en soit déterminé. Il a été décrété une législation de cette nature dans la province de l'Ontario, relativement aux sociétés de construction auxquelles le principal est responsable, d'après le système du fonds d'amortissement. Il leur est interdit de faire des affaires d'après ce système, à moins que l'hypothèque sur lequel les versements se font n'indique le taux de l'intérêt convenu et payé par le débiteur. Si cette clause est omise, l'intérêt exigible ne peut dépasser 6 pour 100. Donc, si le bill actuel ne va pas au delà de ce que le solliciteur général indique, on devrait donner à l'article 2 une plus ample portée, de façon à ce qu'il puisse atteindre la catégorie de cas auxquels le solliciteur fait allusion. Mais si le bill ne tend qu'à atteindre le cas spécial qu'on a signalé, il n'est pas nécessaire, à mon avis, de le modifier.

M. McMULLEN : A mon avis, le bill indique clairement l'objectif auquel il tend : que lorsqu'un individu signe un contrat par lequel il s'oblige à payer une certaine somme d'argent dans une certaine période de temps, si, après ce laps de temps, on exige de lui au delà de 2 ou 3 pour 100 par mois, ce taux ne pourra être perçu, ou s'il l'est, sera applicable à l'amortissement du capital.

M. POWELL : Non, non.

M. McMULLEN : Si ce n'est pas là le sens de l'article, je n'y comprends plus rien.

M. CASGRAIN.

M. POWELL : Vous avez sans doute lu cela dans quelque autre bill.

M. McMULLEN : Le bill statue que lorsque l'intérêt est exigé "à un taux ou pourcentage pour toute période de temps moindre qu'une année," si le prêteur perçoit plus de 6 pour 100, alors l'excédant est appliqué à l'amortissement du principal. Il y a, je le sais, certains prêteurs d'argent qui font signer des billets de cette nature, et, à mon avis, il faudrait protéger l'emprunteur ignorant contre ces taux exorbitants d'intérêt qu'on cherche à lui imposer. Quant au cas cité par l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain), lorsque l'intérêt est englobé dans le principal, je ne vois pas comment la législation pourrait l'atteindre. Je doute fort qu'il soit possible de légiférer dans ce sens. Il est utile d'adopter une législation de cette nature, car il est à ma connaissance que certains individus se sont fait voler, ont presque été ruinés par les taux exorbitants d'intérêt qu'on leur a fait payer, après l'échéance de leurs billets. C'est notre devoir de protéger l'imprévoyant emprunteur qui a besoin d'argent, afin que s'il tombe jamais dans les griffes d'un individu assez peu scrupuleux pour le voler, la loi puisse intervenir et empêcher celui-ci d'exiger un intérêt de 4 à 5 pour 100 par mois.

M. QUINN : Tout en félicitant le gouvernement d'avoir suivi la Chambre d'un projet de loi basé, dans une large mesure, sur celui que j'avais moi-même présenté, je dois dire qu'il ne couvre pas tout le terrain que mon projet de loi embrassait. Comme l'a fait observer le solliciteur général (M. Fitzpatrick) l'objectif du bill à l'étude est de protéger l'emprunteur naïf et indigent et de le mettre en état de pouvoir se défendre contre l'usurier qui cherche à lui arracher des taux exorbitants d'intérêt. Bien que je ne veuille pas récriminer contre les dispositions du projet de loi à l'étude, qui a un grand air de parenté avec le mien, je veux, toutefois, signaler à la Chambre quelques-unes des déficiences de cette mesure. Le bill statue que lorsqu'un individu, abstraction faite de sa situation, consent à payer un taux supérieure à 6 pour 100—disons 60 pour 100—ce montant peut être exigible de l'emprunteur. Or, nous savons tous les agissements de l'usurier. Ce n'est pas en dissimulant le taux de l'intérêt exigible annuellement ou en offrant un minime taux d'intérêt à l'époque où il fait le prêt. Voici comment s'effectue ce prêt : un individu emprunte \$100, et signe un billet, pour lequel il s'engage à payer \$150 dans un mois, et à la fin du mois, voici la clause ajoutée au billet : " Dans le cas où ce billet ne sera pas payé à son échéance, l'intérêt au taux de \$10 ou \$20 ou \$50 par mois sera exigé." En vertu de cette loi, il ne leur serait pas permis de percevoir \$10 ou \$20, ou le chiffre qui serait exigé, et je crois que c'est l'esprit du bill et que c'est une manière juste d'interpréter l'article. Mais pour éluder cette loi, tout ce que l'usurier aurait à faire serait, au lieu d'exiger un intérêt de \$10 par mois, de demander un taux de 60 pour cent par année, et ce taux serait perçu. Or, bien qu'à mon avis ce soit un bon projet, je ne crois pas que ce soit ce qu'il nous faut dans le moment. Comme l'ont dit plusieurs députés qui ont déjà parlé, ce projet de loi a été présenté par suite de certaines opérations qui ont eu lieu non seulement dans la province de Québec, mais dans d'autres provinces. C'est probablement de la pro-

vince de Québec que nous arrivent plus de plaintes à ce sujet, parce qu'il y a là plus d'esprit public, et que l'intérêt même y est plus pour la protection des classes pauvres de la population. Mais il est avéré que l'usure existe dans différentes autres parties du pays. Dans la province de Québec, elle se produit probablement plus souvent que dans toute autre province, mais, de fait, je sais que l'usure fait des progrès par tout le pays, et que les usuriers exigent les taux les plus élevés de gens pauvres, surtout si ces derniers sont des ignorants.

Je suis heureux de voir que ce bill soit présenté, et j'approuve l'article de tout cœur. Je ne crois pas qu'il fasse tout ce qui devrait être fait, mais c'est un pas dans la bonne voie, et c'est pour cette raison que je l'appuie. Lorsque nous constatons que les usuriers ont adopté les moyens d'é luder la loi, il sera alors du devoir de la Chambre d'intervenir et de présenter une autre législation pour les combattre. Ce n'est qu'en exprimant les opinions de cette Chambre sur cette question, comme nous le faisons maintenant, que nous pouvons avertir ces gens que l'on a les yeux sur eux, et que, s'ils cherchent à eluder les dispositions de cette loi de quelque manière, ils seront l'objet d'une plus grande attention de la part de la Chambre, qui s'occupera aussi davantage de ce sujet de l'usure.

M. POWELL: Mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, a certainement raison d'interpréter cet article comme il le fait. Je prendrai deux cas. Il est possible que la convention stipule le chiffre du prêt ou dette et contienne aussi une promesse de payer. Cet article peut prévoir ce cas et, par une interprétation forcée, l'on peut dire que les termes qu'il renferme exigent que le taux de l'intérêt soit fixé. On peut prétendre que puisque le chiffre de l'intérêt figure à la convention, le taux de l'intérêt y apparaît aussi, en vertu des termes du contrat manuscrit ou imprimé. Mais quand il s'agit d'un cas où il n'est fait aucune mention, du montant réellement dû ou reçu, la loi ne s'applique pas. Supposons qu'un billet soit de \$107, et que \$100 en soient le capital. En vertu des termes de la convention, le taux de l'intérêt ne figure pas du tout ni explicitement ni par induction. L'intérêt ne figure pas dans le contrat écrit. Supposons que \$90 soient le capital, les termes du contrat écrit n'indiquent aucune différence. Si, dans la convention, il y avait quelque chose qui indiquât le montant reçu et le montant à payer, alors, il serait possible que la tenene de l'article réglât la question, mais pas autrement.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

LOI RELATIVE AUX COMPAGNIES.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je propose que le bill (n° 135, lettre "M", du Sénat) modifiant la loi relative aux compagnies, soit lu une deuxième fois.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité pour étudier ce bill.

(En comité.)

Article 1.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: L'interprétation des mots "limitation" et "effets de commerce" escomptés par la compagnie a soulevé des

difficultés. Les mots "effets de commerce" s'appliquent ici à ce que l'on connaît ordinairement sous le nom de papier de commerce. Il y a divergence d'opinion relativement à la signification des mots, et nous croyons qu'il est à propos de la rendre claire.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

TROISIÈME LECTURE.

Le bill suivant est lu la deuxième fois, examiné en comité, lu la troisième fois et adopté.

Bill (n° 132) modifiant de nouveau la loi concernant le Sénat et la Chambre des Communes. (M. Davies).

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

INTERCOLONIAL--PROLONGEMENT JUSQU'À MONTREAL.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair): Je propose que la Chambre se forme en comité pour examiner une certaine résolution déclarant qu'il est opportun de ratifier une convention intervenue entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond et Sa Majesté pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la ville de Montréal.

M. FOSTER: Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), va-t-il expliquer ces résolutions avant que la Chambre se forme en comité?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je le ferai en comité.

M. FOSTER: Il serait beaucoup plus régulier, à mon avis, de discuter le principe de la résolution avant que l'Orateur quittât son siège et de débattre les item en comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Nous nous formerons d'abord en comité.

M. FOSTER: A titre de membre de la Chambre, je désire discuter le principe de la résolution en dehors du simple débat qui a lieu en comité. Nous n'avons eu aucune discussion sur cette résolution. Généralement, ce n'est pas la contine de présenter une résolution, puis de se former en comité sans donner d'explication sur cette résolution, et je ne désire pas parler avant d'avoir entendu les explications du ministre.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Mon honorable ami (M. Foster) comprendra, je crois, que, dans ce cas, il sera beaucoup mieux que le ministre donne ses explications en comité, et réponde aux questions qui lui seront posées. Il lui sera plus facile de traiter ce sujet en comité que lorsque vous êtes à votre siège, M. l'Orateur.

M. FOSTER: Mais il est possible que la Chambre ne soit pas disposée à se former en comité.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne crois pas que cela fasse réellement de différence. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a soumis la question à la Chambre par un exposé général, et maintenant il présente formellement la résolution. Puisque l'honorable ministre (M. Blair) propose que la Chambre se forme en comité, la discussion peut probablement avoir lieu avec plus de régularité et moins de perte de temps. Si la Chambre décide de se former en comité, c'est une simple question de discussion en ce qui concerne les différents articles.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre (M. Blair) n'a pas l'intention de donner à la Chambre des renseignements au sujet de la position du gouvernement, il nous faudra discuter cette question sans ces renseignements. Va-t-on nous obliger à discuter cette question avant que l'on donne des explications à la Chambre? C'est la première fois à ma connaissance qu'un ministre responsable, en présentant une résolution, manque de courtoisie au point de refuser d'en discuter le principe avant d'en étudier les détails en comité. La discussion que nous avons eue n'a eu lieu que sur un exposé que l'honorable ministre (M. Blair) a fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est très vrai, M. l'Orateur, et, cependant, c'était un exposé des conditions de l'arrangement projeté entre la compagnie et le gouvernement, et bien qu'une longue discussion ait eu lieu alors, elle n'avait trait qu'à l'exposé que j'ai fait au comité ce jour-là. L'honorable député (M. Foster) sait très bien qu'il ne soulève là que de simples subtilités, et le gouvernement ne manque pas du tout de courtoisie. Ce mode est celui que l'on a ordinairement suivi, et c'est un mode qui, à mon avis, devrait s'imposer à l'approbation générale de la Chambre, parce que nous avons fourni aux honorables députés des deux côtés de la Chambre toutes les occasions possibles d'exprimer leurs opinions sur ces propositions. Inutile pour moi de dire qu'il m'est tout à fait impossible d'admettre que je me serais rendu coupable du manque de courtoisie dont parle l'honorable député (M. Foster.) Au contraire, je dois accepter tout mode acceptable sans que je puisse y objecter le moins du monde, et la chose n'est pas d'une grande importance en ce qui a trait à l'exposé que j'ai à faire. Je consens volontiers à le faire, si l'on insiste.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que ce serait préférable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Puisqu'on le désire, je n'y objecte pas du tout.

En tâchant, l'autre jour, de répondre aux désirs des honorables membres de la gauche, M. l'Orateur, j'ai fait à la Chambre un court exposé des conditions auxquelles le gouvernement se proposait de conclure une convention avec la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et celle du chemin de fer de Drummond, dans le but de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Je crois que mes honorables amis de la gauche ont un peu profité de la ligne de conduite que j'ai suivie alors. Mon but était simplement de me rendre à la demande que m'avait faite l'honorable chef de la gauche (sir Charles Tupper) lui-même, et en réponse à laquelle j'ai, le 20 dernier, indiqué à l'honorable député le mode que j'adoptais s'il l'ap-

M. FOSTER.

prouvait. Ce jour-là, l'honorable député m'a demandé si l'on ferait connaître les arrangements qui devaient être conclus, ainsi qu'on l'avait déclaré, le jour de l'ouverture de la session. J'ai répondu ainsi :

Aussitôt qu'une occasion favorable se présentera, je serai en mesure de faire un exposé complet de l'arrangement projeté. Je ne sais trop sous quelle forme l'honorable député désire que je présente ma déclaration à la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne désire autre chose que l'accomplissement de la promesse faite par le gouverneur général et que le gouvernement soumette l'arrangement en question à l'approbation de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de doute que la chose se fera en temps utile. J'ai cru que l'honorable député désirait avoir quelques éclaircissements avant que la résolution et le bill soient soumis à la Chambre, afin que la Chambre fût mise au courant des détails. Si cela peut être utile ou contraire à l'honorable député, lorsque nous aborderons le chapitre du budget relatif au ministère des Chemins de fer et Canaux, je profiterai de l'occasion pour présenter à la Chambre un exposé approfondi et très circonstancié du contrat en question.

Après avoir donné à l'honorable député cette garantie à sa propre demande, lorsque nous avons abordé le budg. t relatif au ministère des Chemins de fer et Canaux, j'ai profité immédiatement de l'occasion pour faire à la Chambre un exposé des conditions arrêtées entre les parties contractantes, et, je crois, ainsi que l'honorable député l'admettra sur-le-champ, je n'ai rien fait de plus que de faire connaître ces conditions. Je n'ai apporté ni raisons ni arguments à l'appui du projet que l'on propose au parlement. Je n'ai pas voulu du tout traiter la question, ni en aucune manière justifier ce que le gouvernement se proposait de faire. Mais les honorables membres de la gauche ont profité, un peu déloyalement, je crois, de la ligne de conduite que j'avais adoptée, et hâte une discussion qui a semblé très partielle, et qui l'a été nécessairement dans les circonstances ; car je ne croyais pas du tout — et je n'étais pas préparé à la chose — que l'on me demanderait d'exposer la question au comité pour appuyer la décision du gouvernement.

Sachant, comme chacun le sait, qu'il n'y avait aucune résolution demandant l'avis du parlement sur ce sujet, j'ai cru que la circonstance ne se prêtait pas, pour ne pas dire plus, à l'exposé qui pouvait et devait être fait de la question, si elle était soumise à la Chambre d'une manière complète et franche.

Je ne sais pas, M. l'Orateur, si je puis me plaindre de la ligne de conduite que les honorables membres de la gauche ont suivie alors, bien que je connaisse qu'ils ont dans une certaine mesure réussi à créer une impression très erronée relativement à la sagesse du gouvernement, et qu'ils ont réussi jusqu'à un certain point, en tout cas, à faire naître dans l'esprit public une notion tout à fait fautive de la question. Malgré cela, je ne sais pas si je regrette beaucoup ce que les honorables membres de la gauche ont fait. Cette attitude de leur part indiquait très clairement qu'ils étaient déterminés à condamner le projet que nous soumissions sans vouloir prendre le temps qu'il fallait pour l'examiner raisonnablement sous tous ses aspects, et pour se former une juste idée de ce qu'il était ; et cela m'a permis de me faire une idée de ce que voulaient faire ces messieurs pour combattre les propositions que le gouvernement soumettait au parlement. Je remarque, M. l'Orateur, que la presse a fait con-

naître la manière dont ils vont traiter cette proposition. Je vois qu'elle doit être caractérisée, et quelle est caractérisée en termes très énergiques. On appelle la chose une spéculation véreuse patente, et l'on me qualifie d'impudent tripotier et d'avocat de la corruption, parce que j'ai exposé ce projet au parlement en ma qualité de membre de l'administration. Or, M. l'Orateur, on serait presque porté à croire que l'expérience que certains députés ont acquise dans le passé relativement à des imputations de cette nature les aurait portés à être un peu prudents avant de lancer de semblables accusations. Nous savons tous combien il est facile pour les gens d'accuser un gouvernement de spéculations véreuses. Il ne faut pas beaucoup d'éléments pour formuler ces accusations, et, très souvent, on les porte en raison de l'absence de toute objection sérieuse contre les propositions soumises. Il est assez facile pour nos amis de la gauche de dire qu'un projet est une spéculation véreuse et d'accuser de corruption les membres du gouvernement qui en poussent l'exécution et le gouvernement en général qui le favorise. Mais comme ces accusations sont portées si facilement par quelques-uns, j'espérerais que nos amis de la gauche, vu l'expérience qu'ils ont acquise dans le passé, réfléchiraient un peu et se donneraient au moins la peine d'étudier ces propositions et d'en constater la nature véritable et les mérites réels avant d'adopter cette méthode de critique.

Je crois, M. l'Orateur, que ces propositions, lorsqu'on les examinera, se justifieront d'elles-mêmes. Je suis prêt à les justifier devant ce parlement : je suis prêt à les justifier complètement devant le pays, et, avant que ce débat soit terminé, il sera établi que si, jamais, il a été soumis au parlement une proposition reposant sur des bases solides, une proposition des plus louables, qui peut être justifiée dans l'intérêt public, une proposition raisonnable et juste, celle que je suis sur le point de faire connaître remplit toutes ces conditions. Avant de reprendre mon siège, je tâcherai de démontrer à ce parlement que la plus grande prudence et le plus grand discernement ont été apportés à l'examen de tous les détails de ce marché du commencement à la fin. Je consens volontiers, comme membre du cabinet, à me rendre responsable, s'il le faut, du fait d'avoir conçu ce projet et d'avoir insisté pour que mes collègues le prissent en considération. Je dis à ces honorables messieurs qu'il ne contient rien qui puisse faire soupçonner une spéculation véreuse ; il ne contient rien qui ne puisse supporter l'épreuve de l'examen des hommes d'affaires de ce pays.

La première question, à mon avis, qui se présentera naturellement à ce sujet à la considération du parlement est celle-ci : La politique générale que cette question implique devrait-elle être recommandée ? Cette politique a trait au prolongement de l'Intercolonial depuis sa tête de ligne actuelle jusqu'à la ville de Montréal. J'ai l'intention d'étudier un instant cette question avant d'aborder l'examen des détails. C'est la grande question, et s'il n'est pas possible de convaincre le parlement que l'on est amplement justifiable de prolonger le chemin de fer depuis sa tête de ligne actuelle jusqu'à la ville de Montréal, alors, toute la proposition devra être abandonnée et sera abandonnée, et le parlement devra la condamner. Mais j'avoue volontiers qu'à mon avis, il était impossible qu'une voix s'élevât dans ce parlement contre la

sagesse de la politique que comportent ces propositions. Je croyais qu'il y avait à peine un homme, connaissant parfaitement les conditions dans lesquelles le chemin de fer Intercolonial a été exploité et entretenu durant toutes ces années, qui ne reconnaîtrait pas volontiers les difficultés et les désavantages dans lesquels, à tous les points de vue pratiques, il a été administré et exploité. Je croyais que l'on admettrait tout de suite que les conditions qui s'appliquent à l'exploitation d'autres chemins de fer au Canada et ailleurs s'appliquaient au cas du chemin de fer Intercolonial, et qu'il était nécessaire, absolument nécessaire, lorsque la chose pourrait se faire à des conditions raisonnables, qu'un arrangement fût fait par lequel le chemin de fer Intercolonial se rendrait jusqu'à Montréal, et par lequel on fixerait une tête de ligne dans cette grande ville.

Quelles sont les raisons qui nous ont obligés à titre de propriétaires et d'exploitants de ce grand chemin de fer, à présenter cette résolution et à la recommander à l'examen favorable du parlement ? Où le chemin de fer aboutit-il, M. l'Orateur ? A un petit village situé à environ 170 milles de la ville de Montréal, à un petit village situé de telle façon, que le chemin de fer Intercolonial ne peut virtuellement pas atteindre Montréal et les campagnes qui s'étendent à l'ouest de cette ville, à cause d'un tronçon de chemin de fer que possède une compagnie rivale. Que feraient les propriétaires d'un chemin de fer quelconque en présence d'un semblable état de choses ? J'ai dit, l'autre jour, et je répète qu'il n'existe, ni au Canada ni dans un autre pays, aucune compagnie de chemin de fer qui, si elle se trouvait dans un cas analogue, ne ferait pas tout en son pouvoir et n'assumerait pas toute responsabilité raisonnable pour secouer le poids qui l'opprime, briser les entraves qui ont gêné l'exploitation de sa voie, et pour faire disparaître les obstacles qui ont empêché qu'elle n'atteigne un point où elle pourrait parfaitement transporter tout le trafic qu'on lui offrirait, et où elle pourrait poursuivre dans des conditions favorables le but pour lequel le chemin de fer a été établi. Dans les circonstances actuelles, je prétends que le chemin de fer Intercolonial ne peut pas être exploité avec succès. J'ose dire que rien, dans le passé, n'a soulevé plus de discussion dans le parlement que le fait de l'exploitation à perte pendant toutes ces années-là du chemin de fer Intercolonial. Le peuple a remarqué le déficit annuel qui se produit de temps à autre, puis il en a conclu qu'il y avait quelque chose de défectueux dans le système qui consiste, pour l'Etat, à exploiter des chemins de fer lui appartenant. Une idée s'est répandue et s'est ancrée profondément dans l'esprit du peuple, savoir, que parce que le chemin de fer Intercolonial n'a pas rapporté de bénéfice—on, en d'autres termes, parce qu'il a à peine depuis sa construction montré un seul bon résultat—il y a quelque chose d'essentiellement vicieux dans le système qui consiste, pour l'Etat, à posséder des chemins de fer, et qu'il vaut mieux qu'un gouvernement ne se charge pas de ces services. C'est une idée qui, je crois être justifiable de le dire, a pénétré fortement dans l'esprit du peuple. Mais je crois pouvoir démontrer à ce comité que ce qui a surtout amené cet état de choses, c'est que le chemin de fer Intercolonial est toujours resté isolé.

Avant de terminer, je démontrerai à ce comité que nous avons de bonnes raisons de croire que

lorsque ce prolongement sera effectué, et lorsqu'il aura eu l'occasion de lutter avec succès, les jours de déficit disparaîtront, et que nous pourrions—je ne dis pas payer l'intérêt sur le capital placé—je ne crois pas que le pays espère cela—mais nous pourrions, par l'arrangement pratique qu'il nous sera permis de faire et par les avantages qui nous seront donnés à Montréal, montrer de bons résultats et changer l'état de choses qui a existé dans le passé en ce qui a trait à l'exploitation de ce chemin de fer. Je ne désire nullement blâmer la manière dont le chemin de fer Intercolonial a été administré dans le passé. Je ne dis pas qu'il a été administré avec sagesse ou avec extravagance. Il m'est impossible à l'heure qu'il est d'exprimer une opinion définie sur ce point; mais, autant que j'ai pu exercer le discernement que je puis avoir, je dis que le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à la ville de Montréal changera la position qu'il a occupée dans le passé, en créant un commerce qui ne saurait manquer de produire de bien meilleurs résultats. Lorsque j'ai pris la direction du ministère des Chemins de fer et Canaux, je me suis demandé si nous ne pouvions aller jusqu'à Montréal. Bien que je ne fasse pas partie d'une compagnie de chemin de fer, bien que je ne prétende pas avoir de l'expérience en matières de chemins de fer, bien que les détails de l'administration des chemins ne me soient pas familiers, je croyais que puisque nous avions un chemin de fer traversant 1,200 milles de ce pays, une voie ferrée traversant les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et une partie considérable de la province de Québec, je croyais, dis-je, que c'était pour nous un devoir, si nous pouvions accomplir la chose à des conditions raisonnables, d'adopter le plus tôt possible ce projet de prolongement jusqu'à Montréal. Comme je l'ai dit l'autre soir, et comme je le répète aujourd'hui, je ne m'attribue pas le mérite d'avoir conçu l'idée, car je sais que c'était là l'intention des honorables membres de la gauche.

Je sais qu'ils ont étudié la question et je sais que s'ils n'ont pas pris une décision, c'est parce qu'il est toujours plus commode d'ajourner ces propositions que de les régler. Chaque gouvernement a des influences derrière lui qui font valoir l'opportunité de ne pas adopter ces grands projets, mais de les remettre de jour en jour, et ils sont ajournés, mais j'ai cru que nous ne pouvions pas débattre cette question dans des circonstances plus favorables que celles où, comme nouveau gouvernement, nous venions devant un nouveau parlement chercher à inaugurer une politique nouvelle. J'ai cru que si jamais il y avait une époque dans l'histoire de ce gouvernement où nous pourrions mériter l'appui et la confiance du parlement, aujourd'hui était le temps de débattre et de mener cette politique à bonne fin.

Je ne veux pas jeter de blâme sur les autorités du Grand Tronc de chemin de fer. Je ne pense pas que la conduite de cette compagnie, à l'égard de l'Intercolonial ait été différente sous un rapport quelconque de ce qu'aurait été la conduite de toute compagnie de chemin de fer dans la même position qu'elle. Naturellement, son objet a toujours été de tirer le meilleur parti possible des circonstances, et, dans ce but, elle a imposé des conditions onéreuses au chemin de fer Intercolonial, lesquelles nous ont empêchés de transporter une proportion quelque peu importante du trafic à Montréal. Et la partie insignifiante du transport

M. BLAIR.

qui a été effectué *via* le Grand Tronc jusqu'à Montréal sur l'Intercolonial, l'a été dans des conditions aussi favorables, j'ose affirmer, qu'elles l'auraient été si le gouvernement eût été le propriétaire de cette partie de chemin de fer, ou qu'elles le seront à l'avenir si le parlement nous autorise à devenir les propriétaires. Dans toute cette affaire, l'intention du Grand Tronc a été de tirer de nous tout ce qu'il a pu. Il est indéniable qu'il y a eu quelquefois des arrangements qui étaient passablement justes mais pas autant que, à notre avis, ils auraient dû être.

Nul doute que le Grand Tronc a obtenu de nous une plus grande proportion du tarif des péages qu'il aurait dû recevoir, ou qu'il aurait pu imputer sur les péages exigibles. De sorte que pour chaque tonne de marchandises transportée de Lévis à Montréal et de Montréal à Lévis par l'Intercolonial sur la voie du Grand Tronc, nous avons été obligés de payer à cette dernière compagnie sur les péages reçus une plus grande proportion qu'elle n'avait le droit de retirer ou à laquelle elle aurait eu droit, si elle avait exigé un tarif de parcours au *pro rata*.

J'ai dit, l'autre jour, et je répète aujourd'hui, afin de rafraîchir la mémoire des honorables députés, que nous n'étions pas dans une position à pouvoir exercer le contrôle sur ce tarif de transport. Nous n'avions pas pu déléguer des représentants aux conventions tenues pour régler ces détails. Nous n'avions nullement le droit d'être représentés à ces conventions, et en conséquence, nous n'avions pas un mot à dire contre les arrangements conclus. Il me semble que tous ces faits tendaient à nous faire adopter la ligne de conduite que nous soumettons actuellement à l'approbation de la Chambre, et que le parlement, j'espère, appuiera et approuvera à l'unanimité.

Je sais qu'on objecte à ce projet le fait que nous ne pouvons pas par cette ligne raccourcir la route entre Halifax et Montréal, comparativement à la route du chemin de fer Canadien du Pacifique. On établit une comparaison entre la distance de Halifax par l'Intercolonial jusqu'à Montréal, et la distance de Halifax par le chemin de fer Canadien du Pacifique à Montréal, et parce que la distance est plus longue par l'Intercolonial, on prétend que puisque nous ne pouvons pas diminuer la distance, puisque nous ne pouvons pas triompher de cette différence, nous ne faisons pas un marché raisonnable.

Pour ma part, j'avoue franchement, ce soir, comme je l'ai avoué l'autre jour, qu'on n'a pas du tout tenu compte du tarif de transport par mille, et je doute que quelques-uns de mes collègues y aient songé quand nous avons étudié cette question. Nous savons que pour faire réussir l'Intercolonial, nous devons pouvoir transporter le trafic à Montréal, et que nous ne le pourrions jamais sans l'arrangement que nous présentons aujourd'hui à l'approbation de la Chambre. En conséquence, ce n'était pas une question de distance plus ou moins longue qu'il fallait considérer, mais il s'agissait d'arriver à Montréal par le chemin le plus court sur notre propre route et aux conditions les plus favorables, afin d'obtenir les résultats naturels que nous espérons nous procurer.

Mais si vous devez tenir compte de la distance entre Halifax et Saint-Jean, que dire au sujet du fait que nous possédons le chemin de fer entre Halifax et Saint-Jean, lequel fait partie du raccourciement que l'honorable député inclut dans le chemin de fer Canadien du Pacifique? Je parle du

chemin de fer de l'Etat entre Halifax et Saint-Jean. Je présume que nous devons être considérés comme devant quelque chose à cette partie du pays, et je crois qu'il est convenable que nous tenions compte de ce qui pourra être avantageux pour notre chemin, ayant égard, en même temps, aux intérêts du pays. L'Intercolonial, en ce qui concerne cette question, est le propriétaire de tout ce chemin, non seulement *via* Moncton jusqu'à Lévis, mais de Halifax à Saint-Jean, formant plus de 270 ou 240 milles de chemin de fer, que l'honorable député comprend dans son calcul.

Mais à un autre point de vue, pourquoi nous occuperions-nous de cette question de distance? Que devient le motif que toute la distance depuis Moncton tout le long de la route à travers la province du Nouveau-Brunswick jusqu'à Lévis, se trouve dans une contrée qui produit le trafic que nous devons transporter à Montréal? Halifax est-il tout ce que nous devons considérer dans le calcul? Je suppose que toute cette contrée qui produit le trafic depuis Moncton en allant au nord tout le long de la route, formant 700 milles de l'Intercolonial, est une partie du chemin dont nous devons tenir compte, en décidant si, oui ou non, nous devons prolonger notre chemin jusqu'à Montréal.

Mais l'honorable député ne croit pas, en traitant ce sujet comme il le fait, que les intérêts des gens qui vivent le long de cette partie du chemin de fer soient dignes de notre attention. En conséquence, la question que nous devons nous poser—mais, de fait, nous n'avons aucune question à nous poser, si nous cédon à la puissance de l'argumentation de l'honorable député. Tout ce que nous avons à faire c'est de nous rappeler le fait, que tout le monde connaît, que la distance jusqu'à Montréal est plus grande sur l'Intercolonial que sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et ce fait étant revenu à la mémoire, nous devons décider immédiatement que l'Intercolonial restera pour toujours où il est, et nous arriverons à cette décision, parce que nous ne pourrions pas raccourcir cette distance, parce que nous ne pouvons supprimer ces 76 milles. C'est à cette conclusion que l'honorable député arrive.

Ainsi que je l'ai dit, j'espère convaincre non pas l'honorable député, mais quelques-uns de ses amis et quelques-uns des nôtres, qu'il y a des raisons qui nous empêchent de rester indifférents et de laisser cette grande entreprise infructueuse, parce que nous ne pourrions pas raccourcir cette distance entre Halifax et Montréal.

On nous dit encore que nous augmentons la dette publique par ce projet. C'est ce que j'ai lu dans les journaux publics, dans les intérêts de nos honorables amis de la gauche. Ils nous ont dit que nous ajoutons par ce projet sept ou huit millions de dollars à la dette publique. Un peu de réflexion convaincra tout le monde que cette assertion n'est pas fondée.

Je nie absolument la rectitude de cette assertion. Autant vaudrait dire qu'un marchand qui vient à croire qu'il serait avantageux pour son commerce de transférer son magasin d'une rue de derrière à une rue de devant, ajoute \$8,000, ou \$10,000 à ses obligations parce qu'il s'est engagé à payer \$300 ou \$400 de plus pour son loyer. Ces messieurs disent que nous ajoutons à la dette publique. Je le nie. Nous faisons un arrangement au moyen duquel, je vous le prouverai, autant que nos prévisions et l'expérience des hommes qui sont à la tête de l'Intercolonial et qui en sont responsables peuvent nous

l'assurer, nous paierons chaque dollar que nous avons promis de payer et nous aurons en sus un excédant.

Est-il possible que ces messieurs puissent dire que nous ne pourrions pas augmenter le trafic de l'Intercolonial en le prolongeant jusqu'à Montréal? Est-il possible qu'ils disent, contrairement à l'expérience des hommes d'affaires et à ce que nous connaissons des opérations d'un chemin de fer, que nous ne pouvons pas espérer payer le loyer au moyen des recettes sur ce parcours additionnel, en sus des frais d'exploitation, et éteindre ainsi la dette que l'honorable député prétend que nous contractons par ce projet? Nous n'ajouterons pas un dollar à la dette publique, à moins que nous ne réussissions pas, par l'exploitation du chemin de fer aux conditions convenues, à payer le loyer que nous avons promis de payer en achetant ces chemins. Si nous ne réussissons pas en cela, alors, ayant promis de payer ce loyer pendant 99 ans, nous devons assurément faire quelque chose qui équivaudra à augmenter la dette. Pas un seul homme ne peut dire avec certitude quel sera le résultat, nous ne pouvons pas le démontrer avec une précision géométrique, mais nous pouvons nous fier à l'expérience des hommes d'affaires, nous pouvons apprendre par l'expérience des autres chemins de fer et tirer une conclusion raisonnable. Et si cette conclusion est que ces nouveaux chemins acquis d'après les conditions proposées nous permettront de payer le loyer, et cette conclusion est justifiée par l'expérience, nous ne contractons pas de dette, et l'assertion des honorables chefs de la gauche n'est qu'une supposition, et elle ne repose sur aucun motif solide.

Pour donner à la Chambre une idée de nos prévisions, de l'opinion du gouvernement et de ceux qui le conseillent à ce sujet, je vais soumettre à votre attention quelques données que j'ai en ma possession. J'ai ici une estimation qui m'a été fournie par l'ingénieur en chef des chemins de fer, qui s'est consulté avec le gérant général de l'Intercolonial, laquelle établit les recettes brutes du chemin et les frais d'exploitation depuis une couple d'années, et une estimation de ce qu'on peut attendre du prolongement jusqu'à Montréal.

D'après cet état estimatif, les recettes brutes de l'Intercolonial pour 1895-96 ont été de \$2,957,640, et les frais d'exploitation, de \$3,012,000, soit un déficit de \$55,000 à peu près. On estime que les recettes brutes pour l'année après le prolongement jusqu'à Montréal seront de \$3,885,000, et les frais d'exploitation, de \$3,363,000. En d'autres termes, les chefs de l'Intercolonial qui m'ont conseillé sur cette question estiment qu'il y aura un excédant de \$520,000 sur les opérations de la première année après que la ligne aura été prolongée jusqu'à Montréal. Maintenant, je déduis des recettes le loyer de \$210,000, soit, une marge de \$310,000 comme résultat de ce prolongement. Or, les hommes qui m'ont fourni ces données ne se basent pas sur des suppositions; ils s'appuient sur une opinion formée d'après une expérience de plusieurs années dans les opérations de chemins de fer. Ils savent ce qu'ont été les circonstances, et ils peuvent prévoir avec assez de certitude ce qu'elles seront. Ils m'ont expliqué d'où viendra cette augmentation des recettes. L'année dernière, les marchandises transportées représentaient 1,379,000 tonnes. Ils estiment que cette quantité s'élèvera, la première année du prolongement, à 1,896,000 tonnes, soit 500,000 tonnes en plus. Si vous examinez le fait que l'Intercolonial n'a transporté, l'année dernière,

en droiture, que trois ou quatre cent mille tonnes : si vous comprenez que les recettes du chemin, pour le transport des voyageurs et des marchandises, ont été dans la proportion de quatre pour transport local contre un de transport en droiture, vous pourrez comprendre les conditions défavorables dans lesquelles le chemin de fer de l'Etat a été exploité, vous pourrez comprendre, sans que j'insiste sur les faits, jusqu'à quel point il a été impossible d'exploiter le chemin dans des conditions quelque peu favorables.

M. WALLACE : L'honorable ministre nous a fourni les recettes pour 1895-96 et celles pour le futur. Veut-il avoir la bonté de nous donner l'estimation des recettes pour l'année courante ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député me demande les recettes pour une année qui n'est pas encore terminée. Je n'ai pas cette information. Je ne l'aurai pas avant un mois ou deux. Mais je peux dire à mon honorable ami que je suis sous l'impression que le déficit sera plus considérable cette année que l'année dernière ; au lieu de \$55,000, je crois qu'il s'éleva à \$100,000. Je puis me tromper : c'est une estimation basée sur les apparences telles qu'elles étaient il y a quelques mois. Mais, ainsi que je l'ai dit, le fait que nous n'avons transporté en droiture qu'une petite proportion des voyageurs et des marchandises fait voir avec que's désavantages le chemin a été exploité. Nous attendons un changement absolu sous ce rapport. Dans les circonstances, il était difficile que quelqu'un se servit du Grand Tronc et de l'Intercolonial pour aller aux provinces maritimes. Il y en avait quelques-uns ; mais pas la majorité. Je suis allé dans les bureaux des marchands de Montréal, et j'ai constaté qu'ils ne savaient pas que l'Intercolonial avait un agent à Montréal, bien qu'il y en eût un depuis plusieurs années—et il y a des députés de ce côté-ci qui savent que c'est le cas. Comment pouvez-vous exploiter un chemin de fer avec succès dans des circonstances comme celles-là ? J'avoue qu'un chemin de fer de l'Etat doit être exploité avec perte comparativement aux chemins de fer qui appartiennent à des compagnies ; mais pas un chemin de fer exploité par une compagnie ne pourrait exister dans des conditions comme celles où s'est trouvé l'Intercolonial. Le plus tôt nous sortirons de ces conditions, le plus tôt nous comprendrons que nous avons un chemin de fer et qu'il est de notre devoir de l'exploiter avec la perspective de lui faire donner des bénéfices, le mieux ce sera pour le chemin et pour le pays.

J'ai entendu dire, avec étonnement, qu'en achetant ce tronçon de chemin de fer entre Lévis et Sainte-Rosalie—je n'entre pas dans les détails, mais je veux dire un mot sur ce point—nous entrions en concurrence avec le Grand Tronc. Nous obtenons la possession d'une propriété qui va nous conduire, sans concurrence, à un raccordement au Grand Tronc. Le Grand Tronc continuera son service entre Lévis et Montréal *via* Richmond, mais il ne sera pas en concurrence avec nous, excepté au point de départ à Lévis. Je pourrais peut-être ajouter les autres points entre Sainte-Rosalie et Montréal. Sur le reste du parcours, chaque ligne aura son trafic, et je suis enclin à croire que le trafic le long de la ligne que le gouvernement doit acquérir sera un trafic très profitable.

M. BLAIR.

et il en est de même pour le trafic du Grand Tronc entre Lévis et Montréal *via* Richmond. De Sainte-Rosalie à Lévis *via* Richmond, nous ne serons pas en concurrence avec lui ; il aura son trafic et nous aurons le nôtre. Nous serons en concurrence avec lui sur les trains entre Sainte-Rosalie et Montréal, parce que, d'après le contrat, nous avons le même droit que le Grand Tronc de transporter les marchandises, les voyageurs, et de garder pour nous les recettes de ce trafic, soit en marchandises ou en voyageurs que nous transporterons sur cette partie de la ligne.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il avoir la bonté de me passer le calcul dont il s'est servi ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous remettrai l'état.

M. FOSTER : J'ai remarqué que ce n'était qu'un état.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député pourra peut-être le contredire. Une autre assertion que font sans hésiter les honorables chefs de la gauche, comme s'ils avaient une connaissance exacte et comme s'ils étaient justifiables de parler ainsi, c'est que ce projet doit être condamné, parce que le chemin de fer du comté de Drummond est comparativement sans valeur. J'ai remarqué qu'un extrait de journal a été lu par l'honorable député et qu'il a paru ne pas vouloir, dans le temps, donner le nom de son autorité. Mais j'ai su plus tard que c'était la *Gazette* de Montréal ; et je désire dire un mot de cette déclaration, parce qu'elle contient des assertions fort extraordinaires. Cette déclaration est signée par F. A. Salisbury, I. C. Je ne connais pas M. Salisbury, c'est peut-être de ma faute si je ne le connais pas, et j'ai le regret d'être dans l'impossibilité de trouver quelqu'un qui le connaisse. M. Salisbury peut être un homme d'une haute réputation dans sa profession, je vois qu'il se donne le titre d'ingénieur civil. Mais je suis porté à croire qu'il est poussé dans l'intérêt de M. Armstrong à commencer cette opposition au projet du gouvernement. Or, pourquoi M. Armstrong s'intéresse-t-il tant à cette affaire ? A-t-il un chemin rival ? Il en a peut-être un. A-t-il intérêt de se plaindre de la conduite du gouvernement ? Je l'ignore. Tout ce que je sais, c'est qu'il est intéressé dans une entreprise qu'il s'est efforcé de nous faire accepter, et il n'a pas réussi. Je crois que, pour faire comprendre au gouvernement les grands mérites de cette entreprise, il a accompagné son insuccès de la menace qu'il se vengerait, et il se venge, je suppose. Que dit-il dans ce mémoire ? Il dit :

Le chemin a été construit de la manière la moins dépendante possible. Le nivellement de la ligne, dans une large mesure, est un nivellement de surface, ayant en conséquence des rampes trop prononcées qui auraient été évitées dans une ligne de premier ordre en employant des matériaux plus lourds.

Il dit que ce chemin de fer a été construit à aussi bon marché que possible. M. Salisbury peut être une autorité compétente, il peut être une autorité suffisante pour satisfaire les honorables chefs de la gauche, qui se fient à ses assertions. Je vais opposer aux déclarations de M. Salisbury, des rapports qui ont été reçus de temps à autre au ministère, rapports sur la foi desquels nos amis de la gauche ont payé une subvention à cette même compagnie.

Ils ont cru que ces rapports étaient suffisants pour cette fin, bien que le type que le gouvernement a établi pour ces chemins de fer soit modérément élevé; ces messieurs ont cru qu'ils étaient justifiables, du moment que ce chemin était de ce type, de payer des subvention de temps à autre, à mesure que la compagnie en faisait la demande, jusqu'à ce que les subventions autorisées par la loi eussent été épuisées.

Or, j'affirme que ce chemin n'a pas été construit de la manière la plus économique, et je vous renvoie au rapport que l'ingénieur en chef a fait sur ce sujet, et aux rapports faits par d'autres ingénieurs qui ont examiné ce chemin. Ils disent que c'est un bon chemin, que la chaussée est une bonne chaussée, qu'elle a été bien construite; d'après leurs assertions, le chemin n'est pas du tout sujet à la critique qu'en a faite ce M. Salisbury. Voici ce que l'ingénieur en chef des chemins de fer dit de cette ligne :

En conformité de votre demande de renseignements sur l'état général du chemin de fer construit par la Compagnie des chemins de fer du comté de Drummond; à partir de la jonction Sainte-Rosalie sur le Grand Tronc, *viz* Drummondville et Saint-Léonard jusqu'à Moose-Park, distance de 73 milles, avec un embranchement de 17 milles de longueur entre Saint-Léonard et Nicolet, et sur mon opinion quant au type d'après lequel le reste du chemin entre Moose-Park et l'endroit où il fait raccordement au Grand Tronc près du pont de la Chaudière, devrait être construit, en supposant que la ligne doit former une section de l'Intercolonial, j'ai l'honneur de déclarer :

Que 73 milles du chemin sont construits et en exploitation, que les pentes et les alignements sont favorables, il n'y a qu'une rampe qui excède 53 pieds par mille et elle a 64 pieds par mille; que, à une exception près, il n'y a pas de courbe d'un rayon moindre que 1,433 pieds, et cette exception est une courbe d'un rayon de 953 pieds.

Ensuite, la chaussée est bonne et bien construite, les tranchées ayant 20 pieds et les remblais 15 pieds de largeur à la partie inférieure du nivellement. Il y a d'amples facilités de drainage fournies par de bonnes constructions en acier assises sur une maçonnerie massive, traversant les grandes rivières, et des ponts en poutre à longerons d'acier, reposant sur une maçonnerie solide, bien construite traversant les ruisseaux moins importants, tandis que le drainage général sur tous les petits cours d'eau passent par des ponteaux construits en bon bois de cèdre, de 10 pouces sur 10 pouces carrés.

Ensuite, il continue, ainsi que les honorables députés qui ont lu l'exemplaire imprimé de ce rapport et des autres déposés sur le bureau, ont pu s'en convaincre, et il déclare :

Le chemin est bien ballasté avec du gravier de très belle qualité, les bâtiments aux stations sont jolis, et, à mon avis, d'une grandeur suffisante pour les exigences du chemin, et le service d'eau est excellent. Je crois que vous avouerez avec moi, d'après la description que j'ai faite des travaux, qu'un chemin réellement bon a été obtenu tout à fait conforme au type des chemins de fer du Canada.

M. Schreiber, l'ingénieur en chef du gouvernement, n'est-il pas une autorité aussi compétente que M. Salisbury? Et comment peut-on se hasarder à condamner ce chemin de fer sur la foi d'un mémoire préparé par un homme dont mon honorable ami ne voulait pas dire le nom, de crainte, probablement, qu'il n'ôtât de la valeur au témoignage qu'il citait? De plus, il y a des mémoires qui ont été reçus de la part d'autres personnes qui ont examiné ce chemin depuis que ces assertions ont été faites. L'un d'eux est M. Ridout, un officier du département ayant une longue expérience. Voici ce qu'il dit :—

Conformément à vos instructions, j'ai fait l'inspection du chemin de fer du comté de Drummond, depuis sa jonction avec le Grand Tronc, à Sainte-Rosalie, jusqu'à la rivière Duchesne, soit une distance de 70 milles.

J'ai trouvé la ligne en très bon état et entièrement ballastée, excepté sur une longueur de trois milles environ, près de la rivière Saint-François. La ligne à cet endroit sera changée de manière à réduire la pente à 53 pieds par mille. La voie est en excellente condition partout. Les rails sont en acier et pèsent 56 livres chacun et en bon état. Quand j'ai fait l'inspection, on était à placer des traverses nouvelles où le besoin s'en faisait sentir.

Sir CHARLES TUPPER: Je ne veux pas interrompre l'honorable ministre, mais ce serait gagner du temps, puisqu'il cite le rapport de M. Schreiber, de dire que ce rapport a été fait le 2 février, et qu'il ajoute à ce point là une phrase que l'honorable ministre n'a pas lue.

Au cas où l'on en viendrait à la détermination d'acquiescer le chemin, je crois qu'il serait prudent d'en faire l'examen avant de conclure le marché.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je ne l'ai pas lu, non pas parce qu'il contenait quelque chose que je ne voulais pas lire, mais parce que j'ai remis à tous les membres de la Chambre des Communes le rapport qu'il tient à la main. J'accepte tout ce qu'il contient. Il est vrai que M. Schreiber dit que le chemin devrait être entièrement réexaminé, et il a été réexaminé; avant que cette résolution fût soumise au parlement, le chemin a été complètement réexaminé, et si nous avions trouvé qu'il n'était pas ce qu'il devait être, ni ce que nous pensions qu'il dût être, c'eût été peu de chose d'insister et nous eussions insisté pour faire remplir toutes les conditions. Cependant, ce sur quoi M. Schreiber insistait, c'était de faire revoir la voie au printemps pour certains détails et non pas pour le caractère général du travail, ni pour la chaussée, ni pour la qualité des ponts, ni pour l'alignement, ni pour le ballastage, mais pour certains détails exceptionnels ou intimes à l'égard desquels il serait bon d'examiner la ligne avant de conclure un marché. M. Ridout ajoute :—

Tous les ponts sont en acier, et reposent sur des arches, des piles et des culées fortement maçonnées. A la rivière Saint-François, il y a présentement 60 pieds de voie sur pilotis, qui devront être remplacés par une construction permanente. Toute la ligne est bordée de clôtures, excepté sur une longueur de 7 milles et demi, à travers le bois touffus et les marais, où des clôtures ne sont pas nécessaires pour le moment. Les gares sont amplement suffisantes pour le trafic. Quelques-unes des constructions devront être peintes à neuf, ce qui sera fait bientôt, me dit-on.

Et qui se fait maintenant. Cependant, un autre rapport fut obtenu d'un autre ingénieur du département, M. Johnson, qui dit :

Ayant fait l'inspection du chemin de fer du comté de Drummond sur une longueur d'environ 70 milles, à partir de Sainte-Rosalie, je vous soumetts respectueusement le bref rapport qui suit :

J'ai trouvé la chaussée du chemin de fer très solide et en bon état, bien ballasté, à l'exception d'une longueur de trois milles à dessein laissée sans ballast, parce qu'il était question de placer la voie ailleurs, les matériaux sont d'excellente quantité.

Les rails sont tous en bonne condition et pèsent 56 livres à la verge.

Les rampes n'y sont pas excessives. Le seul point où la déclivité dépasse 1 pour 10 est à la rivière Saint-François, dont les abords de chaque côté sont de 1:20 pour 100. Si je comprends bien, la compagnie est décidée à diminuer cette rampe avant de céder le chemin de fer au gouvernement.

A ce sujet, il a parfaitement raison.

Le rayon des courbes est exceptionnellement petit; il n'exécède pas 4 degrés sur un rayon de 1,433 pieds, à l'exception d'un point où il est de 6 degrés.

A ce propos, je puis dire qu'en revenant de cet endroit, le train sur lequel je me trouvais, composé d'une locomotive et d'un wagon, a parcouru 68 milles en 90 minutes, avec deux arrêts; les derniers 28 milles ont été franchis en 30 minutes, sans que les voyageurs eussent éprouvé la moindre incommodité.

Les principaux ponts sont ceux qui se trouvent sur la rivière Noire, sur les deux affluents de la rivière Nicolet et sur la rivière Bécancourt. Ils sont construits en un acier superbe et reposent sur des piles de maçonnerie et des culées très fermes.

Et malgré tout cela, on fait partout courir le bruit, la presse colporte partout la rumeur, et les députés qui me font face affirment que c'est un pauvre chemin de fer sans aucune valeur, qu'il n'est pas sûr d'employer dans les circonstances actuelles et on affirme que notre proposition mérite condamnation. Je demande à la Chambre si une assertion émanant visiblement de sources intéressées devrait avoir un poids quelconque. J'ai parlé du rapport de M. Salisbury, et pourtant ces messieurs déclarent devant la Chambre des choses dont ils n'ont de connaissance ni directe ni indirecte, ils demandent de condamner une proposition avant d'avoir entendu tous les faits et en face des informations que je fournis maintenant à la Chambre.

M. HENDERSON : Puis-je demander quand s'est fait l'examen sur lequel est basé le rapport de M. Ridout ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'examen et les rapports de MM. Ridout et Johnson sont postérieurs aux déclarations faites en Chambre. Le rapport de M. Kingsford que je puis avoir oublié de lire, mais que je crois nécessaire de lire, a été fait le 2 juin. M. Kingsford est resté quelque temps sur la ligne, et ses instructions étaient de la parcourir et de faire un rapport, ce qu'il a fait.

Sir CHARLES TUPPER : Dois-je comprendre que l'honorable ministre n'a fait aucune attention à la recommandation de M. Schreiber, qui conseillait avant de conclure aucun arrangement de faire examiner soigneusement la ligne à l'époque de l'année où cet examen pouvait se faire le plus convenablement, ou bien a-t-il fait faire cet examen après que le contrat eut été conclu ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce que dit l'honorable député n'est pas exact.

Sir CHARLES TUPPER : Cela ressort des documents.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La signature des documents entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc ne s'est faite qu'après la date qu'ils portent ici. Ils n'ont été datés que le 25 ou le 27 de mai. Nous avons abondance de renseignements pour nous assurer de la nature du chemin. Il y a une quantité de personnes que j'ai rencontrées et avec lesquelles d'autres et moi avons conversé, qui connaissent parfaitement le chemin et qui y ont passé à une vitesse qu'il serait impossible d'atteindre si le chemin n'était pas en bon état. Ces messieurs, dont quelques-uns siègent de l'autre côté et pourraient renseigner leurs collègues, connaissent parfaitement le chemin avant qu'aucun de ces examens ne fût fait et étaient préparés à M. BLAIR.

certifier de son état et de sa qualité. Laissez-moi vous lire le rapport de M. Kingsford. M. Kingsford est connu de beaucoup de membres de cette Chambre comme ingénieur de grande expérience et de haute réputation :—

En conformité de vos instructions, je vous envoie le rapport de la partie construite sur la ligne du chemin de fer du comté de Drummond quant à sa nature et à sa condition.

La ligne elle-même a son point de départ à la Jonction Sainte-Rosalie. Les deux milles intermédiaires qui la relient au Grand Tronc sont sous le contrôle du chef de gare de Saint-Hyacinthe, et le sémaphore servant aux signaux d'entrée est aussi sous le contrôle direct de cet officier.

La ligne est construite sur 73 milles jusqu'à Moose-Park. Les 27 premiers milles jusqu'à Drummondville traversent un beau pays agricole. La terre est généralement bien cultivée. Plusieurs petits villages sont situés sur la route entre la Jonction Sainte-Rosalie et Drummondville, entre autres Saint-Eouard, Sainte-Hélène, Saint-Eugène, Duncan et Saint-Germain.

Drummondville est l'endroit le plus important sur la ligne. On traverse ensuite les villages suivants : Saint-Cyrille, Carmel, Mitchell et Saint-Léonard.

La jonction de Saint-Léonard est située à 19 milles de Drummondville ; à cet endroit, un embranchement de 16 milles nous mène à Nicolet. On traverse l'embranchement du Grand Tronc conduisant à Arthabaska près de Maddington-Falls et Saint-Wenceslas, à un mille et demi au sud-est d'Aston. En allant à l'est de la jonction de Saint-Léonard, on traverse Saint-Wenceslas, Maddington Falls et Forestdale, jusqu'à Moose-Park, le terminus de la ligne.

Je crois devoir, dès le commencement de ce rapport, vous faire remarquer que l'époque à laquelle il a été fait doit être prise en sérieuse considération, car il n'est pas juste d'étudier dans la première semaine de juin la condition du chemin, avec le soin méticuleux que cette observation demanderait dix ou douze semaines plus tard. A cette date, la terre n'est pas dégelée depuis plus de quatre semaines, et le premier soin apporté pour maintenir la ligne en bon ordre ne consiste qu'à renouveler les traverses où cela est le plus nécessaire, à hausser la voie et à rajuster les rails où le besoin s'en fait sentir. On s'occupe d'abord de ce travail, alors que l'on renvoie à une date ultérieure la correction de tous les défauts qui peuvent affecter l'apparence de la ligne. Un autre devoir à accomplir alors, c'est de déblayer les fossés pour les rendre propres à l'usage auquel ils sont affectés, le drainage efficace. Conséquemment, en plusieurs endroits, la voie est couverte de touffes d'herbe, ce qui pourrait donner à un observateur peu expérimenté une opinion défavorable de la condition de la ligne, quand, de fait, cela n'affecte en rien la sûreté du chemin.

Quant à la condition de la chaussée du chemin, il est de mon devoir de vous dire que le ballast est excellent et abondant. Il n'est pas aussi uni que sur les lignes plus vieilles, mais c'est là une chose qui touche plus à l'apparence qu'à la sûreté de la voie. J'ai moi-même voyagé sur un train allant à une vitesse de 40 milles à l'heure, et je n'ai jamais éprouvé la moindre crainte par suite de la vitesse.

La ligne est une ligne de forêt ; elle n'est bonne qu'à transporter du bois, disent ces messieurs.

J'ai des raisons de croire qu'en certaines occasions, des trains spéciaux ont circulé entre Drummondville et Saint-Hyacinthe avec la vitesse extrême de 60 milles à l'heure, et je ne crois pas que ceux qui connaissent la ligne y voient aucun danger. L'autre partie de la voie qui se rend à Drummondville est entretenue en bon état ainsi que les clôtures. A l'est de Drummondville, il n'en est pas ainsi partout, tant s'en faut.

Il y a quelques endroits où il faudrait enlever les arbustes. Je ne puis vous dire au juste quelle est l'étendue de terrain où il faudrait effectuer un tel travail, mais avec une équipe suffisante on en viendrait à bout en quelques jours. Partout où il y a des terres labourées, les clôtures sont régulières et entretenues. Dans les endroits où la ligne passe à travers un pays boisé de taillis légers, où le fourré est très dense, on n'a pas construit de clôtures ; mais il n'en résulte aucun inconvénient pour le chemin de fer, vu que les buissons y sont si épais et si touffus, qu'il est impossible pour les animaux de passer à travers.

Il reste donc acquis que sur ces 73 milles, la chaussée de la voie ferrée est bonne et bien ballastée, les rails bien alignés, l'eau s'y écoule facilement et régulièrement

par les fossés qui bordent la chaussée en question, le tout étant entretenu dans le meilleur état.

Quant à ce qui regarde l'embellissement de la voie, il y aurait un certain travail à effectuer avant que le parcours y devienne agréable à l'œil, comme sur les vieilles lignes, mais je dois faire rapport que sur la distance plus haut citée que j'ai visitée, la ligne est en excellente condition.

Qu'est-ce qui justifie la condamnation portée contre le gouvernement d'avoir pris possession d'une ligne du genre de celle que décrit ce monsieur ? Malgré tout ce qui a pu être dit à l'égard de cette proposition, nous soumettons à la Chambre ce témoignage et nous nous en rapportons à lui, confiants, qu'il suffira à convaincre le pays.

L'officier responsable vis-à-vis du gouvernement des avis qu'il donne en matière de chemins de fer a fait un rapport sur la ligne avant que nous discutions la question. Son rapport a été fait dans l'hiver, tandis que l'examen ne pouvait pas être complet. Ce rapport a été reçu. Nous avions l'assertion de l'ingénieur en chef au sujet de la qualité générale du chemin, et maintenant nous avons en plus le témoignage de ces trois messieurs qui ont parcouru le chemin, qui ont fait un examen attentif et qui ont fait un rapport concluant que le chemin était en excellent état. M. Kingsford contredit directement chacune des assertions qui est faite par ces messieurs pour condamner ce chemin. Il y a aussi autre chose que je crois très convenable de signaler à ce sujet, et que j'ai appris au cours de négociations. J'ai appris que ce chemin a été construit dans le but d'être transporté au Grand Tronc pour être employé comme un prolongement de réseau.

Ils devaient acheter cette ligne et raccourcir leur raccordement. Tous leurs arrangements étaient terminés et les autorités du Grand Tronc étaient rendues à Londres pour conclure les négociations, mais des difficultés se soulevèrent qui empêchèrent l'exécution de l'arrangement. Nous avons là l'assurance que je donne à la Chambre, que la ligne a été construite sous l'œil et la surveillance du Grand Tronc, qui s'attendait à en prendre possession et à en devenir propriétaire aussitôt qu'il serait fini, pour en faire une partie de son réseau général. Ce n'est certainement pas un fait important, mais il est improbable que le chemin ait été construit sans soin, qu'il aurait été négligé, abandonné, terminé à la diable, lorsqu'on s'attendait qu'il pût être incorporé dans le réseau du Grand Tronc. On s'attaque à ce chemin et on le déclare sans valeur, en disant que c'est un chemin construit pour transporter le bois et qu'il ne procurera aucun trafic. Nous avons à cet égard des informations que je me fais un plaisir de soumettre à la Chambre. J'ai devant moi des rapports faits sous serment sur les revenus du chemin de fer du comté de Drummond à différentes époques. Je vais indiquer à la Chambre ces revenus pour les trois ou quatre dernières années, pour montrer les résultats de l'exploitation pendant cette période. En 1892-93, les revenus nets, déduction faite des dépenses brutes d'exploitation, se sont élevés à \$12,644 ; en 1893-94, les revenus ont monté à \$20,125 ; en 1894-95, ils augmentent jusqu'à \$35,204 ; en 1895-96, ils retombent à \$29,067. Ceci est naturellement pour les 73 milles. J'ai ici un état certifié provenant des livres de la compagnie et indiquant que pour les deux mois achevant le dernier jour d'avril de cette année, le revenu net a été de \$28,445, en dehors des mois de mars et de juin qui, j'en suis sûr, seront meilleurs que les mois

précédents. On me dit que l'année qui va se terminer en juin rapportera \$35,000 comme revenu net de la ligne. L'année dernière, le revenu était entre \$29,000 et \$30,000, l'année précédente, \$35,000 ; l'année d'avant, un peu moins.

Notez bien que c'est le revenu net de ce tronçon de chemin de fer qu'on a proclamé sans aucune valeur et qui a été exploité comme ligne locale sans aucun raccordement avec les autres lignes. Maintenant, prolongez ce chemin, ajoutez-y quarante-trois milles, faites-en une ligne directe et quelqu'un trouvera-t-il déraisonnable de doubler, même de tripler le résultat net des opérations dans le passé ? Et même si l'exploitation du chemin de fer du comté de Drummond pour ses 73 milles, l'année prochaine, l'année suivante et les années à venir ne rapportait pas comme revenu net plus de \$30,000 ou \$35,000 par an, je pense que nous aurions le droit de déduire ce revenu annuel des \$64,000 par an que nous payons comme loyer et que nous pourrions couper du coup de moitié de la dette que ces messieurs nous accusent d'imposer au pays.

M. HAGGART : Pendant que l'honorable ministre s'occupe de cette question, voudrait-il avoir la bonté d'indiquer les recettes brutes du chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avec plaisir. Les recettes brutes ont été les suivantes :—

1892-93.....	\$60,689
1893-94.....	68,677
1894-95.....	87,519
1895-96.....	93,118

Il n'est que juste pour moi de dire que dans les comptes faits sous serment qui ont été soumis et qui sont déposés au département, on constate qu'il a été payé en 1895-96, à même les dépenses d'exploitation, une somme excédant \$10,000—je crois même, de mémoire, que c'est \$12,000,—pour construction sur le chemin de certains ponts qui, en justice, devraient être portés au compte du capital. Maintenant, nous avons en 1895-96, \$93,000 de recettes brutes, les dépenses d'exploitation ont été de \$64,000, ce qui laisse un revenu net de \$29,000. Si vous avez même seulement un rapport net de \$30,000 par an à l'avenir, et j'ai ici des renseignements et des informations qui indiquent clairement, d'après l'aspect des affaires et du trafic, qu'il y aurait augmentation de recettes même en exploitant la ligne comme ligne locale, si vous réalisez, dis-je, \$30,000 par an, j'ai sûrement le droit de déduire cette somme des \$64,000 par an dont me débitent ces messieurs, et de couper ainsi en deux l'accumulation de dette qu'ils accusent le gouvernement d'ajouter au fardeau du pauvre peuple en achetant ce chemin de fer.

Maintenant, d'après toutes les informations et les chiffres que j'ai obtenus, je crois que le caractère du pays que traverse le chemin a été bien faussement décrit. Il y a de l'autre côté de la Chambre des députés qui l'ont parcouru et qui peuvent garantir l'exactitude de ce que je dis, et affirmer que loin d'être une région inhabitée, il existe pendant bien des milles de long de la ligne une population très dense et qui se développe. Il y a deux magnifiques pouvoirs hydrauliques, l'un de huit ou dix mille chevaux de force, qui s'offre à une compagnie de coton désireuse de s'y établir prochainement. Voilà une information qu'on me donne. Je ne sais pas si les arrangements sont conclus,

mais ils sont en bonne voie. Comment, M. l'Orateur, il n'y a pas moins de 8 à 10,000 charges de wagons à bois qui attendent pour expédition, du trafic préparé pendant l'hiver. Un grand nombre de compagnies assurent à la ligne un transport considérable de bois pendant plusieurs années. Cette région est agricole et bien peuplée, et si les informations que je possède et qui proviennent toutes de sources éminemment respectables doivent être crues, c'est calomnier ce pays que de prétendre qu'il n'est pas possible d'exploiter le chemin de fer du comté de Drummond comme une ligne locale et de lui faire rapporter un profit raisonnable.

Nous ne voulons pas l'exploiter comme ligne locale, mais tout en ayant une ligne plus courte, une ligne située juste à point pour nous mettre en relation intime avec Montréal, nous avons aussi un tronçon de chemin de fer qui fournit assez de travail pour payer ses frais d'exploitation et laisser ensuite une bonne marge de profit. Quant à l'avenir du chemin et aux perspectives commerciales, je ne crois pas qu'elles puissent être sincèrement attaquées, et j'invite ces messieurs à conférer avec certains de leurs collègues qui siègent derrière eux ou à côté d'eux, et qui connaissent le chemin, la région qu'il traverse, les affaires de la contrée, les entreprises existantes, et ils se convaincront que leurs assertions ne sont pas fondées ni justifiables et que nous n'avons pas eu tort d'acheter le chemin de fer du comté de Drummond.

Examinons maintenant un moment à quelles conditions nous avons acquis le Drummond. J'ai dit au comté que l'ingénieur en chef de mon département avait fait une estimation du prix du chemin. Cette estimation se basait sur ce qu'il jugeait être le coût de la construction, et il me fournit exactement la même estimation qu'à mon prédécesseur. La valeur était portée dans les environs de \$1,600,000 et il n'avait aucun doute que le chemin de fer valait bien cela. Il avait surtout cette valeur en raison de la politique que nous adoptons de prolonger l'Intercolonial de Lévis jusqu'à quelque point du Grand Tronc pour atteindre Montréal. Il jugeait également que si nous avions l'intention de faire une jonction à travers le pays de façon à obtenir la ligne la plus courte possible de la Chaudière à Sainte-Rosalie ou Saint-Hyacinthe, il fallait bien mieux acheter ce chemin de fer, même s'il nous coûtait plus que la construction d'un neuf, parce que nous faisons disparaître un concurrent et nous accaparons le trafic des clients actuels du Drummond qui lui sont fidèles.

M. HAGGART: Dois-je comprendre que le ministre nous dit avoir été informé par son ingénieur que \$1,600,000 ont été dépensés pour la ligne ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Non, je dis que c'est son estimation du prix. Il m'a dit avoir en sa possession des documents préparés sous serment exposant ce que la construction du chemin avait coûté, ainsi que des calculs du prix de construction d'une ligne nouvelle à travers ce pays et que ses estimations en chiffres ronds étaient de \$1,600,000.

M. HAGGART: C'est la nouvelle ligne, mais quel est actuellement le prix du chemin ? Combien estime-t-il qu'il a dû coûter ?

M. BLAIR.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'ai les chiffres exacts, \$1,535,000. Cela répond à l'état déposé dans mon département et que l'honorable député peut consulter en tout temps. En prenant pour base \$1,600,000, est-il possible de réaliser un arrangement plus équitable que celui que nous avons conclu ? — une convention en vertu de laquelle nous payons un loyer de \$64,000 l'an et à la fin de 99 ans, nous devenons propriétaires absolus de la propriété. Ainsi, en payant le loyer, nous payons le chemin. Je considère cet arrangement comme au-dessus de toute critique et digne d'approbation. Par suite, toutes les circonstances examinées, nous avons cru à propos de nous entendre avec le Grand Tronc et de payer le loyer que j'ai indiqué.

On peut dire que l'arrangement était imprévoyant, mais vous ne devez pas oublier que des conditions sévères sont imposées au sujet des 43 milles à construire, conditions des plus serrées.

Nous imposons au comté de Drummond l'obligation de construire un chemin d'un plus grand prix que celui du type qu'il a construit. Nous exigeons qu'il construise un chemin de fer reliant les deux points, égal au type du chemin de fer Intercolonial sous tous les rapports, et cela, avant que le présent arrangement soit exécuté. De plus, nous stipulons qu'il devra poser des rails de 70 livres, ce qui ajoutera au coût de construction, et prenant l'arrangement dans son entier, je crois que nous pouvons espérer que la Chambre l'approuvera dans tous ses détails. Nous trouvons à redire aux rampes à une couple d'endroits, et nous avons stipulé que le chemin devra être redressé. Le contrat fait voir que les rampes auxquelles nous avons objecté devront être diminuées de manière à n'avoir qu'un pied par cent pied sur toute la ligne. Le redressement de la ligne est en cours d'exécution. Un des ingénieurs nous a dit qu'ils sont actuellement à reconstruire une partie de la ligne, afin d'éviter les rampes trop raides qui existent et qu'elles sont réduites au chiffre mentionné.

Mais on dit que nous n'aurions pas dû faire cela, mais plutôt nous faire transférer le présent chemin du Grand Tronc. J'ai expliqué l'autre jour les objections que j'aurais à ce sujet. En premier lieu, la distance est beaucoup plus longue. Je ne sais pas exactement ce qu'elle est, quelques-uns disent 20 milles, d'autres prétendent que c'est moins ; mais supposons qu'elle soit de 15 ou 16 milles, quelle que soit la distance réelle, quinze milles forment une différence considérable, particulièrement quand vous avez un chemin qui est défectueux sous d'autres rapports.

Examinons la question des rampes. J'ai dit l'autre jour que sur cette section du chemin du Grand Tronc, les rampes étaient très prononcées et qu'elles étaient un obstacle sérieux. On m'a demandé de dire où elles se trouvaient, mais je ne l'ai pu de mémoire. Mais j'ai présentement ce renseignement, et je vais le fournir à la Chambre. L'ingénieur en chef a dit que les rampes étaient un empêchement et qu'il ne pouvait pas nous recommander de faire l'acquisition de cette partie du chemin, même si la chose était possible, à cause des rampes et de la distance. Quant aux rampes, vous verrez, quand j'aurai lu cette partie du mémoire, qu'elles sont un empêchement à ce que nous achetions ce chemin, même si nous avions pu l'acheter et s'il n'y avait eu aucun empêchement en raison de la

distance. L'ingénieur en chef déclare que, entre la station de Danby et Durham-sud, les rampes varient, ayant du côté est, à un endroit, 54'45, à un autre 55 pieds par mille et jusqu'à 61'41. Entre Durham-sud et Lisgar, les rampes toujours s'élevaient en gagnant l'est, varient entre 55'50 et 61'40, et ensuite allant à l'est, elles varient de 53'88 à 62 et une fraction. Entre Lisgar et Richmond, elles varient de 62 à 58; entre Richmond et Warwick, de 52'80 à 54'43 et jusqu'à 55'58. Entre Warwick et Lévis, les rampes varient de 55'58 à 72'33 à Lévis, diminuant à 54'43 à la courbe de la Chaudière et s'élevant à 58'66 à Pensons-Sidings. Voilà les rampes qui existent sur cette partie du chemin, et les gens qui s'y connaissent disent qu'elles nuisent beaucoup à cette partie du chemin. Mais il est inutile de parler de cette partie du Grand Tronc, car nous ne pourrions pas l'avoir.

Ainsi que je l'ai dit l'autre jour, nous n'avons pas fait de calculs précis, parce que nous avons cru que c'était inutile, et je vais vous en donner la raison. En premier lieu, nous ne pouvions pas acheter le chemin. Nous pouvions en acheter une partie seulement. Nous pouvions acheter la partie qui est entre Lévis et Richmond, mais quand j'en ai demandé le prix à M. Wainwright, il m'a répondu qu'il était de \$2,500,000, de sorte que je n'en ai plus parlé. J'ose dire que le Grand Tronc aurait accepté moins. Je pense qu'il aurait accepté \$2,000,000, mais qui aurait donné \$2,000,000 pour ces 96 milles, quand nous avions 133 milles du chemin de fer du comté de Drummond pour un prix moins élevé? Mais ensuite, si nous avions eu cette partie du chemin entre Richmond et Sainte-Rosalie, nous aurions à payer \$1,000 par mille de loyer entre ces deux endroits, et la compagnie en aurait possédé la moitié. Elle ne voulait pas s'en défaire. Elle nous aurait donné la moitié comme elle nous a donné la moitié entre Sainte-Rosalie et Montréal, mais pas plus, et nous aurions à payer autant pour l'usage des 40 milles entre Richmond et Sainte-Rosalie, ou les deux-tiers autant que pour toute la ligne à partir de Sainte-Rosalie par le chemin de fer du comté de Drummond.

En examinant ces faits, pas un homme d'affaires ne voudrait conclure un arrangement autre que celui que nous avons fait, en comparant l'offre faite par la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond d'un côté, et celle faite par le Grand Tronc. Je ne pense pas qu'on puisse dire que notre offre de payer \$37,500 par année pour la moitié indivise de cette partie du chemin est une offre déraisonnable et que le prix est exorbitant. En comparant les sommes d'argent que d'autres chemins de fer paient pour des arrangements conclus entre eux, vous verrez que nous en avons fait un qui est satisfaisant.

Voici comment cette somme de \$37,500 a été fixée. Le Grand Tronc prétendait qu'il faudrait \$1,500,000 pour construire ce chemin, et je crois que ceux qui savent ce que c'est que de construire des chemins dans cette partie du pays—et l'honorable chef de l'opposition qui a acquis une certaine expérience en ces matières, dirait que \$1,500,000 est un prix raisonnable pour construire 35 milles de ce chemin. C'est la somme que la compagnie a fixée. Elle nous a dit: si vous voulez posséder la moitié, vous aurez à payer la moitié, ou l'intérêt sur la moitié au taux que nous payons, 5 pour 100 par année. De sorte qu'en divisant \$1,500,000 par la moitié, qui forme \$750,000, et fixant l'intérêt à 5

pour 100, nous avons les \$37,500, que nous avons consenti à payer, non pas pour l'usage de la ligne, mais pour en être propriétaires, au même degré que le Grand Tronc l'est lui-même. Nous savons un peu ce que c'est que la construction des chemins de fer. L'honorable député (sir Charles Tupper) a acheté du Grand Tronc 125 milles de chemins pour lesquels il a payé \$1,500,000, et il les a achetés quand il fallait faire des réparations qui portaient le prix à \$2,500,000 avant de pouvoir l'exploiter. Et quand l'honorable député a présenté cette résolution à la Chambre il n'a pas cru qu'il était nécessaire d'entrer dans des détails bien minutieux, ni de la présenter plusieurs mois avant la fin de la session pour donner le temps de réfléchir et d'examiner cette vaste transaction. Pas du tout, mais en présentant cette résolution comportant l'achat de ces 125 milles de chemin, il s'est contenté de dire qu'il était opportun de l'acheter. Voilà la raison qu'il en a donnée dans le temps. Il a payé \$1,500,000 pour le chemin et dépensé à peu près \$1,100,000 pour le mettre en bon ordre, et avant qu'il fût en bon état d'exploitation, il coûtait \$2,576,000, soit \$20,115 par mille.

L'honorable député a encore eu, à titre de ministre des Chemins de fer et Canaux, à s'occuper de la construction des voies ferrées. Il commença à construire 14 milles afin de couper l'embranchement à Saint-Charles pour arriver plus facilement à Lévis, et avant d'avoir terminé, il avait dépensé \$1,178,000—plus de \$60,000 par mille, et sur le total, il y avait huit ou neuf cent mille dollars pour dommages causés aux propriétés.

Si nous étions pour construire entre 35 et 40 milles de chemin pour arriver à Montréal par le chemin de fer du comté de Drummond, avec l'exemple de l'honorable député sous les yeux, nous pourrions fort bien hésiter, et nous pourrions croire qu'il vaudrait mieux accepter l'estimation que le Grand Tronc a faite de la construction d'un nouveau chemin, et de lui payer un loyer raisonnable pour cette partie du chemin. Si nous devons entrer dans la ville de Montréal, il n'y a pas de route qui nous offre autant d'avantages. Je n'oserais pas proposer à mes collègues ni demander au parlement de nous autoriser à commencer la construction d'un chemin dans cette localité, exigeant la construction d'un pont, ensuite des expropriations pour notre entrée dans Montréal, et, après cela, fournir des facilités de terminus à Montréal. Cette proposition serait absurde. Quelqu'un a dit que cela coûterait \$20,000,000. Je ne pense pas que cette somme serait suffisante, ou en tout cas, rien ne nous prouve qu'elle le serait. Et nous faisons un arrangement qui nous donne des avantages dix fois plus grands que nous en donnerait cette construction indépendante. Nous avons l'usage du pont et du terminus et des gares—toutes les facilités pour lesquelles le Grand Tronc a dépensé des millions de dollars, nous en jouissons à des conditions raisonnables. Je vois avec étonnement des hommes, dans cette Chambre et dans le pays, qui, tout en approuvant la conduite du gouvernement en cherchant un terminus à Montréal pour l'Intercolonial, objectent aux conditions auxquelles nous l'avons obtenu. Il arrivera un temps où ceux qui nous critiquent reconnaîtront que nous avons fait un arrangement avantageux pour le pays. J'ai confiance, j'espère autant qu'il est possible d'espérer à l'égard de choses qui ne sont pas encore survenues, que le résultat justifiera la ligne de conduite que nous avons suivie.

Nous offrons de payer \$40,000 pour l'usage du pont et \$62,500 pour l'usage du terminus. Je vais vous citer un fait qui vous fera voir avec quel soin cet arrangement a été effectué et les estimations ont été faites. Nous avons demandé à M. Pottinger et à M. Schreiber, qui se trouvaient ici tous les deux, de préparer un calcul et de nous dire quel serait le loyer raisonnable à payer pour toutes les facilités de terminus du Grand Tronc à la gare Bonaventure, et il n'y a pas eu \$5,000 de différence entre les chiffres qu'ils nous ont fournis et ceux finalement acceptés par le Grand Tronc et par nous.

Étant donné que nous devons arriver à Montréal et que la conduite tenue est sage, je dis que pas un homme ne peut avoir raison de se plaindre des conditions auxquelles nous obtenons tout cela. On parle de spéculation; je veux savoir dans quelle partie de cette affaire depuis le commencement jusqu'à la fin il y a quelque chose qui justifie cette accusation. Où est le détail, où est la circonstance, où sont les chiffres sur lesquels vous pouvez faire planer le soupçon? Bien entendu, il y a des gens qui trouvent de la spéculation dans toutes les affaires—c'est la manie d'un certain nombre. Mais examinez la transaction dans tous ses détails, estimez la valeur de la propriété que nous achetons, et j'ose dire qu'il n'y a rien qui prête à soupçon.

M. GIBSON : Il n'y a pas de pont Curran là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. C'est une opération commerciale; elle a du mérite par elle-même, et si vous examinez les détails du contrat passé entre les deux compagnies et le gouvernement, vous verrez que tous les moyens possibles ont été pris pour sauvegarder l'intérêt public.

Lorsque l'honorable député (sir Charles Tupper), a acheté la ligne du Grand Tronc entre Lévis et la Rivière-du-Loup, une ligne de 125 milles, que lui a dit l'opposition à cette époque? Elle lui a dit : D'après votre arrangement, vous n'avez aucune garantie, vous n'avez pas de conditions qui assureront à l'Intercolonial une entrée sûre et convenable à Montréal, ni l'accès au commerce de l'ouest. Et les raisons avancées par ces adversaires de son projet sont celles qui ont fait conclure le présent arrangement. Nous l'avons étudié avec le plus grand soin.

Cet arrangement n'est pas le mien ni celui d'un membre du gouvernement; ce n'est pas l'arrangement du Grand Tronc ni du chemin de fer du comté de Drummond—c'est un arrangement que le gouvernement a examiné avec soin dans tous ses détails, et qu'il a étudié à fond au point de vue des affaires. Et, ainsi que je l'ai dit il y a un instant, si vous examinez les détails du contrat passé entre le gouvernement et ces compagnies, vous comprendrez facilement que nous avons été prudents et avons eu soin de faire insérer toute condition de nature à nous fournir l'occasion de prendre notre part du commerce de l'ouest. Ainsi que vous le verrez, le Grand Tronc s'est engagé à transporter les produits de l'ouest jusqu'à Montréal et de nous les y livrer, non pas les transporter par la ligne de Richmond ou par Lévis—non pas de les transporter tout le temps sur la ligne du Grand Tronc, mais de nous les livrer. Ainsi, quand nous enverrons nos agents sollicitateurs dans l'ouest, ainsi que le font toutes les compagnies de chemins de fer, et que ces agents choisiront les produits et passeront M. BLAIR.

des contrats, nous serons certains qu'ils nous seront remis une fois rendus à Montréal.

Mais nous avons fait un arrangement sans précédent—au sujet du droit de circuler sur un chemin de fer appartenant à une autre compagnie. Nous avons, dans le contrat, une condition qui nous permet entre Sainte-Rosalie et Montréal de transporter pour nous-mêmes et pour notre propre avantage tous les produits que nous pourrions sur cette ligne. Si nous transportons un voyageur, nous encaissons le prix de son billet, si nous transportons une tonne de produits, nous en avons les bénéfices. Nous ne payons pas au Grand Tronc \$5 pour 100 sur chaque dollar que nous gagnons, comme c'est le cas dans l'arrangement conclu entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique—ce que nous gagnons est à nous. En ce qui concerne le chemin, le pont et le terminus, ils sont, pour notre usage, tout autant la propriété du gouvernement que celle du Grand Tronc.

Maintenant, je présente la résolution qui a été déposée sur le bureau avec la plus entière confiance qu'elle sera approuvée par la Chambre. Je sais que nous avons été soumis à certains désavantages, je sais que les honorables chefs de la gauche et leurs journaux ont faussement représenté les faits et qu'ils ont soulevé certains préjugés dans l'esprit public. Mais j'ai toujours espéré que lorsque les détails du contrat seraient connus, ils seraient généralement approuvés. Et je désire déclarer que je n'avais aucun motif, et que le gouvernement n'avait aucune raison de retarder la présentation de cette opération au parlement. Tout le monde sait que nous avons été accablés d'outrage, tout le monde sait que le tarif a été discuté presque à l'exclusion de tout autre sujet, et que nous n'avons pas eu l'occasion d'appeler l'attention sur ces questions aussitôt que nous l'aurions désiré. Mais nous n'avons fait que suivre l'exemple que nous a donné l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper), quand il a eu de semblables résolutions à présenter au parlement. Je ne dis pas que parce qu'il a fait quelque chose, c'est une justification pour les autres de faire la même chose. Mais je prétends que toute critique de la part de cet honorable député peut difficilement paraître sérieuse à cause de la ligne de conduite qu'il a lui-même suivie dans des circonstances analogues. Quand il a eu à présenter au parlement la proposition d'acheter une partie de la ligne du Grand Tronc, il ne s'est pas empressé dès l'ouverture du parlement de soumettre la question à la Chambre et de lui demander de la discuter. Le parlement, je crois, s'était ouvert à cette époque au commencement de février, et ce n'a été que trois mois plus tard, deux jours avant la prorogation, qu'il a présenté l'arrangement qu'il avait conclu et qu'il a demandé à la Chambre de voter les fonds nécessaires.

Or, je n'aurais pas voulu agir ainsi, le gouvernement n'avait aucune raison pour retarder cette affaire. Nous n'avions rien à redouter de l'examen le plus attentif avant de fournir la preuve la plus complète. Mais j'avoue que je n'ai jamais pensé qu'il pourrait y avoir des objections sérieuses au projet lui-même. Bien entendu, je savais que les honorables chefs de la gauche critiqueraient les détails, qu'il était de leur devoir de les critiquer, qu'ils rempliraient ce devoir qui incombe à une opposition. Mais je ne m'attendais pas à les entendre blâmer le projet avec la violence qu'ils y

ont mise, dans le peu de temps qu'il y a eu pour discuter le sujet.

Nous avons expliqué cette affaire à la Chambre dans tous ses détails. La question a été étudiée avec soin et à fond, non seulement par le département, mais par le conseil des ministres. Nous l'avons examiné, sous tous ses aspects et il n'y a pas un détail qui ait été négligé. En conséquence, je suis dans une meilleure position, ayant l'opinion de tous les membres du parlement, que je n'aurais été, eussé-je demandé simplement au parlement d'accepter cette proposition appuyée par ma propre et seule opinion. Ainsi que je l'ai dit, le pays se plaint depuis longtemps des déficits qui se déclarent tous les ans dans l'exploitation de l'Intercolonial. Je pense que nous sommes justifiables d'espérer que l'exécution de ce projet mettra fin à ces déficits, et qu'elle nous mettra en mesure d'annoncer au parlement avant longtemps que l'Intercolonial est exploité avec des bénéfices excédant les dépenses. Je présente donc cette proposition à la Chambre avec l'espoir qu'elle sera approuvée.

M. FOSTER : La Chambre a écouté avec beaucoup d'attention et d'intérêt le discours de mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, en explication, j'allais dire, bien que je pense être justifiable de dire en justification de la proposition qu'il a cru convenable de présenter à la Chambre. L'honorable ministre désirait former le comité sans faire une déclaration et discuter directement les détails du projet. Il a cependant cédé à certaines observations et il a donné une explication à la Chambre avant de nous former en comité, ainsi qu'il était convenable de faire. Mais si l'honorable ministre, avant de commencer son discours, a cru qu'il était maltraité en étant forcé de donner cette explication, il n'avait pas prononcé vingt paroles, qu'il était facile de voir que l'opposition avait eu raison de lui demander de fournir des renseignements au sujet de sa résolution, avant de nous former en comité.

L'honorable ministre a dit qu'il s'était trouvé l'autre jour dans une fausse position, qu'il n'avait pas sous la main l'information demandée, et qu'il n'aurait pas pu la fournir, et il s'est plaint en disant qu'il avait été un peu injuste de notre part de l'avoir forcé à discuter la question l'autre jour, quand il n'était pas prêt à entreprendre la discussion. C'est bien cela que nous avons cru, qu'il n'était pas prêt à discuter la question, c'est-à-dire la discuter en homme d'affaires, ce qui est la manière la plus convenable pour un ministre des Chemins de fer de présenter une résolution comme celle-là à la Chambre. Et c'est parce qu'il a été pris par surprise l'autre jour, et qu'il n'était pas prêt à discuter, que j'ai cru qu'il serait bon de reprendre la discussion maintenant et de lui permettre de fournir l'information qu'il n'avait pas il y a quelques jours.

Eh bien ! mon honorable ami, dans tout le discours qu'il vient de prononcer, ne s'est pas adressé à la Chambre en homme qui présente une opération commerciale, s'efforçant de l'expliquer à fond et de donner les raisons pour lesquelles il nous demande de l'approuver. Le discours de l'honorable ministre a été de la déclamation en grande partie. Le premier point même qu'il a commencé à discuter et à propos duquel il s'est quelque peu échauffé, était qu'il avait été accusé de spéculation par les journaux, et d'une spéculation patente. J'ai pensé à

l'axiome français, qui s'excuse s'accuse. Mon honorable ami aurait mieux fait, je crois, de traiter cette question au point de vue des affaires, au lieu d'employer les sept huitièmes de son discours à se disculper de l'accusation de spéculation, ou à vouloir critiquer les actes et la conduite de ses prédécesseurs.

Sur une résolution demandant à la Chambre de voter un paiement annuel de \$210,000 pendant 99 ans, avec toutes les dépenses annuelles et les frais d'administration et d'entretien, sur le fait douteux qu'il y aurait un volume de trafic assez considérable pour produire, à son avis, des recettes excédant les dépenses, ce n'était pas trop exiger que de demander à l'honorable ministre de laisser de côté les accusations de spéculation et le sujet d'actes antérieurs, et de s'occuper uniquement de la question en discussion.

Je demande à la Chambre, qui a écouté l'honorable ministre pendant deux heures, si, au sujet d'un nouveau tarif pour la compagnie, elle a reçu autre chose que des prédictions et des éventualités. Le seul fait solide présenté par lui a été une simple assertion sur une feuille de papier, portant que l'estimation du trafic sur l'Intercolonial durant la première année de son exploitation, après son prolongement jusqu'à Montréal, sera de tant et de tant ; que les recettes seront de \$900,000 plus considérables ; que ses frais d'exploitation seront de \$350,000 de plus ; que ses bénéfices pour la première année seront de \$520,000 ; que le transport des marchandises sera augmenté de 300,000 tonnes, et que le nombre des voyageurs sera augmenté de plus de 630,000. Or, je dis que je suis tout aussi sage après que cette déclaration a été lue dans cette forme que je l'étais auparavant, et l'honorable monsieur est tout aussi explicite qu'il l'était auparavant, et cette Chambre est tout aussi savante qu'elle l'était auparavant. Cette Chambre ne siège pas ici pour accepter des chiffres et les avaler sans qu'on lui dise comment on arrive à les totaliser. Mon honorable ami a dit mainte et mainte fois qu'il se fiait au verdict des hommes d'affaires sur cette question, qu'il avait une proposition d'affaires, et qu'il avait confiance dans le sens pratique de la Chambre et dans le sens des hommes d'affaires du pays. Cette déclaration contient le grain de vérité qui est la seule chose que la Chambre veuille avoir. Si la proposition a quelque mérite par elle-même, elle devra se recommander au sens des affaires de la Chambre et du pays. Il n'y a aucun sentiment, impérial ou autre, dans cette affaire. C'est une simple question d'affaires, et rien de plus. Ce que l'honorable monsieur a complètement manqué de faire, après avoir retranché toute sa déclamation, après avoir laissé de côté toutes ses prophéties, ce qu'il a manqué de faire, c'est d'avoir montré sur quoi il fondait ses prévisions sur la provenance de ces grandes augmentations d'affaires, et qu'elle en sera la nature.

Cette Chambre a écouté pendant deux heures, et maintenant un seul député de cette Chambre peut-il se lever et dire ? Eh bien ! quelqu'un a dit—nous ne savons pas sur quoi l'on s'appuie pour le dire—qu'il y aurait cette augmentation. Mais quant aux moyens par lesquels on obtiendra cette augmentation, aux raisons sur lesquelles on s'appuie, il n'y a de rapport de personne, il n'y a aucune déclaration de personne, et le ministre lui-même ne dit pas sur quoi il s'appuie. Voilà où je vois le défaut capital du projet comme le ministre nous le présente

Or, comme homme d'affaires, le ministre en appelle à la Chambre, et au point de vue des affaires, j'en appelle au jugement du pays.

En premier lieu, mon honorable ami (M. Blair) n'a pas suivi une méthode d'affaires en présentant cette question à la Chambre. Admettons que notre côté de la Chambre n'a aucun droit à des renseignements ou rien de pareil, que ce soit simplement une partie de la législation qui doit être imposée par la force supérieure du nombre, l'honorable ministre devait cependant quelque chose à ses propres partisans de l'autre côté de la Chambre. Il devait quelque chose aux hommes qui siègent en arrière de lui, et je demande à ces honorables messieurs qui siègent en arrière de lui, et la Chambre a droit de juger si l'honorable monsieur qui a présenté ces résolutions trois jours avant que le gouvernement demande à cette Chambre de proroger la session, a traité ses propres partisans comme des hommes d'affaires qui ont le droit d'en arriver à une conclusion après avoir raisonné selon les principes des affaires. L'honorable ministre méconnaît étrangement l'intelligence de ses propres partisans s'il croit en avoir appelé à leur sens des affaires ce soir. L'honorable ministre (M. Blair) dit que l'on soupçonne au dehors qu'il a retenu cette question pour quelque objet particulier. Qu'est-ce que l'honorable monsieur a fait ? Il dit qu'ils ont été si occupés par le tarif, qu'ils n'ont pu donner des renseignements à la Chambre auparavant.

Mon honorable ami sait-il qu'il y a dans le rapport imprimé et déposé sur le bureau de la Chambre une déclaration qui montre que le ministre avait décidé l'affaire le 24 mars ? Pour quelle raison, après que l'arrêté du conseil, qui est le décret du gouvernement, eût été rendu, ne l'a-t-on pas déposé sur le bureau de la Chambre avec les renseignements voulus et d'après lesquels les membres du Conseil sont censés avoir formé leur opinion ? L'affaire a été conclue avant la réunion du parlement ou a été mentionnée dans le discours du trône comme ayant été conclue. Mais l'honorable monsieur se justifie dans sa déclaration, en disant que bien que l'arrêté du conseil eût été rendu, le contrat n'était pas signé. Le contrat a été signé le 15 mai, et le 15 mai, l'honorable monsieur avait le contrat sous la main, et il se passe un grand mois avant qu'il dépose sur le bureau de la Chambre le contrat parfait pour l'information de la Chambre. Trop affairé par les questions de tarif pour s'occuper de cela. Qu'est-ce que mon honorable ami avait à voir dans les questions de tarif ? S'il avait affaire aux questions de tarif, je dis simplement que le 15 mai, le contrat était complété et aurait pu être déposé devant la Chambre d'un simple mouvement de la main, et il aurait pu ensuite s'occuper de ses recherches sur les questions de tarif qui le pressaient tant. L'honorable ministre (M. Blair) a gardé ce contrat signé et scellé dans sa poche jusqu'à cinq jours avant que l'on demande la prorogation de la Chambre ; il n'y a pas une bribe de renseignements déposés sur le bureau de la Chambre pour permettre aux partisans de l'honorable ministre de se former une opinion sur la question de savoir si nous devrions ou non augmenter la dette du pays jusqu'à concurrence de \$7,000,000.

L'honorable ministre a tenté de faire sur cette question, il y a trois ou quatre jours, une déclaration qu'il a admis n'être pas prêt à faire. J'en appelle au témoignage de la Chambre que le seul renseignement qui nous est donné est l'arrêté du

M. FOSTER.

conseil, et les rapports des trois ingénieurs sur la qualité et l'état de la section du comté de Drummond, 73 milles, pas un lambeau de plus. Admettons que le chemin de fer du comté de Drummond soit raisonnablement bien construit, que c'est un chemin solide ; il devrait être ainsi avant qu'il y touchât. Il n'aurait pas dû se permettre de prendre un moment pour prouver que le chemin de fer du comté de Drummond était un chemin raisonnablement bien construit. La sanction de cette proposition ne dépend pas de la question de savoir si le chemin est raisonnablement bien construit. Admettons que ce soit un chemin assez bien construit, est-ce une affaire que nous devions entreprendre ? Si mon honorable ami (M. Blair) a prouvé que le chemin est solide et bien construit, tant mieux. Je ne veux pas le nier. Je n'ai pas de raison de le nier. Si ce n'est pas un bon chemin, ce sera la condamnation finale de l'honorable monsieur. Si c'est un bon chemin, cela ne lui aide pas d'un côté dans la proposition qu'il présente à la Chambre, parce qu'elle s'appuie sur la supposition que c'est un chemin raisonnablement bien construit. Mais l'honorable monsieur a demandé lui-même d'élever le type. L'honorable monsieur a-t-il imposé la condition que les 33 milles de chemin à partir de la Chaudière fussent construits comme le reste du chemin du comté de Drummond ? Non, M. l'Orateur. L'honorable monsieur a imposé la condition qu'il soit construit selon le type du chemin de fer Intercolonial, et il a dit lui-même ce soir que cela leur coûterait beaucoup plus cher, parce qu'il exigeait qu'ils le construisissent selon le type du chemin de fer Intercolonial. Il a fait remarquer qu'on y posera des rails de 50 livres sur cette partie du chemin.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cinquante-six livres.

M. FOSTER : De 56 livres, de sorte que la première chose que l'honorable monsieur aura à faire sera de poser sur ces 73 milles des rails de 70 livres, faire lui-même une chaussée et faire tout ce qu'il faudra pour rendre ce chemin conforme au type de l'Intercolonial.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Des rails de 56 livres servent encore sur un grand nombre de milles du chemin de fer Intercolonial.

M. FOSTER : Mon honorable ami dit-il qu'il se propose d'exploiter ce chemin depuis Forest-Vale jusqu'à Sainte-Rosalie dans l'état actuel de la voie ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui—les rails sont bons—ce sont des rails neufs.

M. FOSTER : Alors, mon honorable ami n'aura pas un chemin de première classe, équivalant au type du chemin de fer Intercolonial.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a actuellement des milles du chemin de fer Intercolonial qui ont des rails de 56 livres.

M. FOSTER : Alors, mon honorable ami ne fera pas les frais de poser des rails de 70 livres sur ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sont des rails neufs et de bons rails.

M. FOSTER : Il va avoir une section de 33 milles avec des rails de 70 livres. Pour quelle raison ? Sa seule raison de demander de poser sur cette section des rails de 70 livres est-elle parce qu'il propose de mettre ce chemin à la hauteur du type du chemin de fer Intercolonial ? L'honorable monsieur prévoit une grande augmentation de voyageurs, une grande augmentation de trafic ; il va transporter trois ou quatre cent mille tonnes de plus de trafic dans la première année. Va-t-il entreprendre de transporter cette grande augmentation de voyageurs sur un chemin inférieur sous le rapport du poids des rails et de la chaussée ? Ce sera une pauvre économie pour mon honorable ami, parce qu'il sait aussi bien que moi que la meilleure économie serait d'enlever ces rails de 56 livres, de les vendre et d'en poser de 70 livres, que plus on aura de facilités de transporter le trafic, meilleurs seront les résultats généraux.

M. GIBSON : L'honorable député (M. Foster) me permettra-t-il de lui poser une question ? Connaît-il dans le pays quelque chemin qui fasse cela ?

M. FOSTER : Faire quoi ?

M. GIBSON : Mettre de côté des rails de 56 livres et les remplacer par des rails de 70 livres.

M. FOSTER : Le chemin de fer Intercolonial enlève continuellement les rails plus légers, les vend et pose des rails plus pesants. Vous devrez faire cela si vous avez un trafic considérable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons un trafic considérable maintenant.

M. FOSTER : La seule raison pour laquelle il a été stipulé que ces 33 milles du chemin recevraient des rails de 70 livres, était à cause du gros trafic de marchandises que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux espérait avoir. Il dit qu'il s'attend à une forte augmentation de gros trafic sur ce chemin. Ayant mentionné ce point, savoir, que mon honorable ami (M. Blair) ne faisait pas preuve d'une très grande confiance dans sa présente proposition par la manière dont il a traité la Chambre relativement aux renseignements à ce sujet, permettez-moi d'aller un peu plus loin. L'honorable monsieur (M. Blair) a fait un rapport au conseil, et l'arrêté du conseil a été rendu autorisant virtuellement d'étendre à ce contrat les conditions qu'il contenait le 24 mars. Il demanda un rapport à son ingénieur en chef. L'ingénieur en chef fit un rapport très général sur l'état du chemin le 2 février, mais l'ingénieur en chef qui est un homme prudent a déclaré dans son rapport :

Si vous décidez finalement d'acheter le chemin, je crois, avant de clore absolument l'affaire, qu'il serait prudent d'examiner son état.

La principale autorité sur laquelle se base l'honorable monsieur dit : D'après les connaissances générales que j'en ai, et en général c'est un assez bon chemin ; mais si vous avez intention de l'acheter à ces conditions, il serait prudent de votre part de faire un examen spécial. L'honorable monsieur a pris la partie du rapport qui lui convenait, et n'a pas donné suite

à l'examen même de la prudente considération que l'ingénieur en chef lui conseillait, et il s'est présenté au Conseil et a obtenu l'arrêté qui autorisait le contrat. Il a fait le contrat lui-même, sans avoir jamais demandé un examen, et sans même avoir jamais envoyé qui que ce soit faire un examen ; et ce n'est qu'en juin, et comme l'honorable monsieur l'a dit lui-même ici ce soir, ce n'est qu'après que ces accusations ont été portées dans cette Chambre—et elles n'ont été portées qu'après que cette explication a été donnée en Chambre—qu'il a cru qu'il serait plus prudent d'avoir un rapport sur ce chemin par un ou deux de ses ingénieurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que l'honorable monsieur ait l'intention de dénaturer ce que j'ai dit, mais il le fait tout de même.

M. FOSTER : De quelle manière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En disant qu'aucun ingénieur n'a été envoyé pour examiner le chemin avant que des accusations eussent été portées. J'ai dit, sans la moindre hésitation, que M. Kingsford avait parcouru le chemin le mois dernier, et que j'avais reçu de lui un rapport qui porte une date antérieure de plusieurs jours à l'époque de la discussion.

M. FOSTER : Ma position est parfaitement juste en ceci, c'est qu'aucun rapport d'ingénieur n'a été fait avant que le contrat eût été autorisé, le 24 mars, et avant que le contrat eût été signé, scellé et délivré, le 15^e jour de mai.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas ce que l'honorable monsieur a dit. J'ai dit à la Chambre, aussi, que le contrat n'avait pas été signé à la date qu'il porte, et qu'il n'a été signé que longtemps après cette date. Je ne peux pas dire exactement à quelle date il a été signé, mais il a été préparé pour l'imprimeur et il a été imprimé, et l'on a corrigé une erreur dans le contrat, et il fut imprimé de nouveau, et il n'a été réellement signé que plusieurs jours après la date qu'il porte à sa face même.

M. FOSTER : Eh bien ! je ne sais pas où nous allons nous arrêter. Voilà les deux rapports que mon honorable ami a déposés sur le bureau de la Chambre, ce sont les seuls papiers que nous ayons pour nous guider ; et il dit que bien que le contrat porte la date du 15^e jour de mai, il n'a pas été signé par les parties à ce contrat le 15^e jour de mai. Mais comment cela aide-t-il à mon honorable ami ? Cela fait-il la moindre différence, ces quelques jours qu'il veut gagner en mai, sous le rapport de la signature du contrat, lorsqu'il est allé devant le conseil le 24^e jour de mars et a obtenu l'autorisation de signer le contrat aux conditions mentionnées, et qu'il a obtenu cette autorisation sans faire faire aucun examen du chemin ? Comment la position de mon honorable ami se trouve-t-elle améliorée par sa dernière déclaration, même si c'est une déclaration de faits ? Et à quoi cette Chambre est-elle réduite, lorsque nous voyons des ministres déposer sur le bureau de la Chambre un contrat signé conformément à un arrêté du conseil qui porte la date du 15^e jour de mai, et lorsque l'honorable monsieur est poussé au pied du mur, après l'avoir discuté pendant cinq jours, il dit que la

date n'est pas exacte, et qu'il a été signé plusieurs jours après cette date? C'est une méthode nouvelle de conduire les affaires par ce gouvernement d'hommes d'affaires.

Or, M. l'Orateur, je ne veux pas discuter longuement la nature des rapports que l'honorable monsieur a obtenus, même à cette date avancée, et après que l'affaire a été discutée dans cette Chambre. Les rapports sont tout à fait généraux. Tout ce qu'ils font, le meilleure d'entre eux, c'est de donner un caractère généralement bon au chemin, et je consens volontiers à accepter cela, et le prendre comme le donnent ces messieurs. Mais quant à avoir aucun examen formel et complet du chemin et un rapport détaillé, on ne peut en trouver sur les feuillets du livre, et j'imagine que mon honorable ami a déposé tout ce qu'il avait. Or, pour que la Chambre puisse rendre un jugement sur cette transaction, l'honorable monsieur lui a-t-il donné tous les renseignements qu'il devrait lui donner? Quelle connaissance cette Chambre a-t-elle aujourd'hui sur ce chemin en ce qui concerne son matériel roulant?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne l'achetons pas.

M. FOSTER : Mon honorable ami, le dos tourné vers ses adversaires, au lieu de la figure—l'attitude d'un homme brave en paroles—jette à la face du ministre des Travaux publics (M. Tarte), comme s'il avait quelque rancune personnelle contre son collègue, quelque chose qu'il a intention de dire par ricochet à ses adversaires de ce côté-ci de la Chambre, qu'il ne regarde pas en face, et que dit-il? Lorsqu'on demande à cette Chambre de sanctionner un contrat confiant certains pouvoirs dont l'un autorisant le ministre à acheter le matériel roulant à une estimation fixée par lui-même et convenue entre lui et la compagnie seuls, il ne lui a donné aucun renseignements quant au matériel roulant. Il dit qu'il ne l'a pas encore acheté, mais il nous demande de lui voter l'autorisation de l'acheter.

On ne nous donne pas la moindre information relativement au matériel roulant, quel en sera le prix, quel est son caractère ou sa qualité. Nous allons lui voter cette autorisation en aveugles. Il fera les arrangements qu'il lui plaira pour le matériel roulant, quels que soient son caractère, sa quantité, sa distribution et autres choses semblables; et il essaye de s'abriter derrière la déclaration qu'il n'est pas encore acheté. J'espère qu'il ne l'est pas, parce qu'il n'est pas autorisé à l'acheter, et il ne devrait pas faire certaines choses que le parlement ne l'autorise pas à faire. Nous n'avons pas encore de renseignements, bien que l'honorable monsieur ait promis d'en donner avant qu'on vote sur cette question, sur l'estimation du coût de l'entretien de ce chemin, et sur l'estimation des frais d'exploitation. Je demande aux honorables députés de la droite comment ils vont en arriver à une conclusion sur cette affaire, à moins qu'on ne leur soumette une estimation des dépenses que le gouvernement devra nécessairement faire pour mettre ce chemin en bon état, des dépenses nécessaires pour son entretien et des dépenses nécessaires à son exploitation. On devrait donner une estimation raisonnable de ces dépenses. Le ministre l'a promis, mais ne l'a pas encore déposée devant la Chambre.

Maintenant, il me semble que mon honorable ami s'est fort éloigné de la question, lorsqu'il a pris M. FOSTER.

une demi-heure de son temps pour démontrer que l'idée d'entrer dans Montréal était une bonne idée, et que parce que l'idée de faire entrer notre chemin dans une métropole comme Montréal était une bonne idée, nous ne devrions, par conséquent, rien dire quant aux moyens adoptés pour mettre cette idée en pratique. J'ai touché cette partie de la question l'autre soir, et je ne croyais pas que l'honorable monsieur commettrait l'erreur d'essayer de discuter une question comme celle-là. Ne comprend-il pas—cet honorable ministre qui croit de la plus haute courtoisie de tourner le dos à ses adversaires—que cette Chambre devrait avoir quelques droits? Ne croit-il pas qu'il devrait nous donner quelques renseignements sur ce point? Je sais que nous devrions pouvoir obtenir des renseignements de l'intelligence répandue sur l'autre côté de la personne de mon honorable ami, mais, je ne crois pas que mon honorable ami doive espérer que nous attendions ces renseignements du dos de sa personne qu'il nous tourne avec tant de désinvolture.

On vient de porter à mon attention que mon honorable ami est obligé par l'article 8 de la convention, d'acheter le matériel roulant et les fournitures de chemins de fer de la compagnie à une estimation qui sera convenue entre la compagnie et le ministre. Ce n'est pas une faculté de l'acheter ou de ne pas l'acheter. Il est obligé, absolument, de l'acheter; et s'il s'est engagé formellement à l'acheter, il doit connaître la nature et l'état de ce matériel roulant et de ces fournitures, et il est de son devoir de déposer ces renseignements devant les membres de cette Chambre. Mon honorable ami ne nous a pas donné un lambeau de renseignements sur ce sujet. Il ne nous a pas donné le rapport d'aucun officier sur le sujet. Je doute qu'il ait aujourd'hui dans son bureau le rapport de l'un de ses ingénieurs ou officiers relativement à ce matériel roulant et à ces fournitures, et cependant, mon honorable ami a essayé de s'excuser de ce manque de renseignements en disant qu'il ne l'avait pas encore acheté.

Or, M. l'Orateur, en étudiant cette question à un point de vue d'affaires, demandons-nous si la question principale repose non pas simplement sur l'idée qu'il serait bon d'entrer dans la ville de Montréal, mais aussi sur les moyens d'entrer et les résultats que vous obtiendrez après y être entré. Je laisse à la Chambre de décider si ce ne sont pas là les deux points saillants. L'idée, comme sentiment, peut être excellente. Nous pourrions tous dire qu'il serait très désirable de faire entrer ce chemin dans Montréal. Mais si hautement que nous prisions l'idée sentimentale, quelque ardents que puissent être nos desirs, comme hommes d'affaires, ces deux considérations sont celles qui devraient vous guider.

À quelles conditions pouvons-nous entrer dans Montréal? Et quels résultats, au point de vue des affaires obtiendrons-nous lorsque nous serons entrés? Il faut mettre de côté l'idée sentimentale, et ces deux considérations sont les deux seules qu'en notre qualité d'hommes d'affaires, nous devrions étudier et mûrir. Maintenant examinons à quelles conditions nous entrons. Nous les avons assez complètement discutées, mais il sera aussi bon d'y jeter un nouveau coup d'œil. Nous entrons dans cette ville et nous jouissons des avantages que achetons pour ces considérations. Pour l'usage du chemin de fer du Grand Tronc depuis Sainte-Rosalie jusqu'au pont

Victoria, nous payons \$37,500 par année, ce qui représente, à 3 pour 100, un capital de \$1,250,000. Exprimé dans ce langage que tout le monde peut comprendre, cela signifie simplement que pour le privilège de nous rendre jusqu'au pont Victoria sur la ligne du Grand Tronc, pour le droit d'usage simplement, nous payons ce qui équivaut à mettre de côté la somme de \$1,250,000 à payer au chemin de fer du Grand Tronc.

M. CHARLTON : Quelle est la longueur de cette partie du chemin ?

M. FOSTER : Quelque chose comme trente-cinq milles environ. Puis pour le simple droit d'usage du pont, nous payons \$40,000 par année, qui, capitalisés à 3 pour 100, équivalent à un million et un tiers de piastres.

Puis encore, nous donnons à cette compagnie pour l'agrandissement du pont, \$300,000 une fois payés en espèces—une somme n'excédant pas ce chiffre. Puis quant aux têtes de ligne, nous payons simplement pour le droit de nous en servir, \$62,500 par année, qui capitalisés à 3 pour 100, représentent \$2,080,000. De sorte que, exprimé en un langage que tout le monde peut comprendre, pour le simple droit de nous servir du chemin de fer du Grand Tronc depuis Sainte-Rosalie jusqu'à Montréal et ses têtes de lignes, nous mettons de côté la somme de \$4,963,000, capitalisant à 3 pour 100 le montant que nous payons. Or, nous pouvons tous comprendre cela. L'honorable monsieur repousse avec indignation l'idée d'exprimer la transaction de cette manière, mais il nous faut prendre cette affaire comme nous la trouvons, et nous trouvons que \$4,963,000 sont la somme de responsabilité que nous assurerons. Puis comme je l'ai dit déjà, après avoir obtenu le droit d'usage, pour lequel nous avons à payer \$4,963,000 nous avons à payer notre part des frais d'entretien d'année en année pendant quatre-vingt-dix-neuf ans. Je dis que c'est une somme immense que nous devons inscrire sur un des côtés de ce compte, et l'y garder, lorsque nous venons à nous demander ce que nous allons avoir. Je ne peux pas calculer les frais d'entretien que nous aurons à payer. Mon honorable ami n'a pas voulu donner ce renseignement au comité l'autre soir, et il ne l'a pas encore donné. Il a promis de le donner, mais il a oublié sa promesse.

Il a promis de nous donner, avant la continuation de ce débat, le coût de l'entretien et de l'exploitation de cette partie du chemin, autant qu'il est possible de le faire au moyen d'une estimation. Si nous avions cette estimation, nous pourrions calculer le coût de l'entretien et le mettre à côté de cette somme de \$4,963,000, et nous aurions ainsi deux parties du compte qui est mis à notre débit.

Maintenant, quand nous passons au chemin du comté de Drummond, que voyons-nous ? Pour l'usage d'abord et possession ultérieure du chemin—tout l'entretien étant à notre charge—du moment où nous commençons l'exploitation, le 1er novembre, nous payons \$70,000 par année, ce qui, capitalisé à 3 pour 100, fait deux millions et un tiers de piastres. Si l'on additionne tous ces chiffres, on constate que cet arrangement va nous coûter \$7,250,000 en chiffres ronds, imputables sur le capital. Il nous faut mettre cette somme de côté et en retirer 3 pour 100 d'intérêt par année pour pouvoir faire ces paiements annuels, auxquels nous nous engageons, pour le simple usage de la ligne

du chemin de fer du Grand Tronc et la possession ultérieure du chemin de fer du comté de Drummond. Nous ne pouvons pas mettre cela de côté ; nous avons tout simplement contracté cette obligation, ni plus, ni moins, et je mets tout cela du même côté du compte, et quand nous arriverons à l'autre, j'y mettrai tout ce que nous pouvons raisonnablement espérer provenant d'une augmentation du trafic.

Mais avant d'arriver à cela, il y a un autre point de cet arrangement à noter. Le gouvernement de Sa Majesté contracte une autre obligation. Si en aucun temps le chemin de fer du Grand Tronc décide que le trafic sur sa ligne exige des agrandissements et des améliorations au terminus, au pont, sur le chemin de Sainte-Rosalie, il peut faire ces améliorations, il peut même mettre une double voie sur tout le parcours, et porter la moitié du coût à l'Intercolonial, ou au gouvernement, et ce dernier aura à payer une autre somme annuelle de 5 pour 100 sur la moitié du coût de ces améliorations.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas à moins que nous n'y consentions et que nous ne nous servions de ces améliorations.

M. FOSTER : Pas à moins que nous n'y consentions et que nous ne nous servions de ces améliorations ? Mais l'honorable ministre va-t-il nous dire qu'il ne consentira pas à ces améliorations et ne s'en servira pas, après tout ce qu'il vient de nous dire au sujet de l'augmentation de trafic qui va avoir lieu, des affaires considérables qu'il doit faire dans l'ouest, en obligeant le Grand Tronc de chemin de fer de transporter tout ce trafic à Montréal et à le remettre à l'Intercolonial une fois rendu là ? Il croit que 5 pour 100 sur la moitié du coût des améliorations n'est pas un prix trop élevé, que notre trafic forme ou non une simple fraction du trafic total.

Quand le Grand Tronc de chemin de fer en viendra à la conclusion que son terminus à Montréal a besoin d'être agrandi ; qu'il faut poser une double voie, qu'il faut faire d'autres améliorations, il se mettra tout simplement à l'œuvre et exigera du gouvernement 5 pour 100 sur la moitié du coût.

Voyons maintenant comment le chemin de fer du comté de Drummond a été traité, et ce qu'ont obtenu les heureux propriétaires de cette ligne. D'après l'honorable ministre, ce chemin coûte \$1,500,000, mais il a eu la générosité d'ajouter un autre \$100,000 et de payer aux propriétaires 4 pour 100 sur \$1,600,000. Mais ces derniers ont-ils jamais dépensé \$1,600,000 sur ce chemin ? L'honorable ministre prétendra-t-il qu'ils y ont mis la moitié de cette somme ? S'il veut consulter les archives de son ministère, il verra que les subventions données à cette compagnie, pour aider à la construction du chemin qu'il déclare avoir coûté \$1,500,000 à la compagnie, s'élevaient, en chiffres ronds, à \$782,000.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La subvention payée par le gouvernement fédéral—je parle de la partie du chemin qui a été construite—s'élève à \$287,000.

M. FOSTER : Mon honorable ami se trompe ; le chiffre exact est, je crois, de \$297,920. Mais je ne chicanerai pas sur cette petite différence.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois me rappeler le chiffre exact.

M. FOSTER : A la mémoire de l'honorable ministre, je préfère son propre rapport que j'ai ici ; mais cette différence de \$10,000 est une bagatelle comparée à cette somme de \$7,000,000 qui est en jeu. Tout ce que j'ai dit est absolument exact. S'il veut consulter son propre rapport des chemins de fer et canaux, il verra que cette compagnie a reçu des subventions pour la construction du chemin s'élevant à la somme de \$782,000 en chiffres ronds. Soustrayons cela de ce que la compagnie prétend que le chemin a coûté, et nous voyons qu'elle a dépensé de son propre argent ou qu'elle a mis dans la construction du chemin environ \$720,000. Ainsi, l'honorable ministre rachète \$297,000 des deniers publics. Il paie aux propriétaires actuels du chemin qui n'y ont mis que \$700,000, une somme de \$1,600,000, ce qui équivaut à 8 pour 100, et même un peu plus, pendant 99 ans, sur tout l'argent que la compagnie a mis sur ce chemin. Je prends ceci comme une indication que ces gens, au moins, devraient être satisfaits du marché et que s'il y a du mécontentement, il devrait venir, non du Grand Tronc du chemin de fer ni du chemin de fer du comté de Drummond, mais du peuple canadien qui paie et construit, et qui dans le cas actuel, jusqu'à un certain point, paie deux fois.

Ainsi, d'un côté, nous avons ces paiements qui, capitalisés, s'élèvent à sept millions et un quart de piastres. Qu'avons-nous à mettre en regard ? J'appelle sur ce point l'attention du ministre des Travaux publics (M. Tarte) qui nous a prêté que cet arrangement tournerait pour le mieux, mais qui a oublié de nous donner un seul des faits sur lesquels il base sa prophétie. Il prétend qu'il va amener l'Intercolonial à Montréal, et qu'une fois rendu là, il sera prêt à transporter voyageurs et marchandises. Quand il sera prêt à transporter les marchandises, il s'apercevra que le trafic se partage en deux classes—ce qu'on appelle le trafic local et le trafic direct. Il pourra demander du trafic de Montréal, pour tous les points le long de l'Intercolonial pour être distribué dans ce pays même, et aussi du trafic de tous ces endroits le long de la ligne, pour Montréal et être distribué dans l'ouest. Mais quand il sera prêt à transporter le trafic local à Montréal ou de Montréal, quelles seront les autres compagnies qui seront prêtes à en faire autant ? Les points de distribution sont principalement Saint-Jean, Halifax, Yarmouth et autres villes. Un homme qui a du trafic local à expédier à Saint-Jean pour être distribué dans le vaste district que cette ville dessert, et qui comprend une grande partie du Nouveau-Brunswick et une partie de la Nouvelle-Ecosse, cet homme, dis-je, peut expédier ses marchandises par deux voies ; il peut se servir de l'Intercolonial ou de la ligne rivale, le chemin de fer Canadien du Pacifique ; pour aller jusqu'à Saint-Jean. Et la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, même en allouant l'économie de distance que le ministre réclame, est de 248 milles plus courte que l'Intercolonial entre Montréal et Saint-Jean.

Je demande à l'honorable ministre des Travaux publics s'il peut contester cela. Le ministre des Chemins de fer et Canaux déclare pour lui et ses collègues que la longueur du chemin n'a jamais été prise en considération. Mais croyez-vous que celui qui a du trafic à expédier tiendra compte du nombre de milles ? Croyez-vous que le coût du transport entre

M. FOSTER.

Montréal et St. Jean sera déterminé par la longueur du trajet, ou non ? S'il y a une chose pour déterminer les taux du fret, n'est-ce pas le nombre de milles que les marchandises doivent parcourir ? Je dis ici, sans crainte d'être contredit par qui que ce soit, qu'il est impossible que l'Intercolonial, parlant de Montréal, lutte avantageusement, et dans des conditions rémunératrices, avec une compagnie qui transporte les marchandises au même point de distribution, et dont la ligne est de 248 milles plus courte que celle de l'Intercolonial.

Prenons maintenant Halifax, le second grand centre de distribution. On cherchera aussi à avoir le trafic de Montréal à Halifax, mais l'Intercolonial ne sera pas seul. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a aussi une ligne allant jusqu'à Halifax, et cette ligne est de 76 milles plus courte que celle de l'Intercolonial, entre Montréal et Halifax, même en tenant compte du raccourcissement que l'honorable ministre réclame pour la nouvelle ligne de l'Intercolonial. Les expéditeurs ne tiendront-ils pas compte de ce fait ? Et mon honorable ami osera-t-il prétendre devant des hommes d'affaires que dans ces temps de vive concurrence, l'Intercolonial peut lutter avantageusement pour ce trafic, avec une ligne qui possède un avantage de 76 milles, qui est tout aussi bonne que l'autre et dont les rampes ne sont pas aussi raides ?

Quel trafic local pourrait-il obtenir à Montréal ? Il aura de Montréal le trafic local pour les différents endroits le long de la route, jusqu'à ce qu'il arrive à un point où la distribution peut se faire plus avantageusement de Saint-Jean. Peu importe on l'on place ce point. Pour les besoins de la discussion, disons que c'est à Moncton. L'Intercolonial aura le monopole de la distribution sur toute la ligne de Montréal à Moncton, dans le Nouveau-Brunswick. De ce trafic, je ne dirai rien autre chose que ceci : le trafic qu'on aura en plus de celui qui se fait actuellement par l'Intercolonial, ne sera pas beaucoup plus considérable et n'affectera pas le résultat d'une manière appréciable. Je ne vois pas que l'honorable ministre puisse avoir d'autre trafic local que celui-là.

Mais il ajoute : Nous aurons l'avantage de siéger au milieu des grands propriétaires de chemins de fer et de discuter les taux ; nous enverrons nos agents dans l'ouest, ils recueilleront du trafic qui sera transporté à Montréal par le Grand Tronc de chemin de fer et le chemin de fer Canadien du Pacifique, et là ces compagnies le remettront à l'Intercolonial, et à partir de cet endroit, c'est nous qui le transporterons. Que répondra à cela l'expéditeur de l'ouest ? Que veut-il avoir, avant tout ? Il veut obtenir les taux les plus bas pour Saint-Jean et Halifax, et est-il probable qu'il expédiera ses produits par une ligne qui est de 248 milles plus longue qu'une autre qui est également à sa disposition ? Si, d'un autre côté, ce trafic vient d'un territoire desservi uniquement par le Grand Tronc de chemin de fer qu'est-ce qui empêche de faire au sujet de ce trafic des arrangements avec l'Intercolonial finissant à Lévis, arrangements qui ont longtemps existé entre l'Intercolonial et le chemin de fer du Grand Tronc ?

Voilà pour le trafic local. L'autre classe de trafic que mon honorable ami prétend obtenir, s'appelle le trafic direct. Ce sont les marchandises destinées à l'Europe via Halifax ou Saint-Jean, ou des marchandises d'Europe venant au Canada. Or, lorsque l'honorable ministre sera à Montréal cher-

chant à remplir ses wagons de marchandises, et lorsque les expéditeurs lui demanderont quels sont les taux directs pour Liverpool, Glasgow, ou autres ports du continent européen, dans quelle position se trouvera-t-il ? Le Grand Tronc de chemin de fer possède sa ligne directe à Portland et ses correspondances avec les steamers pour Liverpool, Glasgow et les autres ports du continent, et pour ce trafic, il a un avantage signalé sur l'Intercolonial, puisque le trajet par voie ferrée est de 400 à 500 milles plus court.

L'honorable ministre peut-il prétendre qu'il aura quelque chose à gagner au sujet du trafic dans les territoires desservis par le Grand Tronc de chemin de fer, trafic sur lequel comptent les actionnaires pour toucher des dividendes ?

Maintenant que ce marché est conclu, le Grand Tronc de chemin de fer qui a l'avantage de son côté va-t-il se croiser les bras et donner son trafic à l'Intercolonial, pour qu'il soit transporté par la route la plus longue ? Non ; ainsi pour ce qui concerne le trafic avec l'Europe, il reste au moins un concurrent dont on ne s'est pas débarrassé en amenant l'Intercolonial à Montréal.

Lorsque cette ligne rapide sera prête à faire le service, nous aurons une ligne de steamers à marchandises partant de Halifax et de Saint-Jean. Supposons que votre chemin rapide soit prêt et que la ligne de steamers fasse aussi le service. Supposons encore, pour les besoins de la discussion, que la ligne rapide parte de Saint-Jean, et les steamers à marchandises, partent de Halifax—je ne veux pas diminuer les espérances de la population de Halifax, c'est une simple supposition pour les besoins de la discussion—et que vous cherchiez à obtenir le trafic de ces deux ports durant l'hiver. L'Intercolonial se met sur les rangs à Saint-Jean et à Halifax pour obtenir le trafic direct qui vient par ces deux ports. Or, quels sont ses concurrents ? Si le trafic part de Saint-Jean, le chemin de fer Canadien du Pacifique a sa ligne de 248 milles plus courte ; il a ses arrangements avec les autres lignes et cet avantage dans le transport qu'il est impossible de lui enlever. Si le trafic part de Halifax, il y a encore une différence de 76 milles, et d'un autre côté, il n'y a pas grand'chose à attendre d'un arrangement avec le Grand Tronc de chemin de fer, pour le trafic d'hiver dans un territoire desservi par le chemin de fer du Grand Tronc, puisque ce dernier a intérêt à le transporter à Portland, par sa route la plus longue sur terre, et l'expédier de là en Europe.

Ainsi, quant au trafic direct venant d'Europe au Canada, ou allant du Canada en Europe, la différence dans la longueur du trajet est décidément contre l'honorable ministre. Il a jugé prudent de nous faire savoir que lorsqu'il a fait ce marché, il n'a pas tenu compte de la longueur du trajet ; il a ajouté, plus tard, que tous ses collègues avaient fait la même chose et avaient laissé de côté la question du nombre de milles et de la concurrence que cela peut amener ; sur ce point, tout le cabinet est unanime.

Je maintiens que sous le rapport de l'augmentation du trafic et partant des profits qui doivent résulter de ce prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, cette question de la longueur du trajet est tout.

L'honorable député de Drummond et Arthabaska (M. Lavergne) a trouvé, l'autre soir, un moyen bien facile de régler ce point. Il dit : Il n'y

a pas de doute que le trajet est plus long, mais si l'Intercolonial se rend jusqu'à Montréal, et s'il veut prendre ce trafic, il peut le prendre, que cela paie ou non les frais de transport. C'est cela. Nul doute que l'honorable député croit son raisonnement excellent. Si l'Intercolonial veut avoir ce trafic, à tout prix, il peut l'avoir en réduisant les taux. Quels profits retirerait l'Intercolonial en transportant les marchandises à meilleur marché que le Grand Tronc de chemin de fer dont la ligne via Portland est de 400 milles plus courte ?

M. CHARLTON : Avec tous ces désavantages que signale l'honorable député, résultant d'un parcours plus long, serait-il opposé à tout projet ayant pour but d'assurer le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal ?

M. FOSTER : Je ne le crois pas ; c'est ce que j'ai dit, lorsque j'ai fait remarquer, comme mon honorable ami se le rappelle, qu'il y a toute la différence du monde entre une idée et la manière dont elle est mise à exécution et les résultats qu'on en peut attendre. Je n'ai pas la moindre hésitation à dire que bien que le sentiment puisse être fortement en faveur du prolongement de ce chemin jusqu'à la métropole, il faut, après tout, se guider d'après les conditions auxquelles ce prolongement peut être obtenu et les résultats qu'on en peut attendre ensuite.

Je dis donc que si l'Intercolonial veut obtenir du trafic en concurrence avec des lignes plus courtes, il ne peut en obtenir qu'à des prix non rémunérateurs, et dans ce cas, le déficit devient plus considérable au lieu de diminuer. Car nous avons d'abord une somme certaine de \$210,000 par année à mettre à notre débit ; nous avons encore une somme certaine pour l'entretien et l'exploitation du chemin à mettre à notre débit ; nous avons aussi le dépense éventuelle de 5 pour 100 sur la moitié du coût des améliorations considérables et dispendieuses qui pourraient être faites par la suite. Tout cela devra nécessairement et certainement être payé, tandis que le revenu est problématique ; et j'ai donné les raisons qui me font croire que pour des hommes d'affaires, les espérances que l'on fonde sur l'accroissement du trafic et l'augmentation des profits ne sont pas brillantes.

Voilà en quelques mots mon opinion sur cette transaction. J'ai cherché à la discuter uniquement au point de vue des affaires, et je défie le gouvernement, qui renferme des hommes capables dans son sein, de réfuter ces arguments et de nous convaincre, de convaincre le pays, ce qui est plus important, que l'on peut raisonnablement espérer, dans les circonstances que je viens de décrire, qu'il est possible de prolonger le chemin jusqu'à Montréal à si grands frais, à compter sur un accroissement important dans la quantité du trafic et dans les profits. C'est à cela que se résume toute la question.

Ce n'est pas une petite affaire de se lancer à la légère dans une entreprise qui équivaut à une augmentation de \$7,300,000 à la dette publique.

L'honorable député qui siège en face de moi (M. Charlton) en ce moment, pour combattre le projet d'une ligne de steamers rapides, s'est appuyé surtout sur le fait qu'un gouvernement qui a obtenu le pouvoir grâce à ses promesses d'économie, qui est arrivé au pouvoir en prêchant partout que le gouvernement précédent agissait trop la dette

publique, avait, dès sa première session sérieuse, entrepris de faire d'aussi énormes additions à cette même dette publique et, apparemment, d'un cœur léger. Personne ici ne voudrait s'opposer à une dépense de sept millions, si elle était nécessaire, si l'on pouvait établir que, dans le cas de l'Intercolonial, les revenus seraient suffisamment augmentés pour la justifier. Mais voilà le défaut de la cuirasse. Où va-t-on prendre ce trafic? Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit qu'il est un homme d'affaires. Alors, qu'il nous dise ce soir, ou qu'un de ses collègues nous dise où l'on va prendre ces 400,000 tonnes de trafic de plus, malgré la concurrence du Grand Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui sera aussi forte et même plus forte à Montréal qu'à Lévis.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a donné une autre raison que je recommande particulièrement à l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Le ministre des Travaux publics, lorsque certains de ses partisans de la ville de Québec, ou intéressés dans la ville de Québec, commencent à s'apercevoir que la promesse qu'ils avaient d'une subvention d'un million pour le pont s'évanouissait, il les a rassurés en déclarant que la subvention pour le pont serait accordée quand même. Ainsi, voilà encore une dépense d'un million ou deux qui, après le prolongement de l'Intercolonial, n'aura plus sa raison d'être et ne sera plus qu'une contribution à une entreprise locale; et cela ajoutera un million ou deux à la dette.

Je demande à la Chambre si, dans ces circonstances, il n'aurait pas mieux valu relier l'Intercolonial à Lévis avec les chemins de fer Canadien du Pacifique et du Grand Tronc; et si en vue de la forte concurrence que l'Intercolonial devait avoir et aura toujours à Montréal, par suite de la longueur de sa route, ce n'eût pas été une économie et un avantage de faire la correspondance à Lévis, au coût d'un million ou plus, au lieu de vouloir faire adopter ce projet au coût de sept millions de piastres, auquel nous serons irrévocablement liés pendant 99 ans dans un cas, et, à perpétuité dans l'autre.

Ce projet aurait de plus l'avantage de permettre à l'Intercolonial d'obtenir du trafic des deux autres lignes qui en auraient aussi profité en transportant ce trafic sur leurs propres voies entre Montréal et Québec et Montréal et Lévis. Une combinaison entre deux lignes peut apporter une quantité considérable de fret quand l'une des deux a l'avantage de transporter ce fret sur sa propre ligne et d'avoir ainsi le bénéfice d'un trajet de 100 ou 200 milles.

De cette manière, le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait pu sortir de quelques-uns de ses embarras; et cela, à peu de frais—je dirai même, sans frais du tout, car le ministre des Travaux publics déclaré qu'il nous faut accorder la subvention au pont de Québec quand même, et quand le ministre des Travaux publics dit quelque chose, dans le cabinet actuel, il faut que cela se fasse, s'il s'agit de dépenses.

Voilà la position dans laquelle nous nous trouvons, et la Chambre ne peut pas faire plus que de dire que ce n'est pas un arrangement qui se recommande aux gens d'affaires du pays. Pour ma part, je ne le crois pas. Il s'agit d'une dépense énorme. Même si l'on diminuait le déficit, disons de \$100,000, on s'expose à une dépense certaine de \$210,000, sans compter les frais d'entretien et d'exploitation et les intérêts sur les améliorations.

M. FOSTER.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux explique le déficit de l'Intercolonial d'une manière que je recommande à l'attention de la Chambre. Jusqu'aujourd'hui, le ministre des Finances, le ministre des Chemins de fer et Canaux, et tous les honorables membres de la droite ont crié par tout le pays que les déficits de l'Intercolonial étaient dus à la corruption effrénée et à la mauvaise administration du parti conservateur. Ce soir, on nous absout de tout cela. Le pur et fier homme d'Etat du Nouveau-Brunswick, le ministre des Chemins de fer et Canaux, tourne ses regards souriants du côté de l'opposition et déclare que cela n'était pas du tout la cause des déficits; qu'ils proviennent du fait que l'Intercolonial est enfermé, cabané, emmuré, et que s'il pouvait sortir de cette impasse et atteindre à la glorieuse liberté de la ville de Montréal, ou il trouverait ses rivaux plus forts qu'à Lévis, les déficits disparaîtraient.

Une chose dont nous avons ensuite à remercier le ministre des Chemins de fer et Canaux, c'est qu'il a absout le parti conservateur de toute accusation de mauvaise administration ayant pu causer les déficits jusqu'à présent.

Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet.

Une VOIX : Allez-y.

M. FOSTER : Je sais que mon honorable ami pense que c'est parfait. Je continuerai donc un moment seulement encore.

Il y avait une autre route qu'on a mentionnée, savoir : la route de la rive sud. Il reste dans les statuts de ce parlement la somme de \$229,500 votée pour l'achèvement de cette ligne, construite le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Voilà une somme que nous aurons à payer dans tous les cas. Je ne connais pas moi-même cette partie du pays, mais on concède de toutes parts que la rive sud constitue un pays dont le trafic local paierait le chemin de fer qui le traverserait, et le paierait bien. Ainsi donc, si l'on avait pu prendre cette ligne, y compris cette somme de \$229,500 qu'il nous faut déboursier à titre de paiement partiel de sa construction, dans tous les cas, on aurait pu prolonger l'Intercolonial jusqu'à cette ligne, puis parvenir au pont du Grand Tronc, et de là, dans la ville de Montréal, et avoir ainsi l'avantage de traverser une partie du pays où ce chemin aurait été assuré d'un trafic local rémunérant assez bien son exploitation, sans compter que la route aurait été plus courte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Plus courte que celle du chemin de fer du comté de Drummond?

M. FOSTER : Mon honorable ami me demande si elle est plus courte que celle du chemin de fer du comté de Drummond, je ne puis lui dire si elle l'est ou ne l'est pas. Je pense qu'il n'y a pas beaucoup de différence entre les deux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a toute une différence.

M. FOSTER : De combien?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De plus de dix milles.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Blair) ne trouve pas que l'étendue de chemin importe tant

soit peu quand cela convient à ses prétentions ; mais lorsqu'on lui demande d'adopter une autre route, dix milles, semble-t-il croire, sont une grosse affaire. Un avantage de quatre cents milles en faveur du Grand Tronc, voilà qui n'a jamais pu paraître à l'honorable ministre ni à ses collègues constituer un élément de concurrence dans le transport des marchandises, pas plus qu'un avantage de deux cent quarante milles en faveur d'un autre chemin allant à Saint-Jean ; mais quand il s'agit de la différence de dix fois un mille, c'est quelque chose de prodigieux.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Surtout quand l'honorable député déclare à cette Chambre que l'autre ligne est plus courte, ça vaut quelque chose, je pense.

M. FOSTER : Bien, si elle est de dix milles plus longue.

M. HAGGART : Elle est de vingt-sept milles plus courte.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ça ne peut être possible.

M. FOSTER : On doit s'attendre à ce que nous traitions tous cette question, de ce côté-ci de la Chambre, la plupart du temps dans les ténèbres. La première chose, aurait-on cru, que le ministre des Chemins de fer et Canaux aurait fourni à la Chambre, est la longueur exacte du Grand Tronc, du comté de Drummond et de la rive sud. Tel était le renseignement que nous aurions dû avoir. Mais on ne nous l'a pas donné, et il nous faut tâtonner dans la nuit du mieux que nous pouvons. Si 400 milles, 248 milles et 26 milles n'importent pas, quel que soit le commerce local, le ministre des Chemins de fer et Canaux ne peut trouver que 10 milles constituent un grand empêchement relativement à la rive sud.

Je pense avoir examiné tous les points. Il ne me reste plus que ceci à mentionner en terminant. Mon honorable ami (M. Blair) a dit que les hommes d'affaires étaient favorables à sa proposition, mais il a failli de l'établir. Il a affirmé que les hommes d'affaires en favorisaient l'idée, si elle était assujettie à des conditions convenables. Cependant, si cette proposition a jamais été favorisée par des hommes d'affaires, c'est ce que nous ne savons pas encore.

J'ai sous les yeux le *Globe* de Toronto, que je ne citerai pas à la Chambre, lequel publie non seulement des articles de fond regrettant ce qu'on débattait alors, et ce qu'il croyait ne pouvoir jamais se réaliser, mais aussi l'opinion d'hommes d'affaires. En somme, l'article de fond condamnait le projet proposé. Le *Herald* de Montréal commença le travail de bonne heure cette année et entervint des hommes d'affaires de la ville de Montréal. Sans prendre le temps de lire ces interviews, je peux dire, je crois, que la majorité des hommes d'affaires à qui on s'est adressé étaient opposés à la proposition considérée comme projet d'affaires. Si donc, l'on prend la calme déclaration de tous ces organes du parti et de tous ces hommes d'affaires, cette déclaration démontre assez bien, de prime abord, qu'ils n'acceptent pas formellement la proposition soumise. Naturellement, les hommes d'affaires de Montréal aimeraient à obtenir qu'il se rendit autant de chemins de fer que possible à

Montréal ; sans doute, ils voudraient jusqu'à un certain point favoriser la chose ; mais de savoir si l'exécution du projet est sage, tout cela dépend de ce qu'il coûtera, et des résultats pouvant en découler.

J'espère que la Chambre ne considérera nullement cette question au point de vue des partis. Mon honorable ami (M. Blair) a déclaré que l'opposition avait essayé d'argumenter de façon à diriger une attaque de parti contre le gouvernement. On n'a pas dirigé d'attaque contre le gouvernement. La proposition a été traitée de la gauche comme une proposition d'affaires ou comme une proposition qui devait être envisagée au point de vue des affaires. Nous avons tâche de la discuter de cette manière. Le vote qui a été donné cette après-midi prouve que les membres de la gauche restent attachés à la politique qu'ils ont préconisée pendant des années, et qu'ils appuient le gouvernement dans l'exécution de cette politique, bien que d'après eux, on n'ait pas adopté le meilleur moyen à cet égard. La Chambre a prouvé par son vote cette après-midi, que, tout en croyant que la proposition soumise aurait bien pu être meilleure, par amour cependant d'une politique déjà arrêtée, la gauche voulait apporter un appui presque unanime au gouvernement, au sujet d'une idée que, bien que non la sienne propre, elle tâchait de faire triompher.

La même chose se répéterait, s'il s'agissait d'une proposition faite dans le but d'amener l'Intercolonial à Montréal par des moyens recommandables aux yeux de la gauche. Celle-ci est tout aussi intéressée que la droite dans ce chemin. C'est un chemin qui a été son œuvre tout autant que celle de ces messieurs de l'autre côté de la Chambre. Son avenir nous est aussi cher qu'à eux, et je déclarerai que si l'on peut me montrer ce soir une proposition quelconque émanant des rangs ministériels qui soit réellement de nature à favoriser l'avenir de ce chemin, je l'appuierai, ainsi que le feront les membres de l'opposition. Nous combattons le projet parce que nous le croyons mauvais, et que nous pensons que le volume d'affaires en perspective ne justifie pas suffisamment le risque couru au point de vue des recettes et des dépenses.

Je combats la proposition pour ces raisons, et non pour des motifs d'esprit de parti. La droite ne pourrait pas espérer retirer beaucoup d'avantages du succès de sa mesure. Elle recueillerait, comme tout gouvernement, le mérite d'une bonne administration. Nous ne pourrions espérer trouver à combattre par esprit de parti aucun projet de ce genre, dans le cas où il nous paraîtrait bon au point de vue des affaires. Qu'on abandonne tout à fait l'idée que notre attaque est simplement empreinte de cet esprit. Il n'en est absolument rien, et la Chambre, soit à la droite, soit à la gauche, commettrait une injustice envers elle-même, si elle se laissait influencer un seul instant par la déclaration que notre attitude sur cette question repose sur une opposition animée d'esprit de parti.

M. POPE : M. l'Orateur, on m'a convaincu à onze heures et demie qu'on avait fixé des bornes trop étroites au Nouveau-Brunswick. Si l'on éût attribué un territoire plus étendu à cette province, il aurait été possible que l'ambition des deux hommes qui ont parlé ce soir fût pleinement satisfaite, et leurs discours se seraient résumés en un seul, ce qui aurait épargné au moins la moitié du temps de la Chambre en cette occasion.

L'honorable préopinant (M. Foster) nous a déclaré pendant près de trois quarts d'heures....

Quelques VOIX : Pendant une heure et demie.

M. POPE :... pendant près de trois quarts d'heures du temps qu'il a parlé, que nous tenterions vainement de faire faire concurrence par l'Intercolonial à d'autres voies ferrées s'étendant de Montréal aux provinces maritimes, pour le transport des marchandises destinées à l'exportation en Europe. Après qu'il nous eut tout à fait convaincus, à son point de vue, que tel était le cas, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) lui a demandé s'il consentirait à certaines conditions au prolongement de l'Intercolonial à Montréal, et il a admis qu'il y avait certaines conditions auxquelles il consentirait. Par cet aveu, il a expliqué tout le discours qu'il faisait alors depuis trois quarts d'heures.

Je ne me propose pas en ce moment d'entrer dans les détails auxquels les honorables membres de la droite ont dû s'attarder pour justifier la proposition qu'ils ont présentée en cette Chambre et au pays sous leur responsabilité. Je ne suis pas ici pour faire la critique sévère ni de ces messieurs, ni des honorables membres de la gauche. Cependant, j'en ai entendu tout à fait assez, non seulement ce soir, mais dans des occasions antérieures, sur ce sujet, savoir : que nous ne devrions pas essayer de concourir avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc pour le transport du trafic sur le chemin de fer du peuple canadien.

On nous a cité différentes distances, le chemin de fer Canadien du Pacifique en plusieurs cas recevant la préférence, et le Grand Tronc l'obtenant en d'autres cas. Mais je dois dire qu'appuyé par le pays, capable d'emprunter au taux qu'on peut le faire, dispensé de payer des dividendes, ayant à ma disposition les ressources que possède le pays pour le transport des marchandises, je serais prêt à conclure un arrangement ou à convoquer une assemblée où l'on réglerait les taux de transport, et je courrais la chance d'assurer ce qui est juste au peuple canadien. Il est bien avéré qu'il n'existe pas de corporation dans le pays pouvant emprunter de l'argent au taux d'intérêt auquel peut le faire la confédération canadienne. On sait bien que nulle corporation de chemin de fer n'est appuyée sur un pouvoir comme celui de la confédération canadienne qui appuie ses propres chemins de fer, et je présume que lorsque ces honorables messieurs ont mis ce projet à l'étude, ils ont trouvé que le peuple canadien avait placé de fortes sommes dans deux grandes routes, savoir : dans le système des canaux et dans l'Intercolonial ; ils ont constaté que ces deux grandes routes étaient séparées par 150 milles ou environ, et ils ont entrepris de les amener à communiquer plus intimement, en les réunissant au centre commercial du Canada, c'est-à-dire dans la ville de Montréal. Étaient-ils justifiables d'agir dans ce sens ? Y a-t-il un grand chemin de fer au Canada, ou un chemin de fer venant des États-Unis au Canada, qui ne fasse pas tous ses efforts, quel qu'en puisse être le coût financièrement parlant, pour atteindre la ville de Montréal ? Ne nous instruirons-nous pas à l'école de ces corporations ? M. l'Orateur, peut-on supposer que ceux à qui sont confiées les finances de ces corporations, ainsi que les actionnaires de ces divers chemins de fer, désireux d'obtenir des dividendes, aient tous tort de prolonger ainsi ces

M. POPE.

chemins jusqu'à la ville de Montréal, et que nous ayons raison de nous arrêter à une petite localité comme Lévis, pour transmettre tout notre trafic à d'autres chemins ? A-t-on raison de concéder que tout le trafic vient de l'ouest du pays ? Car tout le monde sait que le chemin de fer qui donne naissance au transport possède un pouvoir arbitraire, c'est-à-dire qu'il règle les taux, ce qu'il fait en prenant la crème et en donnant le lait écrémé. L'Intercolonial a en depuis des années le lait écrémé en partage, comme le prouvent les nombreux déficits qui ont marqué les opérations de ce chemin de fer.

La déclaration faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux relativement au prolongement proposé, engage celui-ci et le gouvernement dont il fait partie. Il a déclaré, d'après ce que j'ai pu comprendre des remarques de l'honorable ex-ministre des Finances, qu'on peut par cette affaire épargner au pays environ \$300,000 ou \$400,000. M. l'Orateur, je le prends au mot. Je le tiens responsable de cette déclaration, et le pays le fait également. Et je dois dire qu'à mon avis, en présence des déficits que nous avons eus depuis la construction de l'Intercolonial, il est temps de considérer quelque proposition dont certain corps honorable comme le gouvernement veut bien prendre la responsabilité, bien que cette proposition puisse renfermer des défauts, pourvu que les opérations du chemin soient dirigées d'une manière convenable et économique—tout impossible qu'il puisse être pour un gouvernement d'administrer un chemin de fer aussi économiquement que peut le faire une compagnie de nature privée ; et je n'assume pas de responsabilité, quand je dis que je suis prêt à appuyer la résolution que ces honorables messieurs ont soumise à la Chambre, et de leur demander de racheter leur parole donnée au parlement et au pays.

Il y a trois routes par lesquelles l'Intercolonial pourrait éventuellement être prolongé jusqu'à la ville de Montréal, savoir : par le Grand Tronc, en passant par Richmond, par le chemin de fer du comté de Drummond—route choisie par le gouvernement—et par ce qu'on appelle le chemin de fer de la Rive Sud. Il n'existe pas beaucoup de différence dans les distances respectives de ces routes. La longueur de la route du Grand Tronc est de 126 milles, du comté de Drummond de 113 milles, et de la Rive Sud—je ne possède pas de chiffres exacts, mais on m'informe que la longueur de cette route se rendant jusqu'au pont Victoria serait de 120 milles, et arrêterait à Longueuil, dans le cas où le pays s'imposerait la dépense de construire un autre pont sur le Saint-Laurent, de six ou sept milles plus courte peut-être que les deux autres routes. En présence de la question de la construction d'un autre pont sur le Saint-Laurent, les députés des deux côtés de la Chambre diront que, dans ces circonstances, la route de la rive sud doit être abandonnée et qu'il nous faut choisir entre le chemin de fer du comté de Drummond et celui du Grand Tronc. Eh bien ! M. l'Orateur, comme l'a déclaré le ministre des Chemins de fer et Canaux, et comme m'en a informé M. Wainright, il est impossible d'acquérir le Grand Tronc de chemin de fer au même prix que nous pouvons obtenir celui du comté de Drummond.

Cela m'amène à la question de savoir si l'on peut acquérir à meilleur marché le chemin de fer du comté de Drummond, lequel constitue une route plus courte que le Grand Tronc de chemin de fer.

Je ne connais personne qui puisse estimer la valeur du Grand Tronc mieux que les gens du Grand Tronc eux-mêmes, et ceux-ci disent que nous ne pouvons pas acquérir le Grand Tronc au prix auquel nous pouvons obtenir la voie du comté de Drummond. Et quand on prend en considération le fait que la rampe de cette voie est douce, et qu'il n'y a pas de voie ferrée dans la province de Québec possédant un tracé plus régulier, on doit trouver que le gouvernement est justifiable d'acheter le chemin de fer du comté de Drummond aux meilleures conditions possibles pour prolonger l'Intercolonial à Montréal.

Ayant entendu, dans les couloirs de la Chambre et en différents endroits de cette ville, parler du chemin de fer du comté de Drummond en termes méprisants qui m'étonnèrent, j'ai saisi l'occasion, samedi dernier, de faire le parcours de ce chemin jusqu'à la limite des lisses posées, et je dois dire que j'ai été agréablement surpris de la nature du chemin, de la quantité de nouveaux articles de commerce que je voyais prêts à être expédiés, et du caractère du pays que la voie traversait. Autant que j'ai pu voir, cette voie ferrée est satisfaisante dans toutes ses parties et dans tous ses détails. J'ai entendu déclarer par des membres de cette Chambre que ce n'était qu'un chemin de tronç d'arbres, et cette assertion a été faite aussi par des personnes ne faisant nullement partie de la Chambre. M. l'Orateur, s'il en est ainsi, qu'a fait l'ancien gouvernement pendant les huit ou neuf dernières années? Ce chemin a été construit sous son régime, sous la direction de ses officiers, sujet à l'inspection de ses ingénieurs, et il a obtenu honnêtement chacun des dollars des subventions qu'on lui a accordées, ce qu'il n'aurait pu faire sans se conformer à toutes les conditions de la loi relative aux subventions.

On a dit aussi qu'il traverse un pays inhabité. Eh bien! si l'on n'a rien autre chose à reprocher à un chemin de fer, que de s'enfoncer dans la forêt de toute sa longueur, que d'ouvrir un pays nouveau et faire surgir de nouveaux établissements, je suis prêt, pour ma part, à assumer la responsabilité d'appuyer les prétentions de ce chemin-là à la considération publique. Mais ce fait n'est pas exact, car les premiers trente-cinq milles du chemin traversent le pays établi d'ancienne date qui s'étend au delà de la ville de Drummond. L'autre partie traverse un pays nouvellement établi, et nous avons là un exemple des avantages de la politique de l'ancien gouvernement, laquelle consistait à encourager la construction des chemins de fer au moyen de subventions publiques. Sous l'influence de cette politique, nous voyons les chemins de fer précéder le colon dans la forêt, pour lui permettre de s'y rendre, d'y vaincre les circonstances défavorables, et d'y trouver des facilités pour transporter ses produits sur les marchés de l'univers, et pour lutter contre la concurrence étrangère. Nulle part au Canada voit-on des établissements plus florissants ou un état de choses plus rempli de promesses que là, dans ce pays nouvellement ouvert par le Drummond, où les colons trouvent de l'ouvrage l'hiver en sortant le bois de la forêt, en le transportant aux scieries ou aux rivières, ce qui leur permet de rester à la maison et d'épargner des frais de voyage, et ce qui développe cette partie du pays jusqu'à ce qu'elle arrive à un état prospère. Et la cause en est dans ce chemin que des députés ont appelé un chemin de tronç d'arbres.

L'autre partie, passé la section de l'Intercolonial, comprend, je crois, quarante-trois milles. Je

ne crois pas nécessaire de discuter la question de savoir si la qualité du chemin, pour ces quarante-trois milles, est bonne ou mauvaise; car ils sont construits sur le modèle de l'Intercolonial, et ce modèle est jugé suffisant pour le pays pendant quelques années encore. Les premiers vingt-cinq milles de la voie traversent la forêt, mais cette forêt, dont une partie est possédée par les frères King, a toujours été représentée comme une des meilleures réserves de forêt de bois d'épinette et de pin qu'on ne peut trouver nulle part au Canada. Les vingt derniers milles traversent la forêt jusqu'à la jonction de la Rivière-du-Loup, où le pays est habité depuis longtemps par une bonne classe de cultivateurs. Ainsi donc, on a vingt milles d'un côté et trente-cinq milles de l'autre, soit cinquante-cinq milles, traversant un pays habité de longue date, vingt-cinq milles traversant un pays partiellement développé, et vingt-cinq milles traversant la forêt. Tel est l'historique de ce chemin depuis l'époque où il fut commencé à Sainte-Kosalie, jusqu'à l'époque où il atteignit l'endroit où il se soude à la ligne du Grand Tronc.

J'ai remarqué en voyageant sur ce chemin d'immenses quantités de bois de construction. On a déclaré que ce bois avait été tout enlevé par ceux qui ont construit le chemin. Les personnes qui ne sont pas dans le commerce de bois pourraient être disposées à accepter cette assertion, mais quand on sait que le chemin traverse les rivières Nicolet et Saint-François, ainsi que d'autres rivières sortant d'un immense pays de forêts qui s'étendent plus haut, on ne peut ignorer que le peu de ce qu'on a enlevé le long de cette voie est une fort petite proportion seulement de celui qu'on devra expédier par ce chemin pendant de longues années encore. J'ai vu là des millions et des millions de pieds de bois scié prêt à être expédié, ainsi que des millions de pieds de billes, et, informations prises, je suis parfaitement convaincu que les scieries qui y sont établis représentant des placements considérables, le sont pour y rester. Certaines des compagnies propriétaires de scieries possèdent des milliers d'acres de terres, et l'une d'elles, d'après ses déclarations, expédiera environ 20,000 charges de wagons de bois cette année. On m'a dit qu'on avait expédié 20,000 charges de wagons d'écorce, et je n'ai pas de raison de douter de l'exactitude de la déclaration.

M. WALLACE: C'est un chemin d'écorce de pruche.

M. POPE: L'honorable ex-ministre d'une chose ou d'une autre dit que c'est un chemin d'écorce de pruche. S'il se rend en cet endroit, et qu'il y fasse certaines de ses recules, il deviendra tanné. Je regrette beaucoup que l'honorable député me dérange, car je suis nerveux et ces interruptions me bouleversent.

J'ai entendu faire certaines remarques au sujet de ceux qui sont concernés dans le chemin de fer du comté de Drummond, j'ai entendu faire de fortes critiques sur leur compte, et peut-être est-il seulement naturel que dans une lutte aussi vive que promet de l'être celle-ci, on fasse de semblables remarques; mais connaissant ces messieurs en personne depuis des années, je dois attester de leur honneur et de leur droiture. Je les connais depuis des années, et jamais je n'ai connu rien de déshonorant à leur égard ou à l'égard d'institutions dans lesquelles ils étaient intéressés. On dit qu'ils vont

faire de l'argent. Eh bien ! supposons-le : il faut dire que ce serait un groupe d'insensés s'ils avaient placé leurs capitaux dans ce chemin, s'ils avaient engagé leur crédit dans la mesure que je sais qu'ils l'ont fait, nonobstant ce qu'on a pu dire au contraire on cette Chambre, pour obtenir des fonds suffisants pour faire arriver le chemin à un état d'achèvement satisfaisant, sans s'attendre à une juste rémunération de leur entreprise. Je ne crois pas—c'est peut être mon faible de ne pas être croyant—que ce qui reviendra à ces messieurs en cette affaire, après que tout sera payé, dépasse ce qui constituerait une juste compensation.

On a dit au dehors, sinon en cette chambre, que ce chemin a reçu des subventions des deux gouvernements. Tel n'est pas le cas. Cela est vrai pour une partie de la voie, mais pas pour le reste—sans parler des quarante-trois milles que la compagnie aura à construire, et pour lesquels elle n'a obtenu aucune subvention quelconque—à partir de Saint-Léonard jusqu'à la limite, on n'a reçu aucune subvention du gouvernement provincial. Ainsi donc, on a reçu des subventions des deux gouvernements seulement pour une partie de la voie.

On a dit que le gouvernement allait être obligé de poser de nouveaux rails sur les soixante-dix milles de chemin maintenant construits. Je n'hésite pas à dire que ces rails sont comparativement neufs et en bon état, et qu'au sujet de la vitesse, vous pouvez aller aussi vite sur des rails de cinquante-six livres que sur d'autres de soixante-dix ou de quatre-vingts. Mais les ingénieurs de chemins de fer modernes ont constaté que, par suite de la vibration et de l'usure du matériel roulant et des traverses, c'est une économie d'avoir des rails pesants. Prenez, par exemple, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc, vous ne les voyez pas enlever les rails de cinquante-six livres qui sont en bon état, pour les remplacer par d'autres plus pesants.

M. INGRAM : Cela se fait sur le chemin de fer Intercolonial. On enlève les rails de cinquante-six livres pour les remplacer par d'autres de soixante-sept livres.

M. POPE : S'ils ne placent que des rails de soixante-sept livres, c'est là une bien pauvre politique. Ce sont des rails de quatre-vingts ou quatre-vingt-dix livres qu'ils devraient placer. Pas un homme qui s'occupe de chemins de fer, qu'il soit le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux ou un ex-ministre de ce département, n'osera, en songeant au crédit du pays, poser des rails de soixante-sept livres.

M. McCLEARY : Mais vous avez dit que des rails de cinquante-six livres sont plus économiques pour les frais d'exploitation.

M. POPE : Non : vous m'avez mal compris, monsieur. C'est le contraire que j'ai dit. Les deux tiers du temps, je me trouve placé politiquement parlant dans des circonstances bien étranges. Quelqu'un a volé, et, comme je suis un conservateur, je ne veux pas accuser les membres de mon parti, par conséquent, je suis forcé d'accuser les libéraux et de leur dire qu'ils se sont emparés de la politique et du programme que j'ai entendu énoncer de ce côté-ci de la Chambre, et cela, non seulement aujourd'hui, mais aussi dans le passé. Le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Mont-
M. POPE.

réal n'est pas un projet nouveau, dont on a jamais entendu parler, et qui n'a jamais été proposé—et même par la route actuelle—bien que n'ayant jamais été accepté par aucun gouvernement avant l'administration actuelle. Je ne puis dire si les gouvernements antérieurs ont sérieusement étudié la question, mais les hommes publics du pays s'en sont occupés, des députés qui ont siégé dans ce parlement et qui ont eu connaissance des déficits annuels du chemin de fer Intercolonial, y ont aussi songé.

Il n'aurait pas été extraordinaire, de fait, il est tout naturel, qu'un homme possédant un esprit réfléchi, eût essayé de découvrir un moyen par lequel il pourra apporter remède, s'il est possible, à ce déficit considérable. L'ex-ministre des Finances (M. Foster), a dit que dans l'ouest, cela constituait une différence considérable lorsque vous expédiez à mille milles ou seulement qu'à 800 milles. Il est possible que cela cause une petite différence au chemin qui est obligé de transporter le chargement, et j'admets ce point, mais s'il était un expéditeur de bois de construction ou autres marchandises dans ce pays, il saurait que très souvent, la distance pour l'expéditeur ne compte pas. En ma qualité d'expéditeur de marchandises, vous imaginez-vous que je m'en vais suspendre le travail de mes teneurs de livres et leur faire faire des recherches pour constater si un millier de pieds de bois de construction va me coûter \$10 pour le faire transporter à 100 ou 150 milles ? Ce ne serait pas là une méthode pratique de faire les affaires, nous avons d'autre ouvrage que cela à faire faire à nos teneurs de livres. Tout homme faisant un volume d'affaires considérable dans ce pays sait que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand Tronc, ou le New-York Central, tous des chemins qui ont une réputation universelle et dont les chemins de fer sont sur un pied d'égalité avec n'importe quelle autre ligne de chemin de fer du monde entier, cet homme sait, dis-je, que ces compagnies transportent des chargements à un point éloigné pour le même prix que d'autres compagnies exigent pour de courtes distances.

M. CHARLTON : Comme je suis un homme de l'ouest, je désirerais dire quelques mots sur cette question. Je crois avoir certaines remarques à faire sur la résolution qui vient d'être présentée à la Chambre par le gouvernement, et qui pourraient être d'une certaine valeur dans la discussion. L'ex-ministre des Finances, dans le discours éloquent que j'ai prononcé, a dit qu'il n'entendait pas discuter la question au point de vue de l'esprit de parti, mais à un point de vue commercial, et il en sera de même pour moi. Nous possédons un chemin de fer ayant une longueur de 1,200 milles. Prenant en considération l'expérience que nous possédons de ce chemin, il est bien certain que s'il était à recommencer, jamais nous n'entreprendrions sa construction, mais nous placerions les \$50,000,000 qu'il a coûté dans d'autres entreprises.

Mais le chemin est construit, il nous appartient et il faut l'exploiter, il s'agit donc pour le gouvernement d'étudier le meilleur moyen à prendre pour se tirer avec avantage des nombreuses difficultés qui l'entourent relativement à cette entreprise. Nous savons tous que jusqu'ici l'Intercolonial n'a pas même payé ses dépenses d'exploitation, qu'il a toujours été à charge au pays ; et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair)

en en prenant la direction, a naturellement voulu essayer de constater s'il était possible de changer l'état de choses existant et de mettre ce chemin en état de payer ses dépenses et de ne plus être une cause de perte pour le Canada, ce qu'il n'avait encore pu faire sous les administrations précédentes. Mon expérience dans les questions des chemins de fer me fait dire que l'honorable ministre (M. Blair) a suivi la ligne de conduite la plus conforme au bon sens dans cette affaire. Il avait un chemin dont le terminus de l'ouest était loin d'être avantageux—virtuellement, il n'avait pas de tête de ligne de ce côté-là—et si l'on veut que le chemin devienne une entreprise rémunératrice il lui faut une tête de ligne plus convenable. En cherchant à trouver un meilleur terminus, le ministre a naturellement jeté les yeux sur la grande métropole commerciale du Canada, qui est le terminus de plusieurs lignes de chemins de fer, et il en est venu à la conclusion que les intérêts du chemin exigeaient qu'il eût sa tête de ligne dans la ville de Montréal.

Maintenant, mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances, nous dit que même en ayant son terminus à Montréal, l'Intercolonial ne sera pas en position d'augmenter considérablement le tonnage du trafic qui passe par ce chemin. Je crois que l'honorable député se trompe en faisant cette assertion. Si l'Intercolonial entre dans la ville de Montréal, il va se trouver en raccordement avec le Grand Tronc de chemin de fer, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer du Parry-Sound et tout le réseau des chemins de fer du Canada, et s'il possédait le matériel et le personnel suffisant pour exploiter le chemin, il aurait certainement l'avantage d'obtenir de ces lignes une quantité considérable de marchandises à transporter et verrait augmenter son trafic dans de grandes proportions sur toute la ligne. Je crois que le fait d'avoir son terminus à Montréal augmentera beaucoup le volume de ses affaires. J'ai demandé à l'honorable député s'il croyait que ce n'était pas dans l'intérêt du pays de chercher à placer la tête de ligne de l'Intercolonial dans la ville de Montréal, et il m'a répondu qu'il ne voulait pas prétendre cela ; et qu'il n'était pas prêt à affirmer que le terminus de l'Intercolonial à Montréal n'était pas une chose désirable. Voilà la réponse de l'honorable député, et voyons maintenant quelle est l'autre question. S'il est à désirer que le chemin de fer ait son terminus à Montréal, les arrangements conclus par le gouvernement à cet effet sont-ils avantageux, et de nature à mériter notre approbation ? Voilà la seule et unique question que nous ayons à décider. Est-ce que le montant que va coûter ce terminus dans la ville de Montréal, c'est-à-dire une somme de \$210,000, est hors de proportion avec les bénéfices qui pourront en résulter ? En un mot, allons-nous conclure un mauvais marché ? Payons-nous un prix exorbitant pour entrer dans la ville ? Le tout se résume à une question de chiffres, et il s'agit pour les membres de cette Chambre de décider si nous allons, ou non, appuyer la politique du gouvernement.

Étudions la question dans ses détails. Nous pouvons établir des points de comparaison, pour nous former une opinion, entre le coût du loyer de ces chemins de fer et des transactions semblables conclues par d'autres chemins de fer. Il y a à peine quelques jours que le chemin de fer Wabash a conclu un arrangement avec le Grand Tronc pour obtenir des droits de passage sur la ligne apparte-

nant à cette dernière compagnie de Windsor au pont suspendu. Et il a consenti à payer \$1,000 par année par mille, plus la moitié du coût d'entretien du chemin. Cet arrangement peut nous servir de base de comparaison, au sujet des arrangements que le gouvernement se propose de conclure pour le loyer des lignes dont il a besoin afin de faire circuler le chemin de fer Intercolonial de Lévis à Montréal. Et j'allais oublier de mentionner que d'après les conditions de son marché, le Wabash n'a droit qu'au transport en droiture ; il n'a pas le droit de faire le trafic local. Mais dans le cas de l'Intercolonial, ce dernier peut faire le trafic local, ou n'importe quel trafic qu'il lui plaira.

Le chemin de fer de Drummond, si je ne me trompe pas, a 115 milles de long et possède de plus un embranchement de 17 milles. Cela fait un total de 132 milles de chemin. En prenant pour point de comparaison le montant payé annuellement par le Wabash, le loyer de ce chemin serait de \$132,000 par année. Mon honorable ami (M. Blair) l'obtient pour \$70,000, environ la moitié du montant payé par le Wabash au Grand Tronc pour son droit de passage, mais sans pouvoir faire de trafic local sur la section ouest du Grand Tronc qui est si importante. Je dis donc que quant à ce qui concerne cette partie du contrat, il appert de prime abord, sa face que c'est un excellent contrat. On ne peut y trouver matière à critique. Il ne faut pas oublier, à part cela, que le gouvernement devient propriétaire du chemin après une période de quatre-vingt-dix-neuf ans. Voyons maintenant quels sont les arrangements relatifs à cette partie de la ligne du Grand Tronc, comprise entre Sainte-Rosalie et le pont Victoria. Ce dernier a coûté une somme considérable ; il a coûté \$6,000,000, et une forte somme d'argent, environ \$2,000,000, va être dépensée pour mettre ce pont dans de meilleures conditions. Il a donc coûté à la compagnie \$8,000,000. Or, payer \$40,000 par année pour le privilège de se servir de ce pont, si nous prenons pour comparaison le coût du pont, c'est-à-dire \$8,000,000, est certainement un prix très modéré.

Le gouvernement se trouve à payer l'intérêt sur environ le quart du coût total du pont. On ne peut trouver de raisons pour critiquer cette partie du contrat. Maintenant, quant à ce qui concerne les privilèges relatifs au terminus dans la ville de Montréal, quelqu'un a-t-il une idée de la valeur de ces privilèges, de l'immense cour de garage que le Grand Tronc possède dans cette ville, de ses gares, de ses voies de garages ? Des millions et des millions de dollars n'achèteront pas la propriété que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer possède et se sert dans la ville de Montréal pour les besoins de son chemin ; et l'Intercolonial, pour la somme annuelle de \$62,500, obtient le droit de se servir conjointement avec le Grand Tronc des avantages de ce terminus. J'ai étudié cette question avec soin. Je représente un comté de l'ouest où l'on aime que les affaires du pays soient administrées avec économie, et je serais obligé de critiquer la conduite du gouvernement, si je croyais qu'il a conclu relativement à cette question un contrat extravagant ou imprévoyant. Mais il n'en est pas ainsi. Lorsque j'ai écouté ce débat, j'étais accessible à la persuasion, j'ai examiné cette brochure, ainsi que le rapport de M. Schreiber et autres ingénieurs qui ont visité le chemin, et je suis persuadé que la politique adoptée par le gouvernement, rela-

tivement à cette question, est une politique sage et pratique. S'il veut établir le terminus du chemin de fer Intercolonial à Montréal, il court un risque qu'il est justifiable de courir. La condition du chemin est telle que quelque chose doit être fait, et l'on doit risquer quelque chose, et le gouvernement est tenu, s'il veut faire son devoir envers le pays, de conduire ce département comme le fait actuellement le ministre des Chemins de fer et Canaux, avec habileté, énergie et prévoyance. Il a agi comme un homme d'affaires prudent ; et je crois de mon devoir de déclarer que je suis prêt à appuyer la ligne de conduite qu'il a suivie.

L'honorable député nous dit aussi : vous pouvez atteindre Montréal par le chemin de fer Intercolonial en suivant une autre voie. Le Grand Tronc possède une ligne qui va jusqu'à l'océan avec un terminus à Portland, le chemin de fer Canadien du Pacifique en possède une autre qui atteint aussi l'océan à Saint-Jean. Ces deux compagnies possèdent donc des lignes plus courtes que le chemin de fer Intercolonial, et vous ne pouvez pas leur faire concurrence. Mon honorable ami de Compton (M. Pope) a très bien répondu à cet argument. J'aimerais demander à mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances, si le chemin de fer Canadien du Pacifique trouve qu'il est impossible de faire concurrence au Grand Tronc de chemin de fer pour le trafic qui se fait de Montréal à l'océan, bien que la distance soit plus considérable par le chemin de fer Canadien du Pacifique que par le Grand Tronc. Le premier fait une concurrence très avantageuse au Grand Tronc, et l'argument de mon honorable ami, par lequel il prétend que ces lignes étant un peu plus courtes que l'Intercolonial, ce dernier n'a aucune chance de leur faire concurrence et d'obtenir une part du trafic, tombe donc de lui-même.

A part cela, il y a encore une autre question, à laquelle les honorables députés qui ont pris part à la discussion jusqu'ici n'ont pas fait allusion, et c'est que, malheureusement, nous sommes exposés à ce qu'il se produise, un jour ou l'autre, des difficultés dans nos relations internationales qui résulteront dans l'abolition de nos privilèges d'entreposage. Le chemin de fer du Canadien Pacifique traverse la partie nord de l'Etat du Maine, et il en est de même du Grand Tronc en se rendant à Portland. Qu'advierait-il de ces lignes si le privilège d'entreposage était aboli ? Quelle concurrence feraient-ils à l'Intercolonial dans ces conditions ? Alors, le chemin de fer Intercolonial serait d'une valeur incalculable pour nous, et la seule ligne pouvant s'étendre jusqu'à l'océan en passant tout le long sur le territoire canadien. Négligerions-nous aujourd'hui de conclure les arrangements projetés relativement au chemin de fer Intercolonial, alors que cette éventualité peut se produire, et que nous regretterons d'avoir perdu un temps précieux et de ne pas avoir fait cela plus tôt ? Quand bien même il n'y aurait pas d'autres raisons à considérer au sujet de cette entreprise, que celle que je viens de mentionner, elle serait amplement suffisante pour justifier le gouvernement d'avoir pris les moyens voulus pour établir la tête de ligne de l'Intercolonial à Montréal, et doter notre pays d'un chemin de fer qui partira de cette dernière ville et ira jusqu'à l'océan en passant toujours sur le territoire canadien.

Mon honorable ami a dit que nous aurions pu avoir un raccordement à Québec, en construisant
M. CHARLTON.

un pont sur le Saint-Laurent à ce dernier endroit. Avec quoi notre chemin se serait-il raccordé ? Avec un embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous n'aurions pas été mieux raccordés avec le Grand Tronc de chemin de fer, non plus qu'avec celui du Parry Sound, qui sera un raccordement très important et pourra même devenir le plus important de tous. Ce projet n'aurait pas répondu au besoin. Il a ensuite ajouté qu'il n'était pas nécessaire de se servir de ce chemin de fer du comté de Drummond, et que l'on aurait pu très bien construire le chemin de fer de la Rive Sud. Or, mon honorable ami sait-il que la construction de ce chemin de fer, lorsque nous avions une autre ligne toute construite et en état de servir aux mêmes fins, aurait été de l'argent perdu ? Et lorsque ce chemin de la Rive Sud aurait été construit, il n'aurait pas fait l'affaire aussi bien. Il est plus long, et sa construction aurait coûté plus cher. Il aurait fallu construire des ponts très dispendieux sur le parcours de cette dernière ligne, pour traverser les rivières Saint-François, Yamaska et Nicolet, lesquels auraient coûté d'énormes sommes d'argent.

La ligne choisie par le gouvernement est incontestablement la meilleure des deux. Ce chemin de fer obtiendra un trafic local plus considérable. L'honorable député de Compton, un homme pratique, nous a dit qu'il traversait une région sauvage et couverte de forêts, et aussi longtemps que ces réserves forestières subsistent, elles fournissent à un chemin de fer l'un des articles les plus importants et les plus rémunérateurs du commerce que puisse transporter une ligne de ce genre. Je dis donc que la politique du gouvernement, quant à ce qui concerne l'entrée qu'il est sur le point d'obtenir pour le chemin de fer Intercolonial à Montréal est, je crois, digne de recevoir l'appui de cette Chambre. Suivant moi, le prix payé pour obtenir ce privilège est, dans les circonstances, très modéré. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, dans la conduite de cette affaire, dans le règlement de cette question a fait preuve de bon sens et d'une connaissance approfondie des affaires, et je n'hésite pas à dire cela, malgré mes principes d'économie et mon désir de voir diminuer les dépenses. Je voterai donc pour ce projet.

J'espère, bien que nous ne puissions pas dire qu'il en sera ainsi, j'espère, dis-je, que ce raccordement va avoir pour résultat de sortir le chemin de fer Intercolonial de l'état désespéré dans lequel il est plongé depuis plusieurs années et faire disparaître les déficits. Je crois que cet arrangement devra rapporter annuellement un revenu de \$210,000, et laisser un montant suffisant pour payer une partie des dépenses d'entretien du chemin, et un surplus dans les revenus ; si seulement il en existe un, ce sera autant de gagné et autant d'ajouté aux profits du chemin de fer Intercolonial, ce qui permettra de mettre cette entreprise sur des bases d'affaires plus solides. Je ne crois pas que l'on soit justifiable d'avoir critiqué aussi sévèrement la politique du gouvernement quant à ce qui concerne ce projet.

M. HAGGART : Comme l'heure est avancée, je vais m'efforcer d'être aussi bref que possible dans les remarques que j'ai à faire sur cette question. Les résolutions présentées par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux entraînent, comme l'a prouvé l'ex-ministre des Finances, une dépense qui,

capitalisée, s'élèverait à au delà de sept millions de dollars. Il s'agit d'abord pour cette Chambre de savoir si la construction de ce chemin est une chose nécessaire, et si cette nécessité existe, si la dépense est plus élevée, ou non, que la somme strictement requise pour cette entreprise. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a prétendu que lorsque le chemin de fer Intercolonial tentait de faire des arrangements au sujet du transport des marchandises avec les lignes de l'est, il était pris à la gorge à la Pointe-Lévis. Il a dit qu'ils ne pouvaient conclure aucun arrangement pour le transport des marchandises à Montréal, et que, par conséquent, ce raccourcement devenait une nécessité, et qu'une fois à la tête du département, il a compris tout le besoin qu'il y avait pour le chemin d'atteindre Montréal et d'en faire son terminus, ce qui lui permettait de se raccorder avec toutes les autres lignes. Or, l'honorable ministre ignore-t-il que nous avons un arrangement de conclu avec le chemin de fer du Grand Tronc et le Pacifique, grâce auquel le chemin de fer Intercolonial peut s'engager à livrer des marchandises à Montréal par le moyen de ces chemins de fer? Ignore-t-il qu'un semblable arrangement existe pour tout le parcours du chemin depuis Halifax jusqu'à Montréal? Il n'a qu'à tenir compte du parcours de ses trains de la Pointe-Lévis à Montréal, ou de Saint-Jean à Montréal, sur le chemin de fer du Grand Tronc ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Donc, quant à ce qui concerne cette partie du projet, elle est tout à fait absurde.

En sa qualité de président du comité des chemins de fer du Conseil privé, il avait le pouvoir d'obliger ces compagnies à transporter ses marchandises, et il peut utiliser leurs facilités de terminus dans la ville de Montréal, lorsqu'il croit qu'il est dans l'intérêt du pays d'en agir ainsi. L'honorable député peut avoir raison de dire qu'il est nécessaire de prolonger le chemin de Québec jusqu'à Montréal. Il nous faut à part cela étudier le côté financier de la question, et nous devons nous demander quel est le montant qui doit être raisonnablement dépensé pour ce prolongement. Je dis que le montant que se propose de dépenser le ministre des Chemins de fer et Canaux est infiniment plus considérable que celui qui est réellement requis. Lorsque j'ai été ministre des Chemins de fer et Canaux, j'ai eu occasion d'étudier cette question, et j'ai pris des renseignements au sujet de cette même route qu'il se propose de suivre, et j'ai constaté que je pourrais conclure des arrangements avec le Grand Tronc à l'effet de leur payer un certain montant par mille pour le droit de passage sur leur chemin, et un autre montant pour l'usage de ses facilités de terminus, ainsi que pour l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond, si la chose était jugée nécessaire. Mais je n'ai jamais songé à dépenser une somme aussi considérable que celle qui est maintenant proposée par l'honorable ministre. Il y avait dans mon département des renseignements qui démontraient que l'entreprise tout entière ne coûterait pas plus de \$1,700,000, ce qui est loin de \$7,200,000.

L'honorable ministre a sous la main dans son département, des états qui font connaître le coût du trafic et l'augmentation dans les recettes qui reviendrait au chemin de fer Intercolonial par suite de son prolongement jusqu'à la ville de Montréal, ainsi que la quantité de marchandises et le nombre de voyageurs que le chemin transporterait de la Pointe-Lévis et de Saint-Jean à Montréal. Nous

a-t-il fourni des renseignements de ce genre? Maintenant, permettez-moi d'analyser les chiffres qu'il nous a donnés pour nous prouver que l'augmentation dans les bénéfices du chemin allaient s'élever à \$900,000. Il nous a cité le rapport de l'ingénieur en chef du département. Il dit que l'augmentation dans la quantité de marchandises transportées va s'élever de 1,379,618 tonnes à 1,698,000 tonnes. Le nombre des voyageurs va augmenter de 1,471,863 à 2,100,000 voyageurs, ce qui va faire une augmentation, sous ce rapport, de 600,000 voyageurs par année à transporter. L'absurdité de ces chiffres ne frappe-t-elle pas la Chambre? J'ai étudié les chiffres afin de me rendre compte du nombre de voyageurs que ce chemin de fer de 83 milles de long transporte. Il transporte 27,000 voyageurs par année. Ajoutez à ce nombre 10,000 autres, vu le prolongement du chemin jusqu'à la Chaudière, et cela va vous donner 30,000 voyageurs par année. Alors, où va-t-on trouver les 525,000 voyageurs nécessaires pour compléter le chiffre mentionné? Vous n'avez qu'à étudier cet état et les chiffres que je viens de mentionner pour vous convaincre de l'absurdité des prétentions de l'honorable ministre. Pour en arriver là, il faudrait transporter 2,000 voyageurs de plus chaque jour entre Québec et Montréal que le nombre actuel. Combien faudrait-il de convois pour transporter tout ce monde? Ce sont là les chiffres au moyen desquels le ministre des Finances essaie de justifier la dépense de cette énorme somme d'argent dans le but de compléter le chemin jusqu'à Montréal—une dépense de \$7,000,000 et quelques mille dollars. Il est possible que le montant qu'il paie pour l'achat du chemin de fer du comté de Drummond ne dépasse pas la valeur absolue de ce chemin.

Le coût de ce chemin, tel que fourni par le département, est, comme nous l'a dit ce soir l'honorable ministre, de \$1,530,000, mais sur ce montant, la compagnie a reçu en subsides du gouvernement local et du gouvernement fédéral de plus de \$800,000, elle n'a donc réellement dépensé de son propre argent pour la construction du chemin, que \$700,000. Nous connaissons tous comment se font ces états de dépenses.

L'entrepreneur d'un chemin de fer reçoit une certaine somme provenant des subventions accordées par le gouvernement fédéral et par la législature locale, outre ce que lui rapportent les obligations du chemin de fer. Il inclut dans son calcul le montant absolument nécessaire, la dépense en espèces sonnantes pour la construction de la voie, peut-être aussi les obligations, et il arrive toujours à faire une estimation du coût de la voie excédant la somme que la compagnie aurait déboursée, si elle avait eu les fonds nécessaires à la construction de ses travaux. Il n'a pas été fourni au gouvernement d'état indiquant les sommes que la compagnie a payées en espèces sonnantes. Supposons qu'elle ait déboursé \$700,000. Cela porterait la somme payée par le gouvernement pour cette voie ferrée à \$2,300,000. L'honorable député (M. Pope) dit que la compagnie a parfaitement droit de faire une transaction légitime; or, un profit de 300 pour 100 sur une entreprise de cette nature semble un peu exagéré. Que le pays achète le chemin dans le but de l'utiliser, à la bonne heure, mais, dans ce cas, que le gouvernement ne paie à la compagnie qu'un profit légitime, justifiable aux yeux du pays. La procédure à suivre en pareil cas est bien

simple : pourquoi le gouvernement ne l'adopte-t-il pas ? S'il est absolument nécessaire que le gouvernement achète ce chemin dans les intérêts et pour l'utilité du pays, il n'a qu'à exercer son droit de domaine éminent : qu'il fasse faire une juste estimation du chemin et ne paie que la somme adjugée par les arbitres, au lieu de payer un prix bien supérieur à la valeur de la voie ferrée. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) n'avait pas de renseignements sur lesquels il pût appuyer le rapport recommandant au cabinet l'achat du chemin. Il avait le rapport de M. Schreiber, son ingénieur en chef, qui déclare qu'il est possible de construire un nouveau chemin, entre les deux points nommés, pour \$1,400,000 ; or, le ministre paie près de \$2,300,000 pour ce chemin, soit près de \$1,000,000 de plus que la somme déclarée nécessaire par son propre ingénieur. Il est un autre fait remarquable que le ministre relate au sujet du contrat déposé sur le bureau de la Chambre il y a quelques jours : c'est que, bien que le contrat soit daté du 15 mai, les signatures n'y ont été apposées que longtemps après. Si cela est vrai, les affaires du ministère des Chemins de fer et Canaux sont loin d'être administrées aujourd'hui comme elles l'étaient jadis. La dernière formalité à remplir, en faisant un contrat, est l'inscription de la date. Le secrétaire du ministère y appose son sceau, avec la date du contrat, le jour même qu'il est signé ; voilà comment les choses doivent se passer au ministère. La date a été apposée au contrat, quand il a été signé au département.

M. BELL (Picton) : Ils n'ont plus de secrétaire maintenant.

M. HAGGART : Ils en ont un, parce qu'ils sont obligés de l'avoir. Le marché qu'ils ont fait relativement au chemin de fer du comté de Drummond, pâlit à côté de l'arrangement conclu avec le Grand Tronc de chemin de fer, pour droit de parcours à partir de Sainte-Rosalie jusque dans la ville de Montréal, et pour l'usage des gares et du pont Victoria.

Le gouvernement s'oblige à payer sa part des dépenses, d'après le parcours kilométrique ; il s'engage à aider la compagnie à payer le salaire des employés préposés au départ des trains, au soin de la voie et autres ; et remarquez bien, il s'engage à payer la moitié des recettes du frct transporté à Montréal ; c'est un fait de notoriété publique que le chemin de fer Intercolonial, en raison du trafic qu'il fait, ne se servira de la voie et des gares du Grand Tronc, cent fois moins que ne le fera le Grand Tronc lui-même. Existe-t-il un arrangement en vertu duquel le Grand Tronc s'oblige à payer au gouvernement le loyer du service de la moitié de la voie ? Nous payons pour le droit de parcours, de Sainte-Rosalie à Montréal, d'après le nombre de milles parcourus ; et le Grand Tronc ne nous paie pas un centin pour l'usage de notre propriété, voilà un marché incompréhensible, inouï. Le Grand Tronc devrait payer un loyer pour droit de parcours sur la partie du chemin appartenant au gouvernement fédéral, et dont l'Intercolonial ne se sert point. Il ne paie rien. Si le Grand Tronc décidait, l'un de ces jours, de prolonger sa voie, dans le but d'accroître le volume de ses affaires à Montréal, il le pourrait faire, et c'est le gouvernement qui paierait cette dépense en partie ou en totalité, car

M. HAGGART.

le gouvernement lui paie réellement, par la somme qu'il dépense, 4 à 5 pour 100 à perpétuité, montant égal à près des deux tiers du coût entier de l'agrandissement de leurs gares à Montréal. Quant à la nécessité du prolongement du chemin de Lévis jusqu'à Montréal, son utilité est fort problématique. J'espère que le pays en bénéficiera. Sur les 125 milles de la voie, à partir de Lévis, il a été dépensé au delà de \$1,500,000, et le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que la voie était en bon état. Tout le monde ici sait que cette voie est en aussi bon état que le chemin de fer du comté de Drummond que nous achetons ; et pour la compléter et la mettre en état de répondre aux besoins de l'Intercolonial, il a été dépensé \$2,000,000. L'histoire ne se répétera-t-elle pas sur cette partie de la voie ? Est-il possible que les profits réalisés en raison du prolongement à Montréal, dépassent dans une telle mesure ceux actuellement réalisés par le chemin de fer Intercolonial, qu'ils puissent indemniser le pays de cette dépense de \$210,000, montant que nous payons au Grand Tronc pour ses agents et autres dépenses, pour l'entretien de notre partie de la voie, et nous laisser un profit de \$300,000 à \$400,000, d'après le calcul optimiste du ministre des Chemins de fer et Canaux ? Qu'il nous soit possible de réaliser les \$210,000 en question, c'est là, à mon avis, le plus que nous pourrions faire.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait être en mesure de nous montrer, à l'aide de calculs faits par ses ingénieurs, le volume du trafic d'un bout de l'Intercolonial à l'autre, de Saint-Jean dans une direction et de Lévis dans l'autre ; il devrait aussi nous donner une idée, à quelques mille dollars près, de l'augmentation d'affaires que nous pouvons espérer du prolongement du chemin de fer jusqu'à Montréal. Il ne nous donne pas la moindre idée de la dépense qu'il faudra faire pour mettre la voie en bon état, de l'extrémité des 73 milles jusqu'à la jonction de la Chandière. Nous ignorons ce que la compagnie est tenue de faire sur cette partie de la voie. Il aurait dû nous apporter des statistiques préparées par ses ingénieurs du ministère, afin de nous éclairer sur ces différents points ; mais il a eu bien soin de nous laisser dans les plus profondes ténèbres à cet égard. Le ministre se présente au conseil des ministres, muni d'un rapport préparé par M. Schreiber, recommandant l'achat du chemin. Or, M. Schreiber ne fait pas d'affirmation positive au sujet de l'état du chemin. Il dit que c'est le devoir du ministre de s'assurer de nouveau si le chemin se trouve en bon état. Le ministre nous a dit, si j'en me trompe, qu'après le débat de mardi, il avait envoyé des ingénieurs s'assurer de l'état de la voie. Il a corrigé son erreur, et ajoute que les ingénieurs étaient allés faire leur inspection quelques jours auparavant. Le ministre aurait pu facilement se procurer de ses employés les renseignements que la Chambre désire touchant les travaux effectués par la compagnie, tels que la quantité de terre et de roches qu'il a fallu enlever, la somme payée pour le droit de parcours, pour les ponts et tous les autres détails circonstanciés ; et, à l'aide de ces renseignements, nombre de députés seraient en mesure de faire des calculs et de juger si la somme payée pour le chemin de fer dépasse le coût légitime des travaux. Quel genre d'inspection M. Ridout a-t-il pu faire, touchant l'état de la voie ? Il part d'ici le samedi, descend à Montréal le dimanche matin, puis est de retour ici le lundi soir ; or, c'est sur une inspection de ce genre que le ministre s'appuie pour

dire à la Chambre que la voie est en excellent état et recommander son achat. Cette inspection de la voie a été faite longtemps après que le ministre en eût recommandé l'achat aux membres du cabinet et eût obtenu un arrêté du conseil dans ce but. Je ne crains pas d'affirmer, M. l'Orateur, que si le ministre et le cabinet avaient décidé de continuer cette voie de la Pointe-Lévis à Montréal, sa construction n'aurait pas coûté plus de \$1,700,000; et le coût du loyer annuel à payer à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer pour parcours kilométrique et pour droit de parcours sur son chemin, de Sainte-Rosalie jusqu'au pont Victoria, et de ce pont jusqu'à Montréal, n'aurait pas dépassé la somme de \$20,000 à \$25,000. Moyennant cette légère dépense, le gouvernement aurait pu affectuer tous ces arrangements pour lesquels il nous demande aujourd'hui d'imposer au pays une dépense de plus de \$7,000,000.

M. CRAIG : Je désire faire quelques observations, afin d'exposer à la Chambre les raisons à l'appui du vote que je vais donner. L'une des objections que je tiens à formuler contre la mesure en discussion est que le cabinet en a saisi la Chambre si tard, qu'il nous est impossible maintenant de la débattre convenablement. Pour toute réponse à cette objection, le ministre nous a dit qu'il ne faisait que suivre l'exemple du gouvernement conservateur, lorsqu'il était au pouvoir. A mon avis, une telle réponse ne vaut rien. Je ne prétends pas que tout ce que le gouvernement conservateur a fait est parfait, et je conteste aussi aux ministres le droit de se servir d'un pareil argument.

C'est le droit qui doit leur servir de règle dans leur conduite, sans se laisser guider par ce que leurs prédécesseurs ont pu faire. L'une des plus graves objections, je le répète, qui militent contre ce projet de loi, est que la Chambre en a été saisie à la clôture presque de la session. Cela nous force à en précipiter l'adoption, puisque le temps nous manque pour en faire une étude approfondie. Un autre grief que je tiens à formuler est l'absence de renseignements circonstanciés sur la mesure à l'étude. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), se sont étendus sur cette objection, l'une des plus sérieuses que l'on puisse soulever contre le bill. Même au sujet de l'état actuel de la voie les renseignements sont des plus vagues et des moins précis. Comme on l'a fait voir, les renseignements nous manquent au sujet du matériel roulant qu'il s'agit d'acheter. Sur nombre d'autres points, la Chambre a droit à plus de renseignements qu'elle n'en a eu. Ce sont là, toutefois, des objections d'une nature générale. L'une des raisons apportées par le ministre des Chemins de fer et Canaux à l'appui du projet dont il a saisi la Chambre et qu'il nous demande d'approuver est que le chemin de fer Intercolonial, depuis nombre d'années, a été en déficit; or, il faut, nous dit-il, en faire une voie ferrée rémunératrice, ce qu'il se propose d'accomplir en la prolongeant jusqu'à Montréal. Je ne sache pas que cet argument soit bien valable. A mon avis, l'Intercolonial n'a pas été construit dans le but d'en retirer des profits, c'est une entreprise d'intérêt public, son but étant de relier les provinces maritimes aux provinces de l'est, à l'époque de la confédération. Cela faisait partie du marché intervenu entre les provinces; le gouvernement était tenu de

continuer ce chemin, et sans la Confédération, le chemin n'eût pas été construit. Il n'est donc pas besoin, à mon avis, de faire de cette route une affaire rémunératrice; mais, d'autre part, il n'a nullement été prouvé au cours du débat que le prolongement de la voie en accroîtrait les revenus. D'abord, la preuve apportée ici démontre le contraire; elle tend à prouver que le chemin ne donnera pas de profits.

Je vais donner lecture à la Chambre d'un article de journal, qui doit être d'un grand poids auprès des honorables députés de la droite. Je demande donc à mes honorables collègues d'écouter attentivement la lecture de ce court extrait du *Witness* de Montréal, journal partisan du cabinet, mais qui, toutefois, je dois le dire, fait preuve de beaucoup plus d'indépendance que nombre d'autres journaux qui appuient le gouvernement. Cet article du *Witness* met dans une vive lumière l'idée que je développe, et élucide la question bien mieux que je ne le pourrais faire moi-même. L'article intitulé: "Prolongement de l'Intercolonial" est paru dans l'édition quotidienne du *Witness* du samedi, 12 juin. Le chemin de fer Intercolonial est-il dit au début, est une des voies ferrées construites par le gouvernement fédéral dans un but d'intérêt public; il fait partie du marché conclu par les provinces à l'époque de la confédération. Cette voie ferrée, ajoute l'article, n'a jamais donné de profits, et bien que grâce à l'économie apportée à son administration, le déficit annuel ait été réduit, il a toujours été exploité à perte par le gouvernement; citons plutôt l'article même:

Diminuer au moins dans quelque mesure ce fardeau, voilà le problème à résoudre: réduire la dépense ou même la tenir au niveau de la réduction actuelle, tout en maintenant la voie dans un état d'exploitation convenable, voilà qui semble une tâche impossible. Le gouvernement Laurier a pris le parti le plus hardi, celui de prolonger la ligne et d'essayer, en gagnant du trafic, d'augmenter considérablement ses profits. Dans ce but, le gouvernement s'est assuré des raccourcissements qui feront de Montréal un des terminus du chemin et le mettront en meilleure situation d'obtenir du trafic entre Montréal et Halifax et les points intermédiaires, au lieu de se contenter du trafic qui vient à l'Intercolonial par les autres chemins rivaux. Dans ce but, il a augmenté les dépenses de la voie imputable sur le capital, de \$210,000 annuellement. Il semble bien douteux de fait, que le prolongement de l'Intercolonial puisse en faire une entreprise rémunératrice, ou qu'il réduise même, dans une large mesure, le déficit.

L'Intercolonial aura à faire concurrence pour le trafic de Halifax au chemin de fer Canadien du Pacifique, dont la ligne est plus courte que la sienne de 76 milles, et il aura aussi un concurrent dans le Grand Tronc. Sa concurrence pourra, toutefois, tourner au bénéfice de Halifax, de Montréal et même de tout le pays que ce chemin parcourt, car la concurrence du gouvernement, au moins, devrait être sérieuse.

L'arrangement conclu tournera certainement au bénéfice du Grand Tronc, qui s'assure par là même de la reconstruction nécessaire du pont Victoria, à un coût minime pour la compagnie. Le chemin de fer du comté de Drummond y gagnera aussi dans une très large mesure. Quant à savoir si l'Intercolonial en bénéficiera, la chose semble problématique.

Le prolongement de l'Intercolonial est une mesure dont l'utilité est fort problématique. Or, créer une dépense annuelle de \$210,000 pour un projet de cette nature, à une époque où il est si nécessaire de pratiquer une économie sévère, et au moment où les dépenses effectuées pour le service transatlantique rapide, pour l'approfondissement des canaux, pour la construction du chemin de fer de la Kootanie et autres travaux publics auxquels le gouvernement s'est engagé, ont ajouté au coût de nos travaux publics une somme annuelle d'un million de dollars, voilà, à notre sens, une politique peu sage, surtout en présence du fait qu'il n'y avait pas de demande publique en faveur du prolongement de l'Intercolonial.

Dans mon opposition au projet en question, je ne m'appuie pas sur les raisons alléguées par les

honorables préopinants. Je m'oppose absolument au prolongement au chemin de fer jusqu'à Montréal. Il n'est pas ici question de savoir si le chemin de fer du comté de Drummond est, ou non, en bon état; mais je m'oppose à ce que le gouvernement s'engage davantage dans l'exploitation des voies ferrées. Je suis d'avis, au contraire, que nous avons tout à gagner à ce que le gouvernement abandonne entièrement cette exploitation. Je suis d'accord avec le *Witness* à dire que le prolongement en question ne réduira probablement pas le déficit annuel, mais au contraire, pourra l'augmenter; et si l'on tient compte de l'énorme dette publique à laquelle le gouvernement doit faire face, c'est une grave erreur d'y ajouter encore \$7,000,000.

Me plaçant donc au seul point de vue des affaires, abstraction faite de tout esprit de parti, comme il convient de le faire en discutant une question purement commerciale, j'affirme que la dépense sera très considérable. Rien ne nous garantit une compensation proportionnée au sacrifice, et, à mon avis, le pays veut que le gouvernement abandonne ce projet et ne fasse pas une dépense si considérable. Si l'on consultait le pays, il nous dirait que le gouvernement ne doit pas s'engager davantage dans l'exploitation des voies ferrées, mais y renoncer complètement, dès que les circonstances le lui permettront. Je verrais avec plaisir le gouvernement faire des arrangements avec une de nos principales compagnies pour lui vendre l'Intercolonial et dégrever ainsi notre budget. Je m'oppose à ce que le gouvernement s'engage davantage dans l'exploitation des voies ferrées et essaye d'entrer en lutte, sur un pied d'infériorité, soit avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique soit avec le Grand Tronc.

M. DUPONT: Comme le chemin de fer du Grand-Tronc et le chemin de fer du comté de Drummond, que le gouvernement demande la permission d'acheter, par les présentes résolutions, traversent une partie de mon comté, je crois devoir donner quelques explications sur le vote que je serai appelé à exprimer sur les résolutions soumises maintenant par le gouvernement.

Ce chemin de fer du comté de Drummond, lorsqu'il a reçu des subventions du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial, était considéré comme un simple chemin de colonisation. L'entreprise n'a pas été faite au point de vue de la réalisation de grands bénéfices pour les constructeurs, mais uniquement au point de vue de la colonisation. Ces subventions furent accordées par le gouvernement local et par celui du Canada dans le seul but de développer cette partie de la province de Québec qui était privée de communication par voie ferrée.

Le gouvernement nous propose maintenant de continuer l'Intercolonial jusqu'à Montréal, en louant pour une période, que je considère beaucoup trop longue, de 99 ans, le chemin de fer du comté de Drummond, et en payant un prix excessif pour le loyer de cette partie du chemin de fer. On prétend que le chemin de fer du comté de Drummond est une voie de première classe, parfaitement équipée et ne nécessitant pas de réparations considérables. Je connais parfaitement le chemin de fer du comté de Drummond, puisque cette voie traverse une partie du comté que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre. Je puis dire que je suis sans cesse assiégé par les plaintes de ceux de mes

M. CRAIG.

commentants dont les propriétés ne sont traversées par ce chemin de fer. Ces gens ne sont pas satisfaits ni des clôtures qui séparent leurs fermes de la voie ferrée ni des traverses placées sur leur ferme. Je crois de plus que si mon honorable ami le député de Compton (M. Pope) avait voyagé sur le chemin de fer du comté de Drummond dans une saison autre que celle de l'été, il se serait aperçu que le terrassement de ce chemin de fer est loin d'être de première classe.

Je disais il y a un instant que le loyer que l'on s'engage à payer est excessif. Malgré le tableau de recettes qui nous a été donné par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), malgré la perspective de recettes tout à fait fantaisiste que nous a fait voir l'honorable député de Compton (M. Pope), et connaissant parfaitement la situation de cette voie ferrée, et le trafic local que pourra en obtenir l'Intercolonial, je n'hésite pas à dire à l'honorable député de Compton et à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux que sur cette partie-là du chemin, le gouvernement ne pourra pas réaliser une somme suffisante pour payer les travaux auxquels il s'oblige, et en sus, payer le loyer de \$210,000 par année qu'il sera tenu de donner à la Compagnie du Grand-Tronc et à celle du Drummond.

L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) a démontré à la Chambre, tout à l'heure, que le gouvernement avait des arrangements pour le transport de son fret jusqu'à Montréal, de même que pour recevoir le fret des autres compagnies de chemin de fer qui alimentent aussi l'Intercolonial. Conséquemment, tout en désirant, comme les honorables députés de la droite, que l'on améliore la situation de l'Intercolonial, au point de vue du grand trafic, je crois que par son projet actuel, le gouvernement, à cause du loyer élevé qu'il s'engage à payer, à cause de l'entretien du chemin auquel il s'est obligé pour la partie de Sainte-Rosalie à Montréal, ne pourra pas réaliser un assez fort montant de recettes, même pour payer le loyer et les frais d'entretien de cette partie du chemin.

Il est probable qu'une autre année, lorsque les honorables ministres auront constaté que leur politique a subi un échec complet dans l'augmentation des revenus de l'Intercolonial, ces messieurs viendront avec un autre projet devant la Chambre et adopteront alors les idées de mon honorable ami le député de Durham-est (M. Craig) qui vient justement de reprendre son siège; c'est-à-dire, qu'il est de l'intérêt public que le gouvernement se débarrasse à tout prix du chemin de fer Intercolonial; que les chemins de fer peuvent être administrés avec plus d'économie par les compagnies privées que par un gouvernement. En effet, cela ne fait plus de doute aujourd'hui pour personne. L'expérience a démontré qu'un gouvernement ne peut administrer un chemin de fer avec la même économie qu'une compagnie privée. Au lieu de prendre des mesures pour prolonger l'Intercolonial, au prix de sacrifices comme ceux qu'il nous demande par ses résolutions, le gouvernement aurait dû adopter une autre politique; il aurait dû se débarrasser de ce chemin de fer en le mettant entre les mains de la Compagnie du Grand Tronc, ou du Pacifique ou de toute autre compagnie puissante qui aurait offert aux intéressés toutes les garanties nécessaires pour son exploitation.

Je crois, malheureusement, que le gouvernement, après avoir fait ce marché ruineux pour le trésor

public, viendra prochainement devant la Chambre nous proposer la vente de l'Intercolonial à une compagnie puissante qui en fera l'exploitation, et cela dans l'intérêt du commerce comme dans l'intérêt du chemin de fer lui-même.

L'honorable député de Compton a cherché à faire croire, tout à l'heure, à la Chambre qu'il y avait des forêts superbes dans cette région, et que, par les rivières qui coulent vers le Saint-Laurent, ce chemin de fer pourra compter pendant un grand nombre d'années sur un trafic considérable provenant du commerce de bois. Je dirai à mon honorable ami de Compton qu'il se trompe tout à fait à ce point de vue et que les quelques limites à bois qui se trouvent sur le parcours du chemin de fer du comté de Drummond seront épuisées avant quelques années. C'est même une des raisons principales pour lesquelles les actionnaires et les propriétaires du Drummond ont fait de si grands efforts pour vendre leur chemin au gouvernement.

Les propriétaires du chemin de fer du comté de Drummond sentent ceci depuis quelques années. Ils ne peuvent même pas payer les frais d'exploitation, car le commerce de bois aujourd'hui, ou plutôt le trafic provenant du commerce de bois,—et j'attire l'attention de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), sur ce point,—le trafic provenant du commerce de bois sur le chemin de fer du comté de Drummond, trafic qui lui donnait plus que la moitié de ses recettes, le commerce de bois, dis-je, qui fournissait ce trafic est à la veille d'être épuisé, quoi qu'en dise l'honorable député de Compton (M. Pope). Je dis de plus qu'avec le simple trafic local, le gouvernement ne serait pas en état de payer les frais d'exploitation de sa voie.

L'honorable député de Compton a voulu dire tout à l'heure qu'il y a encore de grandes réserves de bois dans les Cantons de l'Est, que le chemin de fer du comté de Drummond peut compter pendant un grand nombre d'années encore sur le commerce de bois pour alimenter son trafic. Les rivières qui coulent vers le Saint-Laurent sont traversées par le chemin de fer du Grand-Tronc, par l'embranchement qui va vers Québec, et par l'autre partie de sa voie qui se dirige vers les Etats-Unis; conséquemment toute cette partie de forêts qui se trouve vers l'est est desservie par le Grand-Tronc, et ces forêts ne seront jamais exploitées par les moulins qui se trouvent desservis par le chemin de fer du comté de Drummond. Le bois que l'on trouve là est l'épinette, et ce bois est destiné à être exporté sur le marché américain, sous forme de planches et de pulpe. Or, le Grand-Tronc, par son embranchement de Richmond à Québec et par sa ligne principale de Richmond à la frontière, empêche complètement que ce commerce de bois puisse se faire au bénéfice du chemin de fer du comté de Drummond. Le gouvernement ne pourra pas obtenir un trafic local suffisant pour alimenter sa voie, s'il n'a pas un trafic d'exportation. C'est pour cette unique raison que les propriétaires de ce chemin de fer ont été si empressés de le passer au gouvernement du Canada.

Mon honorable ami le député de Compton (M. Pope), prétend que le chemin de fer du comté de Drummond a ouvert à la colonisation une partie de notre province, qu'il importe de défricher et de coloniser. Sous ce rapport je suis de l'avis de l'honorable député, mais avant que ce territoire soit défriché, avant que cette partie de la province soit en état de fournir un trafic local au chemin de

fer qui formera à l'avenir partie du chemin de fer Intercolonial, entre Lévis et Sainte-Rosalie, cela prendra peut-être vingt-cinq ou trente ans, et pendant cet espace de temps le gouvernement ne retirera presque rien du trafic local sur cette partie de son réseau de voies ferrées. Les colons qui s'établiront dans ce territoire importeront peu et n'auront presque rien à exporter d'ici à un bon nombre d'années. Il en sera de cette voie ferrée comme de celle qui est venue devant l'un des comités de cette Chambre ces jours derniers. Nous avons eu l'autre jour devant le comité des chemins de fer la Compagnie du chemin de fer de Pembroke, qui est en liquidation depuis plusieurs années et qui a construit un chemin comme celui de Drummond, dans le but d'ouvrir cette partie là de la province d'Ontario à la colonisation. N'ayant pas de grandes ressources et le commerce de bois ayant fini par s'épuiser, ce chemin de fer a cessé d'avoir un trafic suffisant pour payer ses frais d'exploitation.

Il a été constaté devant le comité des chemins de fer que ce chemin ne couvrirait pas ses frais d'exploitation depuis plusieurs années et que c'était la raison pour laquelle on en demandait la liquidation et la vente à une compagnie plus puissante.

Ainsi, tout en étant favorable au projet d'amener le terminus de l'Intercolonial à Montréal, je crois que le gouvernement paye à la Compagnie du chemin de fer de Drummond et à la Compagnie du Grand Tronc un prix exorbitant; un loyer déraisonnable et qui n'est pas du tout en rapport avec les bénéfices que le gouvernement pourra retirer de l'exploitation de cette partie du chemin. Je crois, malgré ce qu'en a dit l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte), et l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Blair), que le déficit dans l'exploitation de l'Intercolonial, dont le terminus est amené à Montréal dans des conditions aussi onéreuses, sera considérablement augmenté. Ceux qui affirment que le trafic local sera suffisant pour payer les frais d'exploitation ne connaissent pas la partie du pays traversée par le chemin de fer de Drummond. Ils ne connaissent pas non plus la compétition que le chemin de fer de Drummond a à subir, même pour le trafic local.

Pour toutes ces raisons, M. le président, je ne puis appuyer les résolutions qui nous sont maintenant soumises, malgré tout mon désir de le faire. Une partie de la division électorale que je représente ici est traversée par le chemin de fer de Drummond et par le Grand-Tronc, qui, à l'avenir, fera partie de l'Intercolonial. Malgré tout mon désir de voir l'Intercolonial passer sur le chemin de fer de Drummond et ce chemin devenir plus important au point de vue du grand trafic, je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt de mes commettants que le chemin de fer de Drummond cesse d'être un chemin de colonisation.

Je crois que ce chemin, en continuant d'être exploité comme ligne locale, et pour le trafic local, pourra donner plus d'avantages aux contribuables et aux intéressés le long de cette route que ne pourra en donner le gouvernement avec l'Intercolonial.

Quant à l'exploitation de l'Intercolonial au point de vue de l'intérêt public, je crois que le gouvernement commet une erreur grave en achetant le chemin de fer de Drummond au prix stipulé dans les résolutions, car je considère que le louage de ce chemin pour 99 ans équivaut à un achat. Je considère que le terme du bail est trop long. Je pense

de plus que la somme payée au Grand-Tronc pour l'usage de son chemin et de ses édifices sur le parcours de Sainte-Rosalie à Montréal est trop considérable.

En terminant, je dois dire que, tout en désirant voir le gouvernement amener le terminus de l'Intercolonial à Montréal, je considère que la transaction est trop onéreuse et, pour cette raison, il m'est impossible, au point de vue pur et simple des affaires, d'appuyer les résolutions qui sont maintenant soumises à notre considération. [Texte.]

M. WALLACE : Avant que la question soit mise aux voix, je désire dire quelques mots au sujet de l'importante affaire sur laquelle nous délibérons. Tous ceux de mes collègues qui s'intéressent à la question débattue, voient avec peine, j'en suis sûr, que le ministre des Chemins de fer n'ait pas fourni à la Chambre tous les renseignements circonstanciés que nous étions en droit d'attendre, avant que l'on nous ait demandé de délibérer une question entraînant une aussi importante dépense. Que dis-je ? Nous n'avons pas même à notre disposition de carte indiquant le parcours de la ligne du chemin de fer projeté. Il nous est impossible de constater exactement soit le parcours des lignes en question soit l'état du pays, à moins d'aller, à l'exemple de l'honorable député de Compton (M. Pope), faire personnellement l'inspection de la voie. Or, probablement, tous les députés ne sont pas tous aussi vivement intéressés à ce chemin de fer que l'honorable député, et, par conséquent, ne sont pas disposés à se mettre en frais de faire eux-mêmes l'inspection de cette voie.

L'attitude actuelle de l'honorable député de Compton me remet en mémoire une observation au sujet des chiens qui courent après les moutons ; c'est qu'une fois cette habitude contractée, ils ont toujours soif de sang et il n'est plus prudent de les laisser avec les moutons. De même, lorsque certains députés ont commencé à goûter à la corruption, surtout en obtenant du gouvernement des subventions de chemin de fer, il leur reste toujours l'envie d'être du festin lorsqu'il se prépare quelque coup contre le trésor. Je ne suis donc nullement surpris de voir l'honorable député de Compton (M. Pope) se donner la peine d'aller faire une excursion sur cette voie ferrée et inspecter avec complaisance ce chemin si intéressant à ses yeux. Je ne vois point l'honorable député à son fauteuil.

Une VOIX : Je l'entends aboyer dans les couloirs.

M. WALLACE : Il est allé aboyer dans la province de l'Ontario à la dernière élection fédérale, et le résultat fut qu'un comté qui autrefois donnait une majorité conservatrice de 1,600 voix, donna aux libéraux une majorité de 1,700 voix, ce qui prouve que son aboiement n'a guère eu d'effet dans ces circonstances. Si l'honorable député de Compton était à son fauteuil en ce moment, je pourrais lui rappeler un autre fait : c'est qu'il imite toujours le coq d'Inde perché sur la clôture, qui jette un coup d'œil de droite et de gauche et se laisse enfin choir du côté où il y a le plus de maïs. Cela nous dépeint assez bien son attitude de ce soir. Puisque je parle de maïs, cela me remet en mémoire qu'en 1890, l'honorable député de Compton était partisan de l'impôt du maïs, mais quelques années plus tard, ses affaires commerciales ayant pris une autre tour-

M. DUPONT.

nure, après qu'il fut devenu importateur de cette céréale, il vota l'admission du maïs en franchise.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT (M. Brodeur) : L'honorable député n'a pas le droit de faire de semblables allusions à la manière dont un de ses collègues a rempli ses devoirs de député.

M. WALLACE : L'honorable député de Compton (M. Pope) m'a pris à partie, et je rappelle le souvenir de certains actes de sa carrière. . . .

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député (M. Wallace) a peut-être le droit de faire allusion aux actes d'un de ses collègues, mais, à mon avis, il n'a pas le droit de dire qu'ils se laissent guider par l'intérêt personnel.

M. WALLACE : C'est la première fois, M. l'Orateur, que vous soulevez cette objection. Je suppose qu'il n'est pas conforme au règlement d'attribuer à un collègue des intentions inavouables, et si je l'ai fait vis-à-vis de l'honorable député de Compton, j'en suis fort marri, car pour rien au monde je ne voudrais attribuer de semblables motifs à un collègue. Mais si, réellement, il s'est laissé influencer par de semblables intérêts, que dois-je faire ? Dois-je rester muet, ou dois-je signaler à la Chambre des motifs inavouables, si réellement ils existent ?

J'allais aborder la question qui fait le fond du débat, au moment où vous m'avez fait vos observations sur la nature de mes paroles à l'adresse du député de Compton. J'ai remarqué que le ministre des Chemins de fer et Canaux, au cours de sa violente philippique, n'a pas paru tenir à gagner à son avis les députés de la gauche. En parlant à la Chambre, il nous a tourné le dos, bien qu'à vrai dire, quand bien même il nous eût envisagés, il n'a pas une physionomie de nature à enthousiasmer un auditoire quelconque ; et il a cherché à convaincre ses partisans de la légitimité de son projet. Apparemment, il a eu beaucoup de difficulté à les en convaincre. J'ai remarqué qu'il n'a pas réussi à porter, dans une large mesure, la conviction dans l'esprit de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) ; mais il en est d'autres qui sont restés sourds à son appel. Je vois, toutefois, avec bonheur qu'il s'est rencontré au moins un député qui, du commencement à la fin, a applaudi aux paroles, aux déclarations véhémentes du ministre, et approuve toutes les opinions qu'il a émises, tous les arguments qu'il a apportés, si l'on peut dire, toutefois, qu'il ait argumenté. A peine le ministre avait-il fait un énoncé quelconque, que déjà l'honorable député de Lincoln (M. Gibson) battait des mains.

Nous sommes enchantés de voir que l'honorable député de Lincoln approuve la construction de ce chemin. L'on commençait déjà à se demander si l'honorable député n'était pas intéressé dans cette voie ferrée. En le voyant applaudir à outrance chaque parole du ministre, l'on commençait à chercher. . . .

M. GIBSON : Allez toujours, je suis à l'épreuve de vos insinuations.

M. WALLACE : Il me fait plaisir de voir que j'ai réussi à émouvoir un peu l'honorable député. On se disait à l'oreille que l'honorable député de Lincoln avait obtenu une plantureuse entreprise du

Grand Tronc ; que l'argent voté par le parlement serait employé à l'agrandissement du pont Victoria et que l'honorable député avait obtenu l'entreprise de ces travaux. Ce n'est peut-être pas là une violation de la loi relative à l'indépendance des députés, au moins dans sa teneur, mais, de fait, cela y ressemble énormément ; et en demandant au parlement de voter un crédit pour l'agrandissement du pont Victoria par la Compagnie du Grand Tronc, le député de Lincoln semble se voter indirectement un crédit qui va retomber dans son escarcelle. Rien d'étonnant alors que l'honorable député ait applaudi à outrance le discours du ministre des Chemins de fer et Canaux. La Chambre est donc saisie d'un projet, annoncé dans le discours du trône il y a trois mois comme une affaire bâclée, dont les détails seraient portés à la connaissance de la Chambre par les documents déposés comme de droit, sur le bureau, affaire qui serait subordonnée à l'approbation du parlement, car le contrat ne vaudrait qu'en tant que le parlement le ratifierait. Et qu'est-il arrivé depuis ? Voilà déjà trois mois que la session dure. Il y a quatre ou cinq jours, le ministre des Chemins de fer et Canaux fut pressé de faire une déclaration au sujet de ce marché. Or, M. l'Orateur, en entendant le ministre demander une dépense annuelle de \$210,000 pendant 99 années, somme qui, capitalisée, s'élève à \$7,000,000, la Chambre a été humiliée de l'entendre faire un exposé si peu concluant, si boiteux, si incohérent d'un projet entraînant une si grande dépense de deniers publics, sans présenter à la Chambre les faits, les renseignements qui seuls peuvent servir de base à une décision sur la question. Quand le ministre vient exposer une mesure du gouvernement à la Chambre, il est de son devoir d'apporter à l'appui de sa thèse les faits, les renseignements nécessaires, de répondre aux questions qui peuvent lui être légitimement posées par les députés qui désirent se renseigner sur la question débattue.

Ce soir, nous avons entendu un autre discours du ministre ; mais ce soir comme l'autre jour, les faits nécessaires à notre décision brillent par leur absence. Mais, en revanche, nous l'avons entendu faire les énoncés les plus absurdes, les plus insensés. Il nous dit qu'en achetant ce petit chemin de fer, cela nous permettrait de transporter 630,000 voyageurs de plus par année. Et où les transporterait-on ? Cela reviendrait à 2,000 voyageurs, soit environ 100 wagons de voyageurs, par jour ; et toute cette augmentation de transport se ferait uniquement parce que le chemin de fer serait complété. Est-il un seul député qui ajoute foi à une semblable affirmation ? Aujourd'hui, un voyageur peut acheter des billets sur l'Intercolonial, d'agents du chemin de fer à Montréal, à Toronto et dans toutes les villes où l'on peut obtenir du trafic. Et lorsqu'un voyageur se rend à Halifax, à Saint-Jean, à Moncton ou à tout autre localité sur le parcours de l'Intercolonial, il ne change pas de wagons. Il prend un wagon d'ortoir qui le conduit directement à ces localités, partie par la voie du Grand Tronc, partie par celle de l'Intercolonial. C'est là une question à débattre entre ces deux compagnies, mais quant au voyageur qui passe par cette ligne, la chose lui est indifférente, il achète son billet se rend à destination, et soit que l'Intercolonial ait accès à Montréal ou à Toronto, il n'a pas à déboursier 5 cents de plus ou de moins pour

son billet. Les agents de l'Intercolonial dans l'ouest peuvent tout aussi bien aujourd'hui solliciter du transport de fret et de voyageurs que si le chemin de fer aboutissait à Montréal. Mais le Grand Tronc, nous dit le ministre, s'empare du fret et le transporte à Portland, au lieu de le faire descendre par l'Intercolonial. Il est dans l'intérêt du Grand Tronc, il est vrai, de transporter par cette voie le fret en droiture ou le fret océanique, mais s'il s'agit de points sur le parcours de l'Intercolonial partant de Québec en destination de l'est de Halifax ou de Saint-Jean, il a tout autant d'intérêt à transporter les voyageurs vers ces points où à Montréal où à Québec, que l'Intercolonial est intéressé à les transporter dans l'est.

Le Grand Tronc n'a pas d'autre voie par où il puisse transporter les voyageurs, et il a tout autant d'intérêt que l'Intercolonial en aurait, s'il avait une ligne se rendant directement à Montréal, d'amener les voyageurs à passer par cette voie. Pour le transport du trafic en droiture, il est possible que le Grand Tronc cherche à le diriger vers Portland, parce qu'il possède dans cette direction une ligne plus étendue, mais pour tout autre trafic, copère cordialement aux efforts que fait l'Intercolonial pour accroître ce genre de trafic. Puis, du reste, quant au transport du trafic en droiture, s'il est de l'intérêt du Grand Tronc de diriger le commerce vers Portland, il continuera à le faire, même si l'Intercolonial aboutissait à Montréal. Mais, dites-vous, l'Intercolonial viendra faire concurrence aux compagnies rivales ! A mon avis, cette concurrence est la plus grande absurdité possible. Que veut dire la concurrence ? Il existe entre Montréal et Québec un trafic qui se fait surtout par voie fluviale, et à bien meilleur marché qu'il ne pourrait se faire par voie ferrée. Il y a déjà trois voies ferrées qui relient ces deux villes ; et quand le chemin en question sera complété, il y en aura quatre, tandis qu'il n'y a pas assez de trafic pour alimenter un seul chemin de fer : c'est donc un pur gaspillage de deniers publics que d'essayer de construire une autre voie, et d'ajouter un quatrième chemin de fer aux lignes déjà en exploitation, celles du Grand Tronc, du chemin de fer Canadien du Pacifique et celle de la Rive Sud qui, dit-on, doit être complétée à bref délai. Le peuple canadien a déjà virtuellement construit la ligne en question grâce aux subventions qu'il lui a accordées, et aujourd'hui, il lui faut la payer une seconde fois.

A mes yeux, cette dépense inutile des deniers publics est tout à fait inexcusable. Nous accordons le droit de parcours sur l'Intercolonial, de Saint-Jean à Halifax, et nous pourrions réclamer, à titre de réciprocité, le même droit de parcours et les mêmes privilèges sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, de Québec à Montréal. Or, le gouvernement n'a pas demandé ces privilèges. Voici une voie ferrée qui n'a pas la moitié du trafic nécessaire. Si l'Intercolonial trouve nécessaire de se rendre jusqu'à Montréal, nécessité que mes renseignements sont loin de démontrer, il lui serait facile de faire circuler ses convois sur ces lignes d'entier parcours, surtout avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, d'autant plus qu'il accorde le droit de parcours au Pacifique sur une autre section de l'Intercolonial. Or, aujourd'hui, cette route n'a que fort peu de trafic pour l'alimenter, comparativement aux autres lignes de chemin de fer, à côté desquelles ses convois circulent. Le pays à travers lequel elle circule ne

fournit pas une grande quantité de trafic, puisqu'il ne se rencontre pas de ville importante sur son parcours et que le commerce qui s'y fait peut se réduire à trois ou quatre chefs différents. A bordons, maintenant, le chemin de fer du comté de Drummond, pour la construction duquel la compagnie a obtenu du gouvernement fédéral une subvention de \$3,200 le mille. Les représentants de la compagnie se rendirent auprès des ministres et les pressèrent sans doute d'accorder cet argent, et une fois qu'ils l'eurent obtenu, l'un d'eux vint, en pleine Chambre, reprocher au gouvernement d'être assez insensé pour voter un crédit dans ce but. Ils se rendirent plus tard auprès du gouvernement de la province de Québec, et l'un d'entre eux déclara que cette législature ne leur avait accordé de subvention que pour une partie du chemin. On se dit en Chambre que s'ils n'ont pas obtenu de subvention pour une autre partie de leur voie, ce n'est pas faute d'avoir essayé, puisque, plus d'une fois, ils sont allés faire valoir auprès du gouvernement leurs titres à une subvention pour une autre partie de la voie, mais le gouvernement de Québec, comprenant parfaitement qu'il avait affaire à une bande de *hoodlers*, refusa de leur accorder de nouvelles subventions. Et voilà que l'un d'eux vient se plaindre ici, ce soir même, de ce que cette compagnie de chemin de fer n'a pas réussi à voler davantage le trésor provincial de Québec.

M. POPE : L'un d'eux ? L'un des *hoodlers* ?

M. WALLACE : L'honorable député de Compton (M. Pope) prend la parole pour me poser une question. Il ne soulève pas la question de règlement ; et s'il veut des renseignements, je puis lui en donner tant qu'il en voudra.

M. POPE : L'honorable député insinue que je suis un des *hoodlers*, ayant des intérêts dans ce chemin de fer. Je tiens à savoir s'il insinue que je suis un des *hoodlers* intéressés dans cette voie ferrée, ou que j'aie un seul dollar valant, directement ou indirectement, dans cette entreprise. Je n'ai pas le moindre intérêt dans cette voie ferrée. Je n'ai aucun bénéfice à en attendre, qu'il se construise, ou non. En insinuant que je suis *hoodler*, l'honorable député insinue ce qui n'est pas vrai.

M. WALLACE : L'honorable député n'en a pas appelé aux règlements ; il nous expose son innocence ; or, nous savons tous jusqu'à quel point il est innocent ! Il nous dit qu'il n'a pas d'intérêt dans ce chemin. En a-t-il déjà eu ?

M. POPE : Jamais.

M. WALLACE : A-t-il jamais eu, directement ou indirectement, quelque intérêt dans ce chemin ?

M. POPE : Jamais.

M. WALLACE : Nous sommes enchantés de l'apprendre.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : J'espère que l'honorable député n'a pas voulu faire allusion à l'honorable député de Compton (M. Pope) quand il a parlé de *hoodlers* ; autrement, je lui demanderais de se rétracter.

M. WALLACE : Je n'ai pas eu à faire allusion à lui ; c'est lui qui m'a interrompu, sous prétexte

M. WALLACE.

d'en appeler aux règlements. Il m'a interrompu précisément pour nous faire un petit discours. Or, pour en revenir à la question que j'étais à traiter, lorsque l'honorable député m'a interrompu au sujet de ce prétendu point d'ordre, j'allais parler du coût de la construction de ce chemin, ou plutôt du prix que le gouvernement le paie, prix qui dépasse, à mon avis, de beaucoup le coût de construction. Les chiffres cités établissent que pour les 90½ milles de chemin qu'on cède au gouvernement, celui-ci paie semi-annuellement \$35,000, et l'on a calculé que cette rente équivaut à \$2,200,000 en espèces sonnantes. Or, étant donné 90 milles et demi de voie ferrée coûtant \$2,200,000, cela revient à \$24,366 le mille.

Personne ne prétendra, j'espère, pas même le député de Compton, que la construction de ce chemin a coûté \$24,366 le mille. Le gouvernement fédéral a payé, en premier lieu, \$287,000 en subventions pour la construction de cette voie ferrée, tandis que le gouvernement provincial a payé \$300,000, ce qui, ajouté au \$15,000 payés par les municipalités, revient à un total de \$600,000 que la compagnie a reçus en espèces sonnantes de différentes sources. En outre, la compagnie a reçu, d'autres sources, \$141,000, et elle a une dette fixe de \$221,000, soit un total de \$966,000 ; soit en chiffres ronds un million de dollars. Supposons que ce chiffre représente le coût de la construction du chemin. D'autre part, la compagnie a émis des obligations pour un million de dollars ; elle a émis des actions jusqu'à concurrence de \$400,000. Sur ce million de dollars en obligations et sur les \$400,000 d'actions, pas un seul dollar n'a été payé pour la construction du chemin. Dans l'estimation de la somme qu'il convenait de payer à cette compagnie, il faut faire abstraction du million de dollars en obligations et des \$400,000 en actions, et ne tenir compte que de la somme réellement dépensée pour ce chemin, somme inférieure à un million de dollars, dont \$603,000 ont été payés par les gouvernements fédéral et provincial, y compris \$15,000 payés par les municipalités.

En conséquence, moins de \$360,000 ont été dépensés pour ce chemin, et cependant, on demande aujourd'hui au parlement de voter à ces gens un montant six fois plus considérable que celui que le chemin ne leur a coûté, et nous rachetons notre propre chemin de fer, auquel l'ex-ministre des Finances dit que nous avons droit. J'ai lu quelque part que la Banque des Cantons de l'Est possède les obligations de ce chemin de fer. Je voudrais bien savoir si l'honorable député de Compton possède des intérêts considérables dans la Banque des Cantons de l'Est.

M. POPE : Je n'y suis pas intéressé pour la valeur d'un dollar.

M. WALLACE : J'ignore s'il y possède ou non des intérêts.

M. POPE : Alors, pourquoi posez-vous la question ?

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je ne crois pas que l'honorable député ait le droit de poser de semblables questions.

M. WALLACE : Au point de vue des règlements de la Chambre, je crois avoir ce droit, parce que je discute la question du chemin de fer du comté de Drummond, et de ceux qui peuvent y être liés

d'une façon plus ou moins avouable. Si personne ne se sent atteint par mes arguments, l'on n'a donc pas besoin de s'en préoccuper. Je dis donc que le seul fait du chemin qui coûte à ses propriétaires, ou à la compagnie, moins de \$360,000 par année, et pour lequel ils reçoivent du gouvernement plus de \$2,200,000, laisse une marge suffisante pour permettre à certain personnage de réaliser un bénéfice considérable. Un honorable membre de cet Chambre a prononcé ce soir un plaidoyer éloquent en faveur de ce "personnage," suivant lui, il a droit à quelque chose, le gouvernement est tenu d'accorder tout l'encouragement possible à ceux qui sont suffisamment entreprenants pour placer \$360,000 dans une spéculation, et l'on doit leur aider à en retirer un bénéfice de \$2,200,000, et que ce parlement doit leur faire cadeau de cette somme d'argent.

L'air innocent et vertueux avec lequel on a demandé de payer à ces gens six fois plus d'argent qu'ils n'en ont placé dans cette entreprise, m'a frappé, et bien que l'honorable député de Compton soit tout à fait étranger à ce projet, il lui faisait plaisir de constater que des gens à l'esprit entreprenant allaient recevoir leur récompense. Il est possible, cependant, que le peuple du Canada ne voie pas cette entreprise d'un aussi bon œil. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a déjà dit plusieurs fois et il l'a répété ce soir, que le public tout entier était en faveur de ce chemin. "Qui lui est opposé," demandait-il? "La ville de Montréal est unanime en faveur de ce projet." Je constate en lisant un des principaux organes de la classe commerciale de Montréal, qu'il lui est opposé. Mais supposons que certains particuliers se rendent à Montréal, et disent à la population de cette dernière ville: "Vous avez actuellement deux lignes de chemins de fer entre Montréal et Québec, avez-vous objection à ce que nous vous en construisions une troisième?" Il est bien certain que ces gens n'auront aucune objection, mais si vous alliez à Montréal et demandiez aux citoyens de cette ville de contribuer au coût de la construction d'un chemin de fer qui entrerait à Montréal, ils objecteraient certainement à se laisser imposer de nouvelles obligations pour la construction d'un chemin de fer inutile.

L'argument qui s'applique à Montréal convient aussi à Halifax. Cette dernière ville n'aura aucune objection à accepter une ligne directe par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, Toronto, Winnipeg ou Vancouver, C.-A. Elle serait enchantée d'être en rapport direct avec toutes ces villes. Plus un chemin de fer aura de raccourcements avec des endroits éloignés, plus elle en sera contente. Mais parce que ces gens ne protestent pas et ne se révoltent pas à la pensée qu'on veut faire pénétrer malgré eux, un autre chemin de fer dans leur ville, est-ce là un argument suffisant pour nous faire prendre la responsabilité d'accorder \$7,000,000 à cette compagnie? Non, ce n'est pas un argument. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) était tenu de donner des raisons à la Chambre pour justifier la dépense de cette somme d'argent. On ne nous a pas fourni de données sur lesquelles nous puissions nous baser pour juger de l'augmentation que ce prolongement va apporter dans le trafic de l'Intercolonial. Les états qui nous ont été présentés sont absurdes à leur face même. A moins que le minist-

tre ne soit en état de nous donner de meilleures raisons que celle-là, je ne crois pas qu'il réussisse à convaincre la Chambre et le pays que cela est une sage dépense de l'argent public. Le journal le *Globe* a déjà dit: "Voyez l'esprit d'entreprise de ce gouvernement; il n'a pas peur de dépenser l'argent." Il est vrai qu'il a prêché l'économie durant dix-huit ans, mais maintenant qu'il est au pouvoir la pratique-t-il? Oh, non. Le chef du gouvernement (M. Laurier) dit: "Nous ne craignons pas de dépenser l'argent. Nous sommes des gens qui n'ont pas peur." De même que les mouches sont attirées par un baril de mélasse, vous voyez de soi-disant conservateurs se lever et dire: "Vous êtes d'admirables personnages." Nous sommes des mouches, et nous allons essayer d'attaquer ce baril de mélasse." Et ils s'en approchent en bourdonnant; ce sont d'illustres patriotes, mais ils resteront près du baril tant qu'il s'y trouvera encore une goutte de mélasse.

J'ai dit que le *Globe* avait déclaré que ce gouvernement représentait un parti à l'esprit entreprenant. Il y a des gens qui prétendent qu'ils ne devraient pas aller si vite en besognes; mais le *Globe* prétend que le gouvernement doit se lancer dans ces entreprises, afin que le peuple puisse juger, avant que son terme d'office soit expiré, et d'après les résultats obtenus, si ces entreprises étaient justifiables. C'était là une bonne raison, mais il y en a une autre, et la voici: bon nombre de gens—je ne dis pas qu'ils ressemblent à notre honorable ami (M. Pope) car il nous a dit qu'il possédait de la vertu, que s'il n'est pas vertueux, il n'est rien—mais il y a des gens chez qui la vertu fait défaut, qui ne sont pas animés de sentiments aussi purs et aussi incorruptibles que ceux de l'honorable député de Compton (M. Pope) et qui soit bien prêts à se lancer à la curée, s'il y a des dépouilles, et il semble qu'il doit y en avoir lorsqu'une entreprise de \$360,000 rapporte un profit de plus de \$2,200,000. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit très positivement dans deux ou trois occasions ce soir, qu'ils n'augmentaient pas la dette publique de ce pays par la résolution qui est actuellement devant le parlement—que s'ils paient leur chemin, s'ils réalisent un profit de cette transaction au lieu d'augmenter la dette, cela aurait pour effet d'alléger notre fardeau. Cela aurait beaucoup de bon sens. Si vous vous lancez dans une entreprise dans laquelle vous placez un capital de \$100 et que vous réalisiez \$1,000, vous n'augmentez pas le fardeau de nos dettes, mais avant de vouloir forcer la Chambre à adopter ce projet, le ministre des Chemins de fer et Canaux est tenu de nous fournir d'autres preuves que celles qui ont été présentées ce soir, afin de nous démontrer que par le contrat qu'il veut conclure, le gouvernement qui est maintenant incapable d'équilibrer les recettes et les dépenses du chemin de fer Intercolonial, sera en état de payer son chemin par l'addition d'un embranchement qui est encore plus pauvre. Cela est impossible.

Chaque 100 cents de recettes entraîne plus de 100 cents de dépenses, et par la construction de ce chemin de fer, il faudra plus de 100 cents pour gagner 100 cents, et il constatera que le déficit déjà considérable de l'Intercolonial va être augmenté de \$210,000 par suite de l'entreprise que le gouvernement veut faire sanctionner ce soir par cette Chambre.

On prend le vote.

POUR :

Messieurs

Bain,	Lavergne,
Bazinet,	Lemieux,
Beith,	Lewis,
Belcourt,	Lister,
Blair,	Livingston,
Bostock,	Logan,
Bourassa,	Lount,
Bruneau,	Macdonald (Huron),
Burnett,	Mackie,
Calvert,	McClure,
Cameron,	McGregor,
Carroll,	McGugan,
Cartwright (sir Rich'd),	McHugh,
Casey,	McIsaac,
Champagne,	McLennan (Inverness),
Cowan,	McMillan,
Davies,	Madore,
Davis,	Migneault,
Dechêne,	Moore,
Desmarais,	Morrison,
Douglas,	Oliver,
Dupré,	Penny,
Dyment,	Perry,
Ellis,	Pettet,
Erb,	Pope,
Ethier,	Poupore,
Fielding,	Préfontaine,
Fiset,	Proulx,
Fisher,	Richardson,
Flint,	Rinfret,
Fortin,	Rogers,
Fraser (Guysborough),	Russell,
Fraser (Lambton),	Rutherford,
Frost,	Savard,
Geoffrion,	Scriven,
Guay,	Sifton,
Guité,	Snetsinger,
Haley,	Somerville,
Harwood,	Stenson,
Hurley,	Stubbs,
Jameson,	Sutherland,
Joly de Lotbinière,	Talbot,
(sir Henri),	Tarte,
Landerkin,	Tolmie,
Lang,	Turcot, et
Langellier,	Yeo.—91.

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Ingram,
Beattie,	Kaulbach,
Bell (Addington),	Kloepfer,
Bell (Pictou),	Macdonald (King),
Bennett,	McAister,
Bergeron,	McCleary,
Borden (Halifax),	McCormick,
Cargill,	McDougall,
Casgrain,	Marcotte,
Chauvin,	Martin,
Clancy,	Mills,
Cochrane,	Monet,
Craig,	Monk,
Davin,	Powell,
Dugas,	Reid,
Dupont,	Rosamond,
Earle,	Seagram,
Foster,	Taylor,
Gillies,	Tisdale,

M. WALLACE.

Gilmour,
Haggart,
Hale,
Henderson,
Hodgins,

Tupper (sir Charles),
Wallace,
Wilson, et
Wood (Brockville).—47.

ABSTENTIONS SIMULTANÉES :

Ministériels.

Opposition.

Parmalee,	Clarke,
Campbell,	Kendry,
Hutchison,	Klock,
Gibson,	Corby,
Choquette,	Montague,
Tucker,	Tyrwhitt,
Cepp,	Bethune,
Domville,	Prior,
Macdonell,	Roche,
Heyd,	Ferguson,
Semple,	Guillet,
Brown,	Broder,
McMullen,	McLennan (Glengarry),
Christie,	Quinn,
Dobell,	Osler,
Wood (Hamilton),	Costigan,
Graham,	Roddick,
Charlton,	Ganong,
Borden (King),	Ives,
Britton,	Maclean,
Edwards,	McNeill,
Featherston,	Sproule,
Bourbonnais,	LaRivière,
Fitzpatrick,	Boisvert,
Paterson,	Robinson,
Mulock,	Carscallen,
Gauthier,	Monk,

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Sir CHARLES TUPPER : Je ferai remarquer à l'honorable ministre du Commerce que nous avons fait une assez bonne journée, et il ne peut difficilement s'attendre à ce que nous allions plus loin ce soir.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si c'est le désir de l'honorable chef de la gauche, nous ne pouvons lui refuser cela. Toutefois, je serais bien content s'il pouvait nous permettre de terminer.

Sir CHARLES TUPPER : Je crains bien que nous ne puissions pas aller plus loin cette nuit.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Dans ce cas, je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée, le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la séance est levée à 2.10 du matin (jeudi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDEI, le 17 juin 1897.

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

PRIÈRE.

COCHONS ENGRAISSÉS AVEC DU MAÏS AMÉRICAIN.

Sur la présentation du bill intitulé: "Loi pour interdire l'exportation du Canada en Angleterre de lard fumé et de jambons provenant de cochons engraisés avec du maïs américain."

M. HENDERSON: Relativement à ce bill, je désire déclarer que comme il y a encore une lueur d'espoir que le ministre des Finances pourra, dans l'intérêt de la classe des cultivateurs de ce pays, permettre que le maïs soit placé sur la liste des articles imposables, et comme la session est si près de sa fin, qu'il serait impossible de faire adopter un bill de cette importance durant la présente session, je demande que le projet de loi soit retiré.

Le MINISTRE DU COMMERCE: (sir Richard Cartwright): La résolution prise par mon honorable ami me désappointe beaucoup. J'avais espéré qu'il expliquerait à la Chambre comment il s'y prendrait pour découvrir la distinction qui doit exister dans un morceau de lard fumé provenant d'un cochon qui aurait été engraisé pour moitié de maïs canadien et pour l'autre moitié de maïs américain.

M. FOSTER: Cela est assez facile. Vous n'avez qu'à prendre le flanc du cochon qui a la meilleure apparence, et vous pouvez être certain que celui-là a été engraisé avec du maïs canadien.

M. McMILLAN: Les effets de l'instruction sont merveilleux; je n'aurais jamais cru que l'odorat pût atteindre une telle perfection chez l'homme, de nature à lui permettre de dire si un morceau de lard fumé provient d'un cochon engraisé avec du maïs canadien ou américain.

M. HENDERSON: L'instruction fait beaucoup. Nous avons eu, par exemple, hier soir, le spectacle d'un honorable membre de la droite à qui on a appris à voter des millions après qu'il eut déclaré dans cette Chambre qu'il était en faveur de l'économie.

Le bill est retiré.

DESTITUTION DE W.-S. COTTINGHAM.

M. ROCHE:

1. M. W.-S. Cottingham, autrefois employé dans le bureau des Terres fédérales à Brandon, a-t-il été démis parce qu'on a supposé qu'il avait écrit une lettre au député de Marquette en juin dernier? 2. Dans l'affirmative, comment la lettre est-elle tombée entre les mains de l'honorable ministre de l'Intérieur?

Le MINISTRE DE L'INTÉRIEUR (M. Sifton): W.-S. Cottingham, autrefois employé dans le bureau des Terres fédérales à Brandon, a été destitué pour s'être mêlé de politique. La lettre qu'il aurait écrite au député de Marquette faisait partie de la preuve faite contre lui lors de sa destitution.

Il ne m'est pas permis de dire comment il se fait que cette lettre est en ma possession, ou en celle du département.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—PROLONGEMENT À MONTRÉAL.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour considérer certaines résolutions déclarant qu'il est à propos de confirmer un contrat passé entre la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond et Sa Majesté pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la ville de Montréal.

(En comité.)

M. FOSTER: Je veux constater si je comprends bien ce que nous obtenons. Nous recevons une demi-part entre Sainte-Rosalie et la gare de Saint-Lambert, qui se trouve à l'extrémité est du pont Victoria. Nous obtenons le droit de nous servir de la ligne du Grand Tronc et de ses propriétés entre Saint-Lambert et la gare Bonaventure dans la ville de Montréal, y compris l'usage des deux. Ceci est simplement un droit d'usage et non pas la moitié indivise de l'intérêt dans le chemin. Nous obtenons simplement le droit d'usage de cette partie de la moitié indivise des intérêts de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert inclusivement. Nous n'obtenons que le droit d'usage de Saint-Lambert à la gare Bonaventure. Quant à ce qui concerne le pont Victoria, nous n'avons que le droit de nous en servir et il en est de même du terminus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Nous n'avons aucun intérêt à avoir une part indivise dans le pont ou la gare. Au contraire, cela serait désavantageux. Quant à la partie du chemin de fer entre Sainte-Rosalie et le pont Victoria, le droit que nous avons à la moitié indivise nous permet de garder les profits que nous retirons de cette partie du chemin.

M. FOSTER: Mon honorable ami a pris un intérêt indivis dans cet autre pont sur la rivière Chaudière. Pourquoi n'a-t-il pas agi avec celui-là comme avec le pont Victoria?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: C'est une partie de la ligne sur laquelle nous pouvons trouver des marchandises à transporter, et au sujet desquelles nous prétendons avoir le droit de garder tout ce que nous gagnerons. Nous ne pouvons rien gagner sur le pont Victoria ou à la gare Bonaventure.

M. FOSTER: Pouvons-nous trouver quelque chose à transporter sur le pont de la Chaudière?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Oui, grâce aux embranchements qui y arrivent.

M. FOSTER: J'ai voulu faire remarquer le point suivant qui me semble peu logique; en effet, nous obtenons la moitié de l'intérêt indivis sur un pont, parce que cela est dans l'intérêt du pays, et nous n'obtenons pas le même avantage sur l'autre parce que dans ce cas-ci ce serait contraire aux intérêts du pays. Je ne puis que difficilement com-

prendre la position prise par l'honorable ministre sur ce point.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'il me soit possible d'être plus explicite. Je considère qu'il y aurait une grande différence entre la question de placer le pont de la Chaudière et les embranchements qui y aboutissent sur le même pied que les arrangements que nous avons conclus pour cette partie du chemin que se trouve entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, et de vouloir en agir de même pour la gare Bonaventure et la ligne de Saint-Lambert à Montréal. Nous étions bien prêts à accepter la moitié indivise de la propriété du chemin ci-dessus mentionné, et nous ignorons si le Grand Tronc aurait consenti à nous accorder le même droit de propriété dans le pont Victoria et la gare Bonaventure.

Clause 10.

Que les parties aux présentes jouiront à tous égards de droits égaux aux voies, bâtiments et améliorations employés en commun, sauf les restrictions contenues dans le présent bail et les trains de Sa Majesté seront traités à tous égards par les officiers, agents et employés de la compagnie comme les trains d'une classe semblable de la compagnie et les trains de la classe plus élevée auront préférence égale sur les trains de la classe plus basse de l'une ou de l'autre des parties, et Sa Majesté aura plein droit de faire circuler des trains de toutes classes, de voyageurs, mixte, de fret, et autres trains sur cette section commune, sans seulement les restrictions et règlements prescrits et prévus dans le présent bail. Au cas de doute entre les trains de la compagnie et ceux de Sa Majesté de la même classe, les trains de la compagnie d'après les règlements établis auront la préférence. La voie principale devra autant que faire se pourra demeurer libre à l'usage des deux parties aux présentes.

Sir CHARLES TUPPER : Comment seront déterminées les parts que l'Intercolonial et le Grand Tronc auront à payer respectivement pour l'usage des bureaux dont ils se serviraient en commun ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons rien à payer pour l'usage des bureaux. Relativement aux officiers qui auront à s'occuper du transport des voyageurs, vous constaterez plus loin que nous payons au pro rata du nombre de voyageurs que nous transportons et du total des affaires faites. Nous payons les employés qui s'occupent du transport des marchandises en proportion des affaires que nous faisons.

M. FOSTER : Je suppose que les autorités du chemin de fer Intercolonial n'auront pas le droit de donner des ordres ou de faire des règlements concernant ces employés, mais que tous les ordres devront être transmis par l'entremise des autorités du Grand Tronc de chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous avez parfaitement raison. La compagnie ordonne à ses employés de se conformer de bonne foi aux conditions contenues dans le contrat, et d'accorder aux convois de l'Intercolonial tels présence et avantages auxquels ils peuvent raisonnablement avoir droit d'après le contrat.

Clause 12.

Que les chefs de gare, agents de fret, agents de billets et préposés aux bagages de la compagnie sur cette section commune seront, autant que les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial sont concernés, à tous égards, mais sans le paiement d'une partie de leurs gages, ainsi que prévu ci-après, les employés

M. FOSTER.

du chemin de fer Intercolonial, et devront de temps à autre faire rapport de ces affaires directement aux officiers réguliers du chemin de fer Intercolonial, ainsi que recevoir et observer les instructions de ces derniers.

Sir CHARLES TUPPER : Cette clause déclare que nous devons payer une part, mais cela n'est guère explicite ; il est peut-être dit plus loin quelle sera cette part. Ils seront payés, je suppose, en proportion du travail qu'ils feront pour nous, comparé à celui qu'ils font pour eux-mêmes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous avez parfaitement raison. L'honorable chef de la gauche trouvera plus loin une clause qui règle ce point.

Clause 14.

Que toutes les affaires et le trafic obtenus par les agents du chemin de fer Intercolonial ou faits par ses trains seront les affaires et le trafic du chemin de fer Intercolonial.

M. FOSTER : Cette clause se restreint-elle aux sections du chemin que ce contrat couvre, comme y ayant une part indivise ou un droit d'usage ? Je suppose qu'elle ne s'applique pas aux lignes du Grand Tronc autres que les parties de cette voie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Naturellement, elle ne confère aucun privilège sur la ligne du Grand Tronc, excepté la partie que nous achetons. Cette clause a été insérée dans le but d'affirmer notre droit de propriété dans cette affaire. L'honorable député verra qu'elle s'applique spécialement un peu plus loin. Cette clause est insérée, peut-être plus par surcroît de précaution que pour autre chose, elle couvre les mêmes particularités qu'une autre clause qui vient après elle.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne saisit pas mon idée. Pour mieux m'expliquer—cette clause n'a aucun rapport avec ce qu'un agent de l'Intercolonial pourra obtenir dans la province de l'Ontario.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une clause subséquente a trait à cela.

M. FOSTER : Cette clause s'applique seulement aux lignes dans lesquelles nous avons acquis un intérêt et un droit d'usage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, j'ai dit cela.

M. HAGGART : L'honorable ministre dit que nous avons l'usage de la moitié du pont et du terminus à Montréal. Cela empêche-t-il le Grand Tronc de conclure des arrangements avec d'autres compagnies pour le droit d'usage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne m'a pas bien compris. Nous avons l'usage du pont et du terminus de la ligne à Montréal en ce qui concerne tout le trafic que nous pouvons faire, jusqu'à concurrence de la capacité du chemin. Nous avons le même droit d'usage que si nous étions propriétaires. Mais quant au pont et au terminus, nous sommes dans une position différente de celle que nous occupions relativement à la ligne de chemin de fer.

M. HAGGART : Si je comprends bien l'honorable ministre, la demi-possession s'applique seulement à la partie du chemin de la Chaudière, et quant à l'autre, nous avons le droit d'usage à volonté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tel que nous l'avons pour tout le chemin.

M. HAGGART : Cela signifie-t-il que nous avons à exercer un contrôle quelconque sur tout arrangement que le Grand Tronc pourra faire avec d'autres chemins de fer pour l'usage du chemin dans la même proportion que l'Intercolonial ? Aurons-nous notre mot à dire au sujet de tel arrangement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici la position dans laquelle nous sommes ; si une autre compagnie acquiert un droit quelconque, en vertu d'un arrangement commercial, de se servir des lignes que nous avons achetées, quelle que puisse être la considération payée par elle au Grand Tronc, cette considération est retranchée de notre loyer.

M. FOSTER : Proportionnellement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, proportionnellement retranchée de notre loyer. Ensuite, quant aux sommes qui peuvent être payées par d'autres compagnies pour le droit de circulation, le coût est porté contre le chemin et la balance est divisée entre le Grand Tronc et l'Intercolonial, en proportion du parcours effectué par chacun des trains des deux compagnies. Vous trouverez plus loin une clause qui s'y applique.

Clause 15.

Que le chemin de fer Intercolonial aura le droit de faire par et sur ses trains d'entier parcours le trafic, à destination, ou en provenance de tous endroits, et entre tous endroits sur la ligne du chemin de fer s'étendant de Sainte-Rosalie à Montréal, les deux inclus, et dans l'administration de ses affaires entre et y compris ces stations il aura le droit d'administrer d'une manière aussi pleine et entière que la compagnie elle-même.

Que le tarif et les prix de place demandés entre les points sur la section commune seront ceux établis par la compagnie, et à destination ou à partir de points sur le chemin de fer Intercolonial ils seront les mêmes pour la compagnie comme pour le chemin de fer Intercolonial.

Sir CHARLES TUPPER : Je signale cette clause à l'attention de l'honorable ministre. Elle restreint le droit d'usage aux trains d'entier parcours. Nous n'aurons pas notre part du trafic local, ni de communication sur cette partie du chemin, si ce n'est sur nos trains d'entier parcours.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les trains d'entier parcours seront ceux à destination ou en provenance de tous endroits sur la ligne du chemin, s'étendant de Sainte-Rosalie à Montréal.

M. FOSTER : Dois-je comprendre que vous pourriez faire circuler un train ving, fois par jour à partir d'un endroit à cinq milles plus loin que Sainte-Rosalie jusqu'à Montréal, et *vice versa*, et avoir tout le bénéfice du transport des voyageurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après une interprétation littérale du contrat, la chose est facultative. Mais je ne suppose

pas que le Grand-Tronc s'attend à ce que nous le traitions de cette manière, et je ne crois pas que nous soyons justifiables d'agir ainsi.

Sir CHARLES TUPPER : Je crains que l'honorable ministre ne s'aperçoive que les termes de cette clause empêchent de lui donner cette interprétation. On prétendra que la clause couvre seulement les trains d'entier parcours à destination ou à partir de points sur le chemin de fer Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai peine à le croire. Je pense que d'après l'interprétation la plus libérale en faveur du Grand Tronc, nous aurons le droit de faire circuler des trains à partir de tout endroit à une distance raisonnable—par exemple, si nous le désirons, à partir de Lévis ou de Drummondville. Supposons que le trafic de la ligne du comté de Drummond exige que nous fassions circuler des trains trois, quatre ou cinq fois par jour jusqu'à Montréal, cette clause s'appliquerait à cette circonstance.

Sir CHARLES TUPPER : C'est un fait très important si l'honorable ministre a raison.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne peut pas y avoir de doute sur ce point. Je dirai franchement qu'une des principales difficultés que nous avons eu à surmonter dans notre arrangement avec le Grand Tronc a été le point sur lequel nous avons fortement et péremptoirement insisté quand nous avons préparé les détails du contrat, savoir, que nous aurons le droit de transporter le trafic sur et entre toutes les parties de la ligne et en avoir les bénéfices. Naturellement, le Grand Tronc prétendit que jamais pareil arrangement n'avait été conclu, que ce n'était pas l'usage entre les compagnies de chemins de fer et que c'était une demande exorbitante de notre part. Nous lui avons dit que nous n'avons nullement l'intention de nous mêler de son trafic local, mais que nous réclamions le droit de transporter sur tous les trains en circulation sur la ligne tout le trafic que nous pourrions obtenir et d'en avoir les bénéfices, et ce droit nous a été finalement accordé.

M. SPOULE : Le service de deux ou trois trains par jour entre Drummond et Montréal doit être assurément considéré comme service local, et cette clause ne pourrait pas s'y appliquer. Il doit y avoir une distinction entre un train local et un train d'entier parcours.

Sir CHARLES TUPPER : Je signale à l'attention de l'honorable ministre le dernier paragraphe de cette clause. Je prierais l'honorable ministre de l'expliquer. Il paraît évidemment stipuler que le tarif ne sera pas établi par l'Intercolonial, ni par entente mutuelle, mais par le Grand Tronc lui-même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est vrai, quant à la section de 35 milles entre Sainte-Rosalie et Montréal. Nous avons consenti à cela, parce que nous ne pouvions pas fixer les prix au-dessous de ceux que la compagnie adopterait. Je ne pense pas qu'on puisse objecter sérieusement à cela, parce que, à tout point de vue, le Grand Tronc nous laisserait ruiner le trafic à notre gré.

Sir CHARLES TUPPER : Je veux dire que le tarif devrait être établi en commun entre le Grand Tronc et l'Intercolonial.

M. FOSTER : Je crois que le fait de savoir ce qui constitue des trains d'entier parcours est très important pour tous les intéressés dans ce contrat, et il est presque impossible que les négociations se terminent sans discuter à fond le sens de cette expression. Il peut se faire que le ministre ait raison de dire qu'un train qui part de quelques milles plus loin que Sainte-Rosalie est un train d'entier parcours, mais il faut que ce point soit éclairci. Quelle est, dans l'opinion de l'honorable ministre, l'idée que le Grand Tronc a de ce qui constitue un train d'entier parcours ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que lorsque les détails de cet arrangement ont été préparés, le Grand Tronc s'est fortement opposé à ce que nous eussions le droit de transporter, à notre profit, le trafic que nous pourrions avoir sur cette section du chemin. En d'autres termes, il voulait nous faire payer 85 cents pour chaque dollar que nous recevions, et nous n'avons pas voulu y consentir. Je dirai franchement que nous avons déclaré clairement au Grand Tronc que nous n'avons nullement l'intention de nous servir de cette clause pour nuire à son trafic, mais nous ne sommes pas soumis à aucune restriction en ce que nous pouvons faire sur cette section commune. D'après la signification de cette clause, et nullement en désaccord avec tout ce qui a été dit au cours de la discussion ou avec toute entente qui a eu lieu, nous pourrions faire circuler autant de trains que nous le jugerions nécessaire dans notre intérêt à tout endroit quelconque sur le chemin de fer du comté de Drummond.

M. INGRAM : Le ministre veut-il nous dire ce que signifient les mots "trains d'entier parcours" ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après cette clause, un train d'entier parcours serait, à la rigueur, un train qui partirait d'un point au delà de la section commune et allant en droiture sur cette section couverte par l'arrangement. Ce n'est nullement un train venant de Halifax, ni de Moncton, ni de Saint-Jean et ni de Miramichi. Cela signifie un train qui, venant d'un point au delà de cette section commune, la traverse en droiture.

Sir CHARLES TUPPER : J'espère que mon honorable ami aura raison, mais je crains qu'il ne s'aperçoive que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer ne donnera pas à cette clause une interprétation aussi libérale. Elle prétendra que tout train parcourant une distance modérée sur la ligne de chemin de fer du comté de Drummond sera un train local et non pas un train d'entier parcours.

M. SPROULE : Je demanderai au ministre si nous avons le droit de modifier une partie quelconque de ce contrat, car, dans ce cas, je crois que, au lieu de dire "train d'entier parcours" il vaudrait mieux retrancher les deux derniers mots et dire simplement que "le chemin de fer Intercolonial aura le droit de faire par et sur ses trains le trafic" et ainsi de suite.

M. FOSTER : Le ministre est-il d'avis que, sur le chemin de fer Intercolonial, un train qui circule

M. BLAIR.

entre Sussex et Saint-Jean est un train d'entier parcours ? Nous avons certains termes qui sont bien connus parmi les hommes d'affaires, et je suppose qu'il en est ainsi pour ce qui concerne les trains. Nous qui résidons le long de la ligne, faisons facilement la distinction entre un train d'entier parcours et un train local. A Sussex, un train d'entier parcours est celui qui circule entre Québec et Halifax ou entre Halifax et Québec ou Lévis. Mais le train de Moncton qui part de Saint-Jean ou de Sussex et y retourne est un train local. Il doit y avoir des expressions particulières pour définir la différence entre un train d'entier parcours et un train local.

M. LOUNT : Je n'ai pas entendu le ministre répondre à la question que lui a posée l'honorable député de Grey (M. Sproule) au sujet d'un amendement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il n'est pas nécessaire de modifier le contrat que nous avons passé. Je pense qu'on le trouvera complet. S'il y a doute au sujet du sens de ces mots, il y a une clause dans le contrat qui pourvoit à faire disparaître ce doute.

M. FOSTER : Une question de cette nature peut-elle être soumise à l'arbitrage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle le pourrait. La 47^e clause stipule que si des contestations s'élèvent sous l'empire d'un article quelconque du contrat ou au sujet de l'exécution de tel article, ces contestations seront soumises à l'arbitrage. S'il devient nécessaire en aucun temps de déterminer la signification de cette phrase, il n'y aura qu'à appliquer l'article 47. En tout cas, c'est ce que le Grand Tronc consentait à faire, et c'est dans ces termes qu'il a voulu nous accorder ce privilège.

M. LOUNT : La raison qui me faisait demander une réponse à cette question était dans le but de discuter cette clause. Il me semble que dans le langage ordinaire des compagnies de chemins de fer, les mots "train d'entier parcours" ont une signification plus étendue que celle que le ministre leur donne. Un train d'entier parcours est bien compris dans le langage des compagnies, et quand vous achetez des billets de passage sur un chemin de fer, il est entendu que c'est la ligne principale entre les deux points extrêmes, et un train qui est formé le long de ce chemin est un train local. C'est la définition généralement donnée par ces compagnies. En parlant d'une définition locale, on peut voir en lisant cette clause que les mots "train d'entier parcours" peuvent signifier un train qui circule entre Sainte-Rosalie et Montréal. Mais après tout, le tribunal leur donnera probablement une signification qui est en usage généralement dans les administrations de chemins de fer, et je crois que dans ces administrations, ces mots signifient un train entre les deux points extrêmes, et que lorsque nous parlons d'un train local, c'est un train qui part d'un certain endroit entre ces deux points.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Même si cette interprétation était exacte, il ne peut pas y avoir de changements à cet égard. Ce sont les termes adoptés après une longue discussion entre la compagnie et les repré-

sentants du gouvernement. Quelle que puisse être la détermination finale du sens de ces mots, ils doivent rester au contrat.

M. SPROULE: Mais il est presque inutile que nous discutions ce contrat clause par clause, s'il nous faut l'accepter tel qu'il se présente.

M. FOSTER: Mon honorable ami a exposé la question en peu de mots. Cela provient de ce que nous n'avons pas un temps suffisant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Vous auriez un mois pour le discuter que ce serait la même chose.

M. FOSTER: Mais si mon honorable ami avait agi en homme d'affaires, cela aurait été différent. Nous aurions pu avoir l'opinion de la Chambre sur l'entreprise, avant d'être liés.

Clause 18.

Que les billets locaux émis par l'une ou l'autre des parties aux présentes pour le passage entre et y compris Sainte-Rosalie et Montréal ou de toute station intermédiaire seront acceptés sur tous les trains de l'une ou l'autre partie aux présentes entre les dits points, et la partie qui aura émis les billets, paiera, sur présentation du billet ainsi employé et recueilli, à la partie qui a transporté les passagers le plein montant reçu pour ce billet.

M. HAGGART: Je suppose que cette clause ne permet qu'à ceux qui achètent des billets à une des stations entre Sainte-Rosalie et Montréal de s'en servir sur les trains d'entier parcours du chemin de fer Intercolonial en même temps que sur le Grand Tronc?

M. LOUNT: Sur tous les trains.

Sir CHARLES TUPPER: Je crois que cette clause signifie que les billets locaux ne peuvent pas servir en dehors, ni sur l'Intercolonial ni sur le Grand Tronc, mais qu'ils sont entièrement restreints à cette partie entre Sainte-Rosalie et Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Les compagnies ont des billets qu'elles appellent billets locaux.

Clause 23.

Que la compagnie devra faire et fera, en tout temps lorsqu'elle en sera requise par les employés du chemin de fer Intercolonial des réparations aux locomotives et autre matériel roulant employés pour les opérations et le trafic du chemin de fer Intercolonial, ces réparations devront être faites promptement avec toute diligence raisonnable, et Sa Majesté paiera à la compagnie ce qu'elle aura réellement dépensé pour la main-d'œuvre et les matériaux employés pour ces réparations.

M. INGRAM: Relativement au tarif, y a-t-il un arrangement entre l'Intercolonial et le Grand Tronc au sujet du tarif sur les marchandises transportées par le Grand Tronc? Y a-t-il une liste de taux établie par les deux compagnies?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Le tarif qui sera exigé par le Grand Tronc sera seulement une somme proportionnée à la dépense, à la somme réelle déboursée par la compagnie; la divisant d'après le volume de ses opérations.

Sir CHARLES TUPPER: Mon honorable ami (M. Ingram) veut savoir s'il y a une échelle ou une liste de péages, mais je suppose que cela n'est pas

nécessaire, parce qu'il sera de l'intérêt du Grand Tronc d'établir des taux aussi modérés que possible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Certainement.

M. WALLACE: Je demanderai à l'honorable ministre (M. Blair) s'il est question de régler le prix que le Grand Tronc exige des autres compagnies pour traverser le pont Victoria.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je ne le crois pas, sauf en ce qui tombe sous l'application de la disposition générale de l'acte relatif aux chemins de fer. Si d'autres compagnies ont à se plaindre, elles peuvent soumettre leurs griefs au comité des chemins de fer du Conseil privé.

M. WALLACE: On me dit que le chemin de fer de Montréal et de la Ligne provinciale, exploité par le chemin de fer *Vermont Central*, amène ses trains jusqu'au pont, et qu'ensuite il lui faut payer un prix exorbitant pour traverser le pont. Il paie 25 cents pour chaque voyageur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Vous ne direz pas que c'est un prix exorbitant.

M. WALLACE: La compagnie fait payer pour les wagons, ce qui est raisonnable, et en sus elle fait payer pour les voyageurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Si des taux exorbitants étaient exigés, il y aurait remède.

M. WALLACE: Quel remède?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Si une compagnie désire acquérir le droit de traverser le pont Victoria qui appartient au Grand Tronc, elle peut l'obtenir au moyen d'une demande adressée au comité des chemins de fer du Conseil privé.

M. WALLACE: Le chemin de cette compagnie va maintenant jusqu'au pont et il lui faut traverser. Elle s'est adressée au Conseil privé et elle s'est plainte du prix qu'elle disait être exorbitant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il va de soi que l'honorable député s'apercevra que cela ne s'applique pas à la présente clause.

M. WALLACE: Peut-être non. Mais pendant que le gouvernement est en train d'arranger cette affaire, ce serait le temps de voir à l'intérêt général du public.

Clause 24.

Que la compagnie devra transporter et transportera les voyageurs sur des billets d'entier parcours et des marchandises sur des lettres de voitures d'entier parcours à destination et en provenance de points sur son chemin de fer et sur les lignes affermées et contrôlées par elle à destination ou en provenance de points sur le chemin de fer Intercolonial et sur les lignes affermées par lui et s'y rattachant de manière à éviter de prendre un nouveau billet et une nouvelle lettre de voiture.

M. FOSTER: Il s'agit, n'est-ce pas, du trafic général, marchandises et voyageurs?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Clause 30.

Que si la compagnie, en aucun temps, afferme ou concède de quelque manière que ce soit à une compagnie de chemin de fer quelconque, ou à une personne ou à des personnes quelles qu'elles soient, avec ou sans rémunération, des permis de circulation, droits ou privilèges quelconques, ou avantages se rapportant en quelque manière avec les propriétés de la compagnie ci-dessus décrites entre et y compris Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, la compagnie paiera à Sa Majesté la moitié du revenu qu'elle reçoit maintenant ou qu'elle pourra recevoir pour tous permis de circulation, droits ou privilèges, maintenant concédés ou devant être concédés plus tard, entre les endroits susdits de Sainte-Rosalie et Saint-Lambert. Quant à l'autre partie de la ligne de la compagnie affermée par les présentes, la compagnie, par les présentes, se réserve tous les revenus, de quelque source qu'ils soient, provenant de l'usage d'icelle.

Sir CHARLES TUPPER : Je désire appeler l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) sur cette clause. Je ne soulève pas d'objection relativement à la dernière partie de la clause, mais ce sur quoi je désire appeler l'attention de l'honorable ministre, c'est le fait que la compagnie peut accorder à tout chemin de fer ou à n'importe quel nombre de chemins de fer le droit de circulation sur cette partie du chemin dont la moitié doit être entretenue aux frais du gouvernement, qui devra construire une double voie, et il est possible que ces compagnies de chemins de fer ne fassent aucun paiement quelconque.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, cela est vrai. Elles peuvent disposer comme il leur plaît de ce qui leur appartient.

Sir CHARLES TUPPER : Non, mais c'est votre partie du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous en aurons l'usage. Si la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer veut permettre à une autre compagnie de s'en servir sans considération, je suppose qu'elle en supportera les conséquences.

Sir CHARLES TUPPER : Le point est celui-ci : c'est que d'après cette convention, la partie du chemin s'étendant de Sainte-Rosalie à Montréal est la partie dont le gouvernement et la compagnie sont conjointement propriétaires, et le gouvernement est obligé de payer la moitié des frais d'entretien de ce chemin et la moitié du coût de la construction d'une double voie, si cela est nécessaire. Je n'objecte pas du tout à ce que la compagnie donne à d'autres compagnies ou à un certain nombre d'autres compagnies le droit de circulation sur le même chemin, mais on ne devrait pas lui permettre de leur donner ce droit purement et simplement, car, si on le leur donnait, le gouvernement aurait à payer les détériorations du chemin, et, en conséquence, ce serait des plus injustes. Elle a le droit en vertu de cette clause de faire tout ce qu'elle voudra en dehors de la partie du chemin qui est la propriété conjointe du gouvernement et de la compagnie. Elle peut faire des arrangements en dehors de cette partie ; elle peut imposer des conditions plus onéreuses pour l'usage de sa ligne en dehors de cet embranchement, puis elle peut leur permettre, en considération des conditions onéreuses qu'elle a imposées, de circuler pour rien.

M. FOSTER.

sur cet embranchement, vu qu'il nous faut payer la moitié du coût de l'entretien. Je ne veux pas dire que l'on abusera de ce privilège, mais il permettrait que l'on commit une injustice au détriment du gouvernement, qui est responsable de la moitié des frais d'entretien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se méprend sur la signification de l'une des clauses que nous avons déjà adoptées. Dire que le gouvernement serait tenu de payer la moitié des frais de l'entretien, bien que la compagnie pût permettre à d'autres compagnies l'usage gratuit de sa ligne, cela est en contradiction directe avec les termes exprès de la clause 19, qui stipule que le gouvernement paiera seulement sa part proportionnelle du nombre de milles parcourus par une voiture sur toutes les voitures passant sur le chemin.

Sir CHARLES TUPPER : Cela s'applique aux appointements, et non pas à l'entretien du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je croyais que cet article s'appliquait à ce cas. Il est possible que, dans un instant, je sois en état de prouver à l'honorable député que la clause s'y applique.

M. HAGGART : Nous devons être propriétaires de la moitié de la ligne entre Sainte-Rosalie et le pont. Qui empêchera la Compagnie du Grand Tronc d'exiger un bon prix pour le passage du pont, et de permettre la circulation gratuite sur la section qui s'étend de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, dont la moitié nous appartient ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela serait, je crois, en contradiction directe avec la teneur de la clause, et certainement, avec l'esprit de la convention.

M. HAGGART : Mon honorable ami prétend que la Compagnie du Grand Tronc peut donner à un tiers pour une somme nominale l'usage de la section dont le gouvernement possède une moitié, pourvu qu'il paie une bonne somme au pont et aux abords du pont.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'appellerai l'attention sur la troisième clause, qui répond à ce cas, je crois.

Sir CHARLES TUPPER : Je comprends toute la force de cette clause ; mais je dis qu'en vertu de cette convention, si une autre compagnie paye la Compagnie du Grand Tronc pour obtenir un droit de circulation sur cette partie de la ligne, vous aurez une part des bénéfices ; mais, en même temps, elle peut conclure des arrangements avec une autre compagnie pour une considération nominale ou pour rien.

M. SPROULE : Il me semble que ce n'est pas là une interprétation juste de cette clause, car la Compagnie du Grand Tronc serait obligée de payer au gouvernement une proportion des recettes provenant de tout ce que l'on transporte sur la ligne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si, par un arrangement indirect, la Compagnie du Grand Tronc reçoit d'une autre compagnie une considération pour l'usage de cette

ligne, elle serait incontestablement tenue de payer au gouvernement la part qui lui revient sur le montant reçu. Il ne saurait être conclu aucun arrangement indirect en vertu duquel le gouvernement ne recevrait pas la moitié des recettes que rapporterait cet arrangement.

Sir CHARLES TUPPER : Cette clause permet à la compagnie d'accorder le privilège pour rien si elle le veut.

M. FOSTER : Mon honorable ami n'a pas le droit de s'enquérir des bénéfices indirects que la compagnie retire. Cela regarde exclusivement la compagnie. Supposons que la Compagnie du Grand Tronc permette à un autre chemin de fer de passer sur la section, et obtienne, pour ce privilège, \$20,000 par année ; le gouvernement aura alors la moitié de cette somme, et une certaine somme sera déduite du chiffre de ses frais d'entretien en proportion de la distance parcourue par les voitures de cette compagnie tierce. Mais en vertu de cette clause, vous donnez à la Compagnie du Grand Tronc le droit incontestable de permettre à l'autre compagnie de passer sur la section pour rien. Dans ce cas là, le gouvernement ne retire rien des \$20,000, mais il a exactement le même avantage sur le rapport de l'entretien, ni plus ni moins. La perte nette pour le gouvernement est de \$10,000. Vous donnez à la Compagnie du Grand Tronc pleine liberté d'exploiter l'Intercolonial.

M. BORDEN (Halifax) : Supposons que le Grand Tronc reçoive d'une autre compagnie le droit de passer sur une partie de la ligne de cette dernière compagnie, et qu'en considération de ce privilège, elle accorde à cette même compagnie le droit de faire passer ses voitures sur cette section, l'honorable ministre croit-il que la présente clause s'appliquerait à ce cas-là ? Il me semble qu'elle ne s'y appliquerait pas. De plus, je ne crois pas que ce que l'honorable ministre a dit soit fondé, savoir, que le gouvernement est propriétaire de la moitié de cette section de la ligne. Nous en avons dans un certain sens l'usage par indivis, mais nous n'en avons pas la propriété indivise, puisque le Grand Tronc peut conclure des arrangements. Malgré tout le respect que j'ai pour l'opinion de l'honorable ministre, je doute beaucoup que ce soit le cas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, le cas que suppose l'honorable député ne présenterait aucune difficulté. Supposons que la Compagnie du Grand Tronc reçoive d'une autre compagnie certaines sommes pour le privilège de traverser cette ligne. Il y aurait certainement considération pour valeur reçue ; et si la Compagnie du Grand Tronc et le gouvernement n'en arrivaient pas à une entente relativement à la valeur de cette concession, ce serait une question à renvoyer à cette commission d'arbitrage.

M. BORDEN (Halifax) : Tout cela dépend de la question de savoir si l'on pourrait appeler "revenu" ce que recevrait la Compagnie du Grand Tronc. Malgré tout le respect que j'ai pour l'opinion de l'honorable ministre, je douterais beaucoup qu'il en fût ainsi.

Clause 35.

Que si en aucun temps à l'avenir, les affaires ou le trafic, dans l'opinion des parties à ce bail, nécessitent ou

justifient la pose de doubles voies entre et y compris Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, ou l'installation d'améliorations plus étendues aux cours de la Pointe Saint-Charles ou des points intermédiaires entre cette Pointe et la gare Bonaventure, ou la pose de voies supplémentaires entre ces points, ou justifient ou nécessitent quelque dépense additionnelle pour l'expédition convenable et efficace de sa besogne, et si la compagnie en aucun temps pose les dites voies, ou effectue les dites améliorations, ou fait les dites dépenses, Sa Majesté pourra avoir l'usage complet et illimité de toute amélioration de ce genre, de la même manière et dans la même mesure que si la dite amélioration avait été comprise dans les propriétés par les présentes affirmées, les usage, jouissance et privilège relatifs à cette amélioration étant par les présentes données à bail, et si Sa Majesté se décide à se servir de ces améliorations ou constructions et si le ministre fait une déclaration à cet effet, il est entendu et convenu par les présentes que ces constructions et améliorations formeront partie des propriétés affirmées, et Sa Majesté paiera annuellement pour l'usage de toutes constructions et améliorations de ce genre, cinq pour cent sur la moitié du prix réel payé par la compagnie pour la construction de ces améliorations ; mais dans tous les cas où ces améliorations ou travaux supplémentaires sur la section commune auront été effectués en vertu des dispositions d'un statut ou d'un arrêté du comité des chemins de fer ou du Conseil privé, ou d'une autre autorité compétente, Sa Majesté paiera l'intérêt sur la moitié du coût d'iceux au taux susdit.

Sir CHARLES TUPPER : Je désire signaler à l'attention de mon honorable ami une question très importante que soulève cette clause. C'est une clause des plus onéreuses, en vertu de laquelle il est possible que le gouvernement soit appelé à payer 5 pour 100 sur la moitié des dépenses faites par la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, dépenses dans lesquelles cette dernière aurait probablement dix fois autant d'intérêt que l'Intercolonial. L'Intercolonial ne doit retirer aucun avantage de ces dépenses, à moins que le gouvernement ne paye, non pas un taux proportionnel à ce service rendu, mais l'intérêt sur la moitié du coût. En vertu de cette clause, je n'hésite pas à dire que la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer peut faire n'importe quelle dépense qu'il lui plaît de faire. Elle peut faire d'énormes dépenses en ce qui se rattache à ses têtes de ligne et à ce chemin dont doivent se servir conjointement le gouvernement et le chemin de fer Intercolonial, et elle peut faire ces dépenses entièrement aux frais du Canada. Elle peut engager ce contrat même à Londres et obtenir des fonds à 3 pour 100 pour exécuter ces travaux pour la moitié du coût dont nous convenons de lui payer 5 pour 100. Si vous considérez cette ligne de Sainte-Rosalie à Montréal, le pont et la station de tête de ligne et tout ce qui s'y rattache, les dépenses peuvent être immenses, et presque toutes, sinon toutes ces dépenses, devront être payées par le gouvernement, bien que d'après les autres clauses de ce contrat qui divise les frais d'entretien d'après le parcours, le gouvernement peut jouir d'une partie absolument insignifiante de l'avantage. J'appelle aussi l'attention sur la dernière partie de la clause.

Mais dans tous les cas où ces améliorations ou travaux supplémentaires sur la section commune auront été effectués en vertu des dispositions d'un statut ou d'un arrêté du comité des chemins de fer ou du Conseil privé, ou d'une autre autorité compétente, Sa Majesté paiera l'intérêt sur la moitié du coût d'iceux au taux susdit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il m'est facile de voir qu'il n'a pas été donné à l'honorable député d'examiner très à fond la question, et il commence une critique après avoir lu superficiellement la clause, mais je puis lui affirmer qu'elle a été examinée très à fond et étudiée à

mainte reprise, non seulement par les fonctionnaires de mon ministère, et par moi, mais par le ministère de la Justice. S'il avait été donné à l'honorable député de réfléchir à ces différentes questions, il aurait compris immédiatement qu'il fallait absolument faire des dispositions pour l'avenir. D'abord, il s'agissait de savoir ce que l'on devait faire dans le cas où il fallait appliquer la loi qui ordonnait de faire certaines choses sur ce chemin de fer. Supposons que le Conseil privé ait décidé que ce chemin de fer fit sur sa voie ou à son terminus certains travaux qu'exigeait la protection du public, comment ces travaux devaient-ils se payer? Il ne semblait pas raisonnable que nous eussions l'usage de la voie et du terminus sans payer la moitié du coût de ces améliorations. Ce ne sont pas des travaux laissés à la discrétion du Grand Tronc de chemin de fer.

M. HAGGART: Pourquoi pas?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Parce que ce sont des travaux que peut exiger la loi. Je ne parle pas de la dernière clause. Ce sont des travaux qui peuvent être imposés par la loi au Grand Tronc de chemin de fer et au coût duquel il est nécessaire que l'Etat contribue, parce qu'il pourrait s'en servir.

Sir CHARLES TUPPER: Mon honorable ami semble ne pas saisir mon idée, même en ce qui a trait à cette partie moins importante de la clause. Ce que je crois, c'est que je ne vois pas du tout pourquoi le chemin de fer Intercolonial, vu le faible intérêt qu'il aura dans ces travaux et ce terminus paierait la moitié du coût.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'arrive à ce point. Je faisais remarquer qu'il serait de notre devoir de payer notre part des frais. L'honorable député dit que nous n'avons qu'un faible intérêt. Il n'en est pas ainsi. Il est possible qu'au début nous ne nous servions pas de ces travaux autant que nous espérons nous en servir plus tard, mais nous les utiliserons, et, en conséquence, ainsi que la chose a lieu généralement entre des compagnies de particuliers qui font de semblables arrangements, après avoir acquis la moitié de la propriété, nous payons l'intérêt sur la moitié des dépenses.

Quant au taux de l'intérêt, l'honorable député dit que le Grand Tronc négociera un emprunt à 3 pour 100. Je suis sûr que cette compagnie serait très heureuse de savoir qu'elle peut négocier un emprunt à des conditions aussi favorables, mais l'honorable député doit avoir assez d'expérience pour savoir que ni le Grand Tronc, ni une autre compagnie ne pourraient sur un arrangement de cette nature emprunter à un taux d'intérêt peu élevé et transférer cet arrangement comme garantie au prêteur. Le transport de cette convention comme garantie serait sans valeur, s'il arrivait que la Compagnie du Grand Tronc eût des obligations ou hypothèques sur ces travaux, car cette garantie ne servirait qu'à prélever des fonds jusqu'à concurrence de ce qu'elle vaut. Le Grand Tronc paie 5 pour 100 par année et il est probable qu'il continuera à payer ce taux; et s'il lui faut emprunter de l'argent à 5 pour 100 pour faire ces améliorations, nous devons raisonnablement nous attendre à payer la moitié du coût au même taux d'intérêt. Il

M. BLAIR.

nous est impossible de conclure de contrat sur la supposition que la compagnie négociera un emprunt en transférant cette convention et ne paiera que 3 pour 100. Il serait absurde de le supposer. Je serais étonné que mon honorable ami crût que nous pouvions, en faisant un arrangement couvrant une période de cent ans, supposer que le Grand Tronc de chemin de fer fût capable de faire des arrangements financiers aussi avantageux que pourrait le faire le gouvernement de ce pays, qui n'est pas grevé et qui a à sa disposition toutes les ressources du pays.

M. POWELL: Ce sera une charge permanente sur le trésor du pays. Ne serait-il pas bien mieux, pour nous, d'emprunter à 3 pour 100 et de payer le Grand Tronc en espèces?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'aime à croire que l'honorable député ne suppose pas que nous n'avons pas considéré combien il serait avantageux de pouvoir faire un arrangement de cette nature. Mais cela est impossible. Quelle serait la position du gouvernement, s'il nous fallait demander au parlement de nous donner un million de dollars ou plus pour payer ces privilèges que nous achetons de la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer? La première question que poserait l'honorable député serait: Qui vous assure que vous allez avoir un titre réel ou parfait de la propriété que vous payez?

Je serai obligé d'admettre immédiatement que la propriété du Grand Tronc est grevée, deux ou trois fois de plus, je suppose. En conséquence, nous ne pourrions pas acheter la propriété, mais il nous faudrait la traiter comme propriété grevée; de sorte qu'il nous faudrait recourir à quelque convention comme celle-ci. Mon honorable ami suppose-t-il que je consentirais à payer un loyer et 5 pour 100 sur la moitié du coût de ces prolongements si, en venant demander des fonds au parlement, j'avais pu acheter la moitié des intérêts? L'honorable député comprendra combien il aurait été impossible de faire autre chose ou d'effectuer l'arrangement d'une autre manière.

Quant au taux, j'ose dire qu'il n'est pas excessif. En tout cas, le Grand Tronc n'a pas consenti à nous accorder ces concessions à d'autres conditions, et nous ne le lui avons pas demandé, et nous ne nous attendions pas à ce qu'il nous les accordât; nous ne pouvions pas lui demander d'accepter un taux moindre que celui qu'il a payé et qu'il continuera probablement à payer.

Or, relativement à la première—et je suppose que l'honorable député la considère comme la principale—relativement à la première objection, j'ai dit que cette clause avait été examinée avec beaucoup de soin. La question se présentait ainsi: "Supposons que le trafic entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie devienne tellement considérable, qu'il sera nécessaire de poser une autre voie; comment sera partagé le coût de la construction de cette voie?" D'abord, nous réserverons-nous le droit de dire si nous nous en servirons ou si nous ne l'utiliserons pas? On observera que nous nous réservons le droit de ne pas fournir un seul dollar. Si c'est une amélioration dont nous croyons pouvoir nous passer, nous ne serons pas obligés de payer. Mais si cette amélioration devenait nécessaire dans notre intérêt, si notre trafic augmentait dans une telle mesure qu'il vaudrait mieux pour nous avoir cette

amélioration, n'est-il pas raisonnable que nous ayons le droit de l'avoir, qu'en faisant une convention couvrant une longue suite d'années, nous fassions des dispositions pour cette éventualité, ce que le Grand Tronc a considéré et, ainsi qu'on l'a dit dans la Chambre, ce qui est regardé comme imminent? Supposons qu'il devienne nécessaire d'avoir une nouvelle voie entre Sainte-Rosalie et Saint-Lambert, quel serait le partage raisonnable du coût de construction? Ne serait-il pas raisonnable que nous payions la moitié du coût de construction? Pourquoi ne le ferions-nous pas? Nous acquérons la moitié de ce chemin, et s'il doit être construit une voie qui serait autant dans notre intérêt que dans celui de la compagnie, et si nous désirons nous en servir, pourquoi ne paierions-nous pas en proportion du prix qu'il fut convenu de payer pour le chemin même? Je ne vois pas comment il serait possible de faire une autre convention. J'aimerais que mon honorable ami suggérât quelque arrangement équitable et acceptable autre que celui que j'ai fait connaître, dans l'hypothèse où une autre voie serait absolument nécessaire et pour le gouvernement et pour le Grand Tronc. Je sais que les fonctionnaires de mon ministère ont attentivement étudié cette question sous tous ses aspects. Nous avons envoyé là M. Pottinger et l'un des préposés du trafic, et, avec l'ingénieur en chef, ils ont passé plusieurs jours à examiner tous les aspects possibles sous lesquels la question s'est présentée à eux, et aucun de nous n'a pu trouver un autre moyen de faire un contrat par lequel nous pouvions faire des dispositions pour l'avenir dans des termes différents de ceux que nous présentons aujourd'hui.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre a dit que c'est une localité où il y se fait tant de trafic, qu'il est possible qu'il devienne nécessaire de construire une double voie....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'ai dit, si c'est nécessaire.

Sir CHARLES TUPPER: L'honorable ministre dit qu'il est absolument nécessaire de faire des dispositions à cet effet. Tous ceux qui connaissent la ligne entre Sainte-Rosalie et Montréal savent que le grand trafic qui s'y fait nécessitera bientôt la construction d'une double voie. En vertu de cette clause, il y a de la part du gouvernement un engagement absolu de partager jusqu'à concurrence de l'intérêt à 5 pour 100 dans la moitié du coût des améliorations qui seront nécessaires.

D'après les conditions que le Grand Tronc a obtenues du ministre des Chemins de fer et Canaux, il devra y avoir à une date rapprochée une dépense énorme des deniers publics. Et le point que j'établis est celui-ci: Le trafic du chemin de fer Intercolonial, dans le cas même où il prendrait les proportions dont a parlé mon honorable ami, serait tout à fait insignifiant dans ce sens qu'il n'exigerait pas l'usage du chemin du Grand Tronc dans la mesure où ce dernier peut lui-même s'en servir. En conséquence, dans les dépenses entraînées par le prolongement de ce chemin, il était injuste de la part du gouvernement de nous obliger à payer la moitié du coût de travaux dans lesquels nous avons un intérêt qui ne forme certainement pas un dixième.

J'arrive maintenant à la question du partage des dépenses. Je prétends que nous allons payer vir-

tuellement tous ces travaux de prolongement. En vertu de ce malheureux arrangement, l'honorable ministre nous a obligés de payer toutes les dépenses, ou presque toutes les dépenses. Je le démontre de la manière suivante: L'honorable ministre dit que le Grand Tronc ne peut pas emprunter d'argent à 5 pour 100 en Angleterre. Je l'admets. Je vais peut-être trop loin en disant cela. Je crois qu'il pourrait emprunter de l'argent à un taux moindre que celui-là, même dans la situation où il est. Mais l'honorable ministre rabaisse le crédit du Canada. Sur quoi le Grand Tronc peut-il emprunter des fonds? Il a conclu avec le gouvernement un contrat qui oblige le Canada à lui payer \$210,000 par année pendant quatre-vingt-dix-neuf ans. Il peut engager ce contrat. Je n'hésite pas à dire, d'après la connaissance personnelle que je possède du marché monétaire de l'univers et de celui de Londres, que le Grand Tronc de chemin de fer peut, avec ce contrat, obtenir n'importe quelle somme d'argent pour ces fins jusqu'à concurrence du montant qui sera garanti par les \$140,000 par année.

Je ne voudrais pas qu'on considère la position que je prends comme hostile en aucune façon à la Compagnie du Grand Tronc. Cette compagnie a rendu au Canada des services énormes, et elle a droit à être traitée d'une façon non seulement équitable, mais même très large pour tous les arrangements qu'elle doit conclure avec le gouvernement. Mon honorable ami a dit qu'en plus des \$140,000, qu'il s'engage à payer par an au Grand Tronc pendant 99 années, il se propose de demander au gouvernement \$300,000 pour le nouveau pont sur le Saint-Laurent. Je n'ai rien à dire contre cela. Je n'hésite pas à dire que je donnerai mon cordial appui à mon honorable ami et au gouvernement pour contribuer de cette façon large et généreuse à l'importante construction qu'entreprend la compagnie. Par suite, je ne suis ni en parlant ainsi par aucun sentiment d'hostilité. Mais je dis qu'en prenant des arrangements d'affaires, les intérêts du Canada ne doivent pas être sacrifiés honteusement, et j'affirme que l'arrangement qui nous est soumis inflige au peuple une dépense énorme en faveur de la compagnie du Grand Tronc, sous le couvert de prolongements dont nous n'aurons que très peu l'occasion de faire usage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je pense que la critique de ces différentes clauses serait beaucoup plus effective, si ces messieurs obéissaient à des considérations raisonnables. Lorsque l'honorable député parle des obligations énormes qui pèseront sur les épaules du peuple en vertu de la 35e clause, il parle tout simplement en l'air comme l'on dit en argot.

Voyons quelle est cette clause. Cette clause, comme on peut s'en apercevoir, en la lisant avec quelque équité, est rédigée uniquement de façon à permettre à la Compagnie du Grand Tronc d'accroître ses facilités d'exploitation si l'état du trafic l'exige; mais elle ne dit pas qu'elle puisse le faire aux dépens du Canada, pas un mot de cette clause ne justifie une assertion pareille. Mais n'est-il pas raisonnable qu'en signant un contrat avec le Grand Tronc, nous lui permettions d'étendre ses opérations s'il le désire, de façon à pouvoir employer ses améliorations pour son usage exclusif, sans que nous soyons obligés de nous en servir; mais si nous en faisons usage, alors nous paierons notre part équitable et raisonnable des frais de construction.

Or, M. l'Orateur, nous ne pourrions pas faire d'arrangement efficace pour une durée de plus de cinq ans, sans tenir compte des besoins pouvant résulter du prolongement de ces diverses lignes et sans y pourvoir d'une façon rationnelle. Mais lorsque l'honorable député dit que nous mettons des fardeaux énormes sur les épaules du peuple du Canada, il se livre à des extravagances d'imaginations.

Maintenant la clause dit " si en aucun temps à l'avenir les affaires ou le trafic, de l'avis des parties contractantes exigent ou justifient la pose d'une double voie entre et y compris Sainte-Rosalie et Saint-Laurent," de cette façon, ils nous concèdent le pouvoir, comme partie contractante de dire si la chose est nécessaire. Mais si les affaires exigent la construction d'agrandissements considérables dans les cours de la Pointe Saint-Charles, ou la pose de voies additionnelles entre cet endroit et la gare Bonaventure, alors, la compagnie peut agir et prendre ses mesures pour faire ces améliorations. Supposons qu'il n'y ait ici aucune disposition de ce genre et qu'au bout d'un an ou deux on s'aperçoive de la nécessité de constructions additionnelles qui n'ont pas été prévues et que le parlement croit indispensables, alors, il faudrait faire des additions au contrat pour faire face à ce besoin, et n'est-il pas nécessaire qu'en toute circonstance, prévoyant la possibilité de ces différents cas, nous prenions des mesures dans notre contrat pour y répondre. On dit maintenant que le pays paie seul les frais, et que le Grand Tronc peut placer son contrat sur le marché et le négocier. Je crois avoir amplement répondu à l'argument de l'honorable député lorsqu'il l'a formulé il y a quelque temps. Je n'hésite pas à dire que si le secrétaire ou le président du Grand Tronc de chemin de fer emportaient ce contrat et le soumettaient à un financier de Londres pour le négocier, on leur rirait au nez. On leur dirait : mais vous n'êtes pas légalement en état de nous transporter votre loyer en garantie pour la ligne. Et si le secrétaire ou le président demandaient des éclaircissements, on leur répondrait : Parce que vous avez déjà hypothéqué une et plusieurs fois votre propriété, et que cette hypothèque couvre tous les loyers que vous pourriez recevoir et que vos premiers prêteurs ont le droit d'exiger que les loyers soient payés entre leurs mains et non entre les nôtres. Ils riraient simplement de l'idée de transporter un bail accordé après que des hypothèques ont été inscrites sur la propriété. Si bien que l'honorable député après quelques minutes de réflexion, s'apercevra qu'il nous dit quelque chose qui n'est pas du tout fondée. J'admets ceci et je céderai à l'honorable député tout le bénéfice de l'information, c'est que je ne suis pas éloigné de croire que la Compagnie du Grand Tronc pourrait se présenter sur le grand marché et faciliter le placement de ses obligations en annonçant qu'elle a conclu un arrangement en vertu duquel le gouvernement du Canada doit lui payer un loyer annuel pour l'usage de ses constructions. Cela peut faciliter sa position sur le marché, mais cela ne lui permettra pas de donner une garantie absolue pouvant être transportée dans un but déterminé, mais le résultat peut bien être d'améliorer sa position sur le marché monétaire.

J'admets qu'à ce point de vue, elle peut en retirer un avantage. Mais je n'admets pas que cela puisse modifier d'une façon sensible le taux de l'intérêt que la compagnie doit payer pour obtenir de l'argent. Quant à l'assertion de mon honorable

M. BLAIR.

ami au sujet de l'encombrement du trafic sur cette ligne, il n'a pas compris ma première assertion. Je n'ai ni dit ni admis que l'état des affaires sur la portion de ligne de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie était de nature, à mon avis, à nécessiter la pose d'une nouvelle voie à courte échéance. Je n'ai pas dit cela. J'ai cité les remarques faites par l'autre côté de la Chambre pour indiquer que c'était là la position. Je ne crois pas que les difficultés éprouvées par le Grand Tronc par suite de l'encombrement du trafic proviennent de la voie entre Saint-Lambert et Sainte-Rosalie ; je crois qu'elles proviennent exclusivement du pont. Les honorables députés savent que le pont ne comporte qu'une voie et que, d'après les règlements, les trains ne peuvent se suivre qu'à une certaine vitesse, ce qui produit un encombrement à certaines époques de l'année.

C'est là qu'arrive l'encombrement, et cela ne justifie pas de dire qu'il existe sur la ligne principale aux points que j'ai indiqués. Je n'admets donc pas cet argument ; cependant, je dois dire, en admettant l'assertion de l'existence d'un certain encombrement, admettant la possibilité de l'état de choses que prévoit le Grand Tronc et qui nécessitera la pose d'une seconde voie, que nous avons voulu prendre des mesures en conséquence et nous avons décidé de ces dispositions. Je dis que nous avons pris ces dispositions de la seule façon praticable, pour deux raisons : d'abord, il n'y avait aucune autre manière admissible de les faire entrer dans la convention ; ensuite, si vous l'aviez fait, le Grand Tronc n'eût pas accepté, car nous avons essayé d'obtenir à cet égard de la part du Grand Tronc les conditions les plus avantageuses.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose l'ajournement du débat.

Motion adoptée.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée, et la séance levée à 1 hre de l'après-midi.

Séance de l'après-midi.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

CONDUITE DES EMPLOYÉS PUBLICS.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je présente la réponse à un ordre de la Chambre demandé par l'honorable député d'York (M. Foster) à l'égard des commissaires nommés pour s'enquérir de la conduite des employés du département de la Marine et des Pêcheries.

Quant au retard apparent, je dois dire que le secrétaire d'Etat n'a fait prendre ce rapport au département de la Marine et des Pêcheries que le 12 juin, si bien que mon département ne mérite aucun blâme.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : M. l'Orateur, je désire déposer sur le bureau une copie du contrat pour l'installation d'entrepôts frigorifiques à bord des steamers conformément au bill soumis à la Chambre.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : J'ai promis à mon honorable ami d'Elgin que je déposerais sur le bureau le rapport qu'il a demandé. Il m'a été envoyé, mais j'ai constaté que deux ou trois documents manquaient, je vais essayer d'avoir le tout demain.

IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

M. GIBSON : Je demande la permission de proposer, appuyé par M. Fraser, que le parlement approuve le second rapport du comité des deux Chambres nommé pour surveiller les impressions du parlement.

M. FOSTER : Quel est ce rapport.

M. GIBSON : C'est le rapport présenté à la Chambre il y a deux semaines. Il recommande pour éviter les possibilités d'incendie d'éclairer le plus tôt possible à l'électricité au lieu du gaz les voûtes au-dessous des édifices des départements.

Motion adoptée.

BUREAU DE POSTE DE MAPLE-BAY.

M. McINNES :

William Beaumont, éc. était-il directeur de la poste à Maple-Bay, Ile de Vancouver, lors de l'entrée de la Colombie-Anglaise dans la confédération? 3. A-t-il présenté au gouvernement une réclamation pour des arrérages de salaire qui lui étaient dus par le gouvernement colonial de la Colombie-Anglaise? 3. La confédération du Canada a-t-elle pris à sa charge des réclamations de cette nature, d'après les termes de l'union entre la Colombie-Anglaise et le Canada? 4. Est-ce l'intention du gouvernement de s'enquérir de cette réclamation et de la régler?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : 1° Le bureau de poste de Maple-Bay semble avoir été vacant à l'entrée de la Colombie-Anglaise dans l'union. Le nom de M. Beaumont apparaît pour la première fois sur la liste de 1872. 2° Il n'existe pas trace au département des Postes à Ottawa, d'une réclamation faite par lui d'arrérages d'appointements au gouvernement colonial de la Colombie-Anglaise. 3° S'il était fait une réclamation de ce genre, il est probable que le gouvernement du Canada ne se croirait pas responsable.

TRANSPORTS DES MALES PAR TERRE.

Sir CHARLES TUPPER (pour sir CHARLES HIBBERT TUPPER) :

Quel est le nom de chaque soumissionnaire, et quelle est la somme de chaque soumission dans les cas des derniers contrats conclus couvrant les routes postales suivantes :—(a) Orangedale à Margaree; (b) Margaree-Harbour à Chéticamp; (c) Mabou à Margaree-Harbour; (d) Mabou à Whycomah; (e) Mabou à Port-Hastings.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je pense que dans tous ces cas, la question a trait aux soumissions nouvellement demandées. Dans ce cas, je réponds que toutes les soumissions à l'égard de ces diverses routes ont été ouvertes le 11 courant, conformément aux avis donnés et que dans tous les cas, l'entreprise a été donnée au plus bas soumissionnaire. L'inspecteur a reçu instruction de conclure des contrats, mais comme il n'a pas encore fait son rapport au département des Postes, il ne serait pas opportun de fournir maintenant les autres informations demandées.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE HOPEFIELD.

M. McDOUGALL (pour M. MARTIN) :

1. Le directeur général des Postes ou quelque fonctionnaire du département ou quelque membre du gouvernement a-t-il reçu une pétition demandant la démission de M. Angus McPhee, l'ancien directeur de la poste à Hopefield, dans l'Ile du Prince-Édouard? 2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des pétitionnaires? 3. A-t-il été reçu plus d'une pétition? 4. Dans l'affirmative, quels sont les noms inscrits sur chacune?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le département des Postes a reçu une lettre de l'honorable M. Davies contenant une lettre que M. McKinnon lui écrivait, ainsi qu'une lettre de M. Alexander McDonald à M. McKinnon. La lettre de M. McKinnon disait que l'ancien directeur de la poste de Hopefield n'avait pas donné satisfaction au public, que beaucoup de gens préféreraient envoyer et recevoir leur correspondance à un autre bureau, et recommandant un changement. La lettre de M. McDonald à M. McKinnon disait qu'un grand nombre de personnes desservies par le bureau de poste avaient adressé au directeur général des Postes une pétition pour faire déplacer le bureau de poste de la maison de M. Angus McPhee à la résidence de M. H. Bonnell, mais la pétition n'est pas parvenue au département, et cette lettre faisait aussi savoir qu'un grand nombre des pétitionnaires refusaient d'envoyer à ce bureau ou d'en retirer leur correspondance à cause de désagréments éprouvés avec le directeur de la poste. L'honorable M. Davies, dans sa lettre, approuve fortement la demande de changement et exprime l'avis qu'un changement s'impose en vue de l'intérêt général. Le changement a été opéré en conséquence.

LE BUREAU DE POSTE D'EAST-BAY.

Sir CHARLES TUPPER :

L'honorable directeur général des Postes a-t-il reçu d'East-Bay, Cap-Breton, une pétition signée par un grand nombre de personnes protestant contre le déplacement du bureau de poste de l'endroit et son installation à la résidence de M. Alexander McGillivray, et demandant instamment, dans l'intérêt public, qu'on lève le bureau occupé depuis plusieurs années? Dans l'affirmative, la question a-t-elle été étudiée, et l'honorable directeur général des Postes se rendra-t-il au désir des pétitionnaires?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : La place de directeur de la poste à East-Bay, côté sud, Cap-Breton, est devenue vacante par suite de la mort du directeur de la poste, Hugh Macdonald, et son successeur a été nommé le 26 mai 1897. Aucune pétition contre le transfert du bureau de poste à la résidence de M. McGillivray n'avait été reçue au moment de sa nomination; le 10 juin, une pétition a été reçue, mais trop tard, parce que M. McGillivray avait déjà été nommé.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

A l'appel de l'ordre du jour.

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : M. l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, je réclamerai pour quelques instants l'attention de la Chambre pour une explication personnelle, et j'espère que cette faveur me sera accordée. J'ai dé-

posé, il y a quelques jours, sur le bureau de la Chambre, un rapport relatif aux changements qui se sont opérés dans le personnel du département du Revenu de l'intérieur. Je ne m'étonne pas qu'à première vue la presse des deux partis en soit venue à la conclusion qu'elle a adoptée, c'est-à-dire qu'il y avait eu 28 destitutions et 42 nominations. Je ne suis pas surpris, non plus, que cet état de choses ait provoqué la désapprobation de beaucoup de nos amis. J'ai considéré, du moment que la Chambre siègeait, qu'il était plus à propos, plus convenable et plus respectueux de m'expliquer devant la Chambre plutôt que dans la presse. Je vais prendre seulement trois ou quatre minutes pour lire un état que j'ai préparé et que je passerai ensuite aux *Débats* pour qu'il soit publié officiellement. J'espère que la Chambre me concèdera ce privilège. Au lieu de 42 nominations, je n'en ai fais que 38. Voici comment je fais cette réduction : M. P.-E. Richeltdt, un des employés de ce département, a été nommé le 30 juin dernier avant mon entrée au département. M. Plunkett a été nommé le 7 juillet dernier avant mon entrée au département. Le nom de M. Clément, employé de mon département, figure par erreur deux fois sur la liste. Il y a aussi mademoiselle Sullivan que nous avons employée seulement cinq mois comme copiste et dont les services ont cessé d'être requis avant la publication des rapports. En retirant quatre de quarante-deux, on trouve 38. Je vais lire cet état pour montrer la raison de ces 38 prétendues nominations ainsi que des destitutions.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable contrôleur sort des limites d'une explication personnelle, j'espère qu'il proposera que la séance soit levée. L'honorable contrôleur rentrera dans l'ordre en proposant que la séance soit levée, bien que la Chambre, j'en suis convaincu, soit désireuse d'entendre ses explications.

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : M. l'Orateur, je m'incline devant votre décision et je rentrerai dans l'ordre en proposant dans un instant que la séance soit levée.

SIR CHARLES TUPPER : Voulez-vous me permettre d'intervenir et de demander si le renvoi d'une motion d'ajournement proposée par un membre du gouvernement et rejetée ne provoquerait pas la démission de l'administration ?

LE MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Nous prendrons la question en sérieuse considération.

M. l'ORATEUR : Pas la question d'ordre.

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Je vais d'abord donner la liste des prétendues destitutions. Je dirai en même temps qu'il n'est que juste de ma part de faire cette déclaration, car la question doit revenir un jour ou l'autre sur la considération des estimations supplémentaires. J'ai préparé une liste que j'avais l'intention de passer au député de Brockville (M. Wood), qui est actuellement absent. Je vais la remettre aussi au chef de l'opposition. Voici ce qu'elle contient : Destitués pour conduite politique active, 11 ; officiers de douane percevant le revenu de l'intérieur à commission renvoyés des douanes et incapables par

suite de percevoir pour le revenu de l'intérieur—car la loi ne nous permet de les employer qu'en cette qualité, et aussitôt qu'ils cessent d'être officiers de douane, ils ne peuvent plus percevoir pour nous, 2 ; officiers temporaires renvoyés faute de fonds, 8 ; divers, mauvaise conduite, démission, économie, 10 ; sortis avec indemnité, 4 ; à la retraite, 11 ; morts, 7. Soit, en tout, 53 vacances depuis que j'ai l'honneur d'avoir charge de ce département. J'ai rempli ces vacances comme suit : Le nombre d'employés nommés pour remplir ces 53 vacances a été de 25, et non de 42 comme on l'a dit. J'ai nommé ces 25 officiers parce que je les jugeais indispensables au fonctionnement du département. De plus, j'ai organisé en Colombie-Anglaise trois bureaux devenus indispensables par suite du développement des mines et de l'ouverture là-bas de brasseries et de manufactures de tabac et de cigares. Les bureaux sont à Trail, Vernon et Nakusp. J'ai nommé ensuite deux officiers des douanes pour percevoir le revenu de l'intérieur en remplacement des officiers renvoyés comme j'ai dit plus haut. Par économie, j'ai employé deux officiers déjà existant du département des Douanes. J'ai nommé aussi, sans salaire, un officier de surveillance, et j'ai nommé sept employés temporaires placés par l'ancien gouvernement. Ce ne sont pas de nouvelles promotions, mais le passage d'employés du cadre temporaire au cadre permanent. Les nouvelles nominations que j'ai faites pour remplir ces 53 vacances sont les 25 que j'ai citées. Il y a donc, en tout, 15 hommes qui n'ont pas été remplacés. Je n'occuperai pas plus longtemps le temps de la Chambre. Je remercie la Chambre de son indulgence, et je propose que la séance soit levée.

SIR CHARLES TUPPER : Je désirerais demander à mon honorable ami ce qui constitue la conduite politique active. Nous connaissons la conduite politique agressive. Nous l'avons admise, je crois, comme raison de destitution. Je ne crois pas que la Chambre ait été plus loin. Voici maintenant un terme nouveau—conduite politique active. Cela veut-il dire qu'un homme court vite au bureau de votation au lieu d'y aller lentement et posément ; s'il est amateur de bicyclette comme mon ami que voici (M. Foster), et qu'il marche à un train accéléré, est-il pour cela partisan actif ? Je désirerais savoir de mon honorable ami ce que c'est que la conduite politique active qui devient le terme officiel adopté par le gouvernement comme l'indique ce document, pour justifier les destitutions, et ensuite comment il trouve que ces 11 individus se sont rendus coupables de conduite politique active.

Fût-ce au moyen d'une commission judiciaire nommée par le gouvernement, dans laquelle celui-ci ne voulait pas placer naturellement de ses propres partisans actifs pour faire une enquête au sujet de partisans actifs, mais voulait choisir des hommes possédant le juste sentiment de leur caractère judiciaire ?

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Les mots "conduite politique active," si je ne me trompe, ont été adoptés dans des ouvrages comme ceux de May et de Todd pour qualifier l'intervention illégitime des officiers publics dans les luttes électorales. Si ça ne prenait pas trop du temps de la Chambre, je pourrais expliquer le cas de chacun des onze fonctionnaires que j'ai destitués pour avoir fait acte de partisan.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Quelques VOIX : Non ! non !

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Si on me le permet, j'aimerais à répondre à la question de l'honorable chef de l'opposition, au sujet de ce que je considère être une conduite politique active.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami voudrait-il être assez bon de nous faire la faveur de citer le passage de May, qui définit la conduite politique active, comme donnant lieu à destitution ?

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Peut-être ai-je mieux que cela. J'exposerai quelques exemples de ce que je considère constituer la conduite politique active.

Dans un des cas. M. Cosgrove, un officier du département, se substitua réellement au candidat conservateur, pour faire la discussion sur les hustings contre l'un de mes honorables amis présents en cette Chambre, candidat dans le comté. Cela lui arriva en deux occasions différentes. Je possède le nom des endroits où il tint cette conduite. Je lui ai donc écrit pour lui demander si la chose était fondée, et il l'a admise. Je lui ai alors dit que certainement je ne pouvais pas trouver tolérable de voir un officier public jouer pareil rôle.

M. WALLACE : L'honorable contrôleur du Revenu de l'intérieur voudra-t-il nous mentionner les endroits où ce M. Cosgrove a fait acte de partisan ?

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : M. Cosgrove l'a admis. Je pourrai fournir le nom de ces endroits demain, car j'ai une copie de sa lettre.

M. WALLACE : Dans quel comté ?

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Dans le comté de Labelle.

Dans un autre cas, M. McHimm, un officier du département, jugea à propos durant l'élection d'amener certains électeurs dans son bureau, qui était un bureau du gouvernement, pour leur y offrir des liqueurs et leur parler de l'élection pendant. On peut ne pas appeler cela agressif, mais assurément c'est faire acte de partisan. Naturellement, je n'ai pas cherché à trouver ces cas, mais on me les a dénoncés, et comme je m'étais engagé en cette Chambre, à la dernière session, de faire une enquête sur toute accusation de cette nature, je n'ai pas pu refuser de m'enquérir de ce cas-ci.

Dans un autre cas, on m'a apporté des journaux pour établir que le nom de M. Fiset était inscrit au frontispice du journal en qualité d'éditeur-gérant. C'était un journal qui avait appuyé fortement la cause conservatrice durant la dernière élection générale. Je n'aurais pas destitué cet homme pour ce seul fait, mais ce même journal, après l'élection, a insulté et maltraité le parti libéral et le cabinet auquel avait été confié le gouvernement du pays. J'envoyai chercher M. Fiset et je lui demandai si c'était son nom qui se trouvait au frontispice de ce journal, et il répondit que oui. "Eh bien ! lui dis-je, vous n'êtes pas employé par le pays pour publier un journal de ce genre, ni pour oublier ce qu'exige la neutralité de l'officier

public, au point d'attaquer le gouvernement constitué."

Voilà quelques-uns des cas que je considère comme constituant une conduite politique active.

M. QUINN : M. l'Orateur, je me sens certainement porté à féliciter l'honorable ministre, qui a joué d'une si haute réputation dans notre province jusqu'à l'époque de ces destitutions, de ce qu'il saisit la plus prochaine occasion de revendiquer cette réputation en cette Chambre. Cependant, à propos de conduite politique active, il est un jérme homme qui a été employé dans le département, au sujet duquel j'aimerais demander quelque information à l'honorable ministre. Je parle de M. Michael Doheny, qui était employé au bureau du Revenu de l'intérieur à Montréal. Il a subi ses examens, et a été environ deux ou trois ans un employé fort compétent. Cependant, sans aucun avis et sans qu'on l'eût accusé d'avoir fait acte de partisan ni d'avoir agi d'une manière agressive ni simplement, en réalité sans aucune cause quelconque que lui ou tous ceux qui s'intéressaient à lui ait pu découvrir, il a été destitué de ses fonctions. J'aimerais apprendre quelle a été la cause de sa destitution, et s'il a été remplacé, je voudrais savoir par qui, et savoir si celui qui l'a remplacé était aussi compétent ou pour faire son travail ou pour remplir la position généralement, que l'était M. Doheny. Le fait est que M. Doheny était un excellent fonctionnaire, tandis que celui qui le remplace est absolument incapable de remplir la position.

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Dans le cas de certains fonctionnaires nommés par l'ex-gouvernement, en qualité d'employés non permanents, mais temporaires, lorsque j'ai constaté que le fonds affecté à leur salaire était épuisé, il est devenu de mon devoir de déterminer le nombre d'entre eux dont je pouvais me dispenser. Celui-ci n'était qu'un employé temporaire, et je regrette d'avoir à dire que je n'avais pas reçu un bon rapport sur sa conduite dans le département, rapport que je communiquerai à mon honorable ami.

La motion est rejetée.

GOÉLETTES DE PÊCHE DE GLOUCESTER.

M. KAULBACH : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire signaler un instant à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries un autre article se rapportant aux pêcheries de la Nouvelle-Ecosse, et aux dégâts que leur a fait subir la flotte de pêche de Gloucester. Je cite le *Star* de Montréal.

HALIFAX, le 19 juin.—La déclaration que l'honorable L.-H. Davies a faite à la Chambre des Communes attaquante l'exactitude de la dépêche télégraphique rapportant que les goélettes de pêche de Gloucester avaient bouleversé les rets des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, a excité l'indignation à Prospect, où les pêcheurs ont éprouvé de ce fait des pertes particulièrement considérables. Tout le monde de Prospect a souffert plus ou moins de ce que les goélettes ont passé dans leurs rets et les ont brisés.

Un homme d'irréusable véracité, qui vient d'arriver ici de Prospect, dit que la déclaration de M. Davies a soulevé une tempête de protestations de la part des pêcheurs de Prospect, et a produit une forte exaspération. Les pêcheurs désirent voir le commandant Spain faire une visite à Prospect afin de s'enquérir des plaintes.

Les noms des gens de Prospect dont on a parlé à ce sujet, et dont les rets ont été endommagés, sont : J.-L. Hardiman, James Doherty, Edward Coolen, Folbert Dug-

gan, Joseph Doherty, Joseph Martin, James Horn, Patrick Duggan, James A. Coolen, William Shea, Wm Cristian et Wm Wagner. Le dernier a perdu six rets.

Voilà un état de choses fort triste, et je me sens tenu de le porter à l'attention de la Chambre, surtout à celle de l'honorable ministre. Je le prie de faire tout en son possible pour faire protéger et respecter ces pauvres pêcheurs du mieux possible. Comme le sait mon honorable ami, ces gens n'ont pas d'autres moyen de gagner leur vie, et si leurs rets sont pour être détruits de cette manière, ils en souffriront à tel point, que le gouvernement devra voir à leur fournir des provisions.

Ces goélettes de pêche de la république voisine, passent le long de nos côtes, détruisent entièrement—fait bien connu—l'industrie de la pêche sur ces côtes, en chassant le poisson au loin. Leur flotte se compose parfois de soixante à quatre-vingts et même de cent voiles. J'en ai vu souvent de soixante à quatre-vingts faire voile ensemble du port de Lunenburg, ce qui avait un effet fatal lorsque cette flotte se trouvait en dedans de la limite des trois milles.

L'incident mentionné dans le *Star* de Montréal est arrivé dans le comté de Halifax, non dans le mien, mais les pêcheurs de mon comté me font des plaintes analogues. Ils se plaignent qu'il leur est impossible de continuer leur industrie, si l'on ne surveille pas plus attentivement les goélettes américaines et si les délinquants ne sont pas livrés à la justice.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies): Il serait évidemment imprudent de ma part de porter un jugement quelconque sur le rapport de journal que l'honorable député vient de me signaler. Lorsqu'il a soumis cette affaire à la Chambre, il y a quelques jours, j'ai écrit immédiatement au commandant Spain, en incluant dans ma lettre le rapport de journal qu'on avait cité, et je lui ai demandé un rapport. Je n'ai pas encore obtenu ce rapport, et l'honorable député ne peut pas s'attendre à ce que je déclare quoi que ce soit avant que je le reçoive.

FÊTE DU JUBILÉ.

M. WALLACE: J'aimerais savoir de l'honorable solliciteur général (M. Fitzpatrick) si la fête du jubilé est jour de fermeture des banques.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): Pas que je sache.

M. WALLACE: Je demanderais à l'honorable solliciteur général si la loi qui fait de ce jour une fête publique n'en fait pas un jour de fermeture des banques.

Sir ADOLPHE CARON: J'ai toujours été sous l'impression que tout jour proclamé fête est aussi jour de fermeture des banques.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): L'acte des banques contient cette disposition.

M. FOSTER: Quel est l'avis du solliciteur général?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je ne donne pas d'avis sur des documents que je n'ai pas vus.

M. KAULBACH.

USAGES DE RETS À MAILLER ET DE SEINES.

M. BERGERON: Je voudrais savoir de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) si l'on a communiqué de nouveaux règlements ou de nouvelles instructions aux inspecteurs de pêche du Saint-Laurent, dans le district de Montréal, permettant de pêcher avec des rets à mailler et des seines, ainsi que d'autres engins qui détruisent le poisson. On m'informe que dans le lac Saint-Louis, on a complètement ruiné la pêche par l'usage de ces engins. On a donné des instructions, sous l'ancien gouvernement, pour empêcher l'emploi de ces engins destructeurs, mais je sais qu'à la veille de l'élection l'application de ces instructions n'a pas été aussi rigoureuse, mais relâchée. J'ai cru, cependant, que l'élection terminée, le gouvernement, quel qu'il fût, verrait encore à ce que les règlements imposés pour la protection du poisson soient mis en vigueur. Je signalerais respectueusement à l'honorable ministre que si l'on ne donne pas d'instructions pour empêcher la pêche à la seine ou aux rêts, la pêche dans le Saint-Laurent sera bientôt tout à fait ruinée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies): L'honorable député a parfaitement raison. Le relâchement apporté dans l'exécution des instructions à la veille de l'élection générale a opéré beaucoup de mal, et j'ai tâché autant que possible de réagir contre cet état de choses en ordonnant de faire exécuter partout la loi. S'il y a eu destruction du poisson depuis, ce n'est pas par suite du relâchement dans l'application des règlements, car ordre a été donné pour qu'on les mette en vigueur.

M. BERGERON: Je suis très heureux de l'apprendre, mais je puis dire que cet ordre n'a pas été exécuté. Mon honorable ami voudra-t-il donner instruction aux inspecteurs de voir à ce qu'il soit exécuté?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je le ferai.

FÊTE DU JUBILÉ.

Sir CHARLES TUPPER: Je désire signaler à l'honorable ministre qui dirige la Chambre une chose que j'ai portée à son attention il y a quelques jours, et qui, a-t-il dit, devait recevoir sa considération. Je parle du bill que le Sénat nous a envoyé et que l'honorable contrôleur du Revenu de l'intérieur a présenté en cette Chambre. Ce bill pourvoit à l'observation de la fête du jubilé comme fête publique, et je signale que ce bill, ainsi présenté par l'un des membres du gouvernement, ne pourra, arriver à être adopté si le gouvernement ne lui donne pas rang parmi les articles de l'ordre du jour attribués au gouvernement. J'ai peur que la chose ait échappé à l'attention de mon honorable ami.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): J'y verrai demain.

LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—PROLONGEMENT À MONTREAL.

La Chambre siège de nouveau en comité pour considérer la proposition d'une certaine résolution

déclarant qu'il y a lieu de sanctionner une convention conclue par Sa Majesté avec la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à la ville de Montréal. (M. Blair).

(En comité).

M. SPROULE : Deux ou trois traits distinctifs de cet article me paraissent mériter qu'on s'en occupe. L'un d'eux consiste dans le montant qu'il nous faut payer dans le cas de la pose de toute voie d'évitement sur le chemin de fer du Grand Tronc. Nous devons payer un intérêt de 5 pour 100 sur la moitié du coût. Il me semble qu'il en est ainsi : Supposons que le ministre des Chemins de fer et Canaux et moi entrions en société et que nous consentions à placer des capitaux dans un matériel d'exploitation dont nous nous attendons tous deux à retirer un profit ; si l'un de nous doit recevoir deux ou trois fois autant que l'autre, il ne serait guère juste, je pense, de s'attendre à ce que celui qui recevra moins payât la moitié du coût de ce matériel. Telles, il me semble, la situation dans ce cas-ci. Le Grand Tronc, me dit-on, fera usage des gares et des voies peut-être huit fois autant que l'Intercolonial, et cependant, celui-ci est obligé de payer la moitié du coût de l'amélioration. Cela me semble fort injuste.

A mon avis, la même critique s'applique au droit que nous avons acquis du Grand Tronc de passer sur sa ligne, car, tout en ayant acquis la moitié du droit de nous servir du chemin, le Grand Tronc s'en servira beaucoup plus que l'Intercolonial.

Quant au taux de l'intérêt, il me semble fort peu sage de s'engager pour quatre-vingt-dix-neuf ans à payer un certain taux d'intérêt, quand on sait que l'intérêt courant de l'argent peut être de 5 pour 100 aujourd'hui, il peut n'être que de 2 ou 2½ pour 100 dans cinquante ans, et nous serions obligés de payer 5 pour 100 pour de l'argent que le Grand Tronc obtiendrait à 2 pour 100.

Pour ces raisons, on devrait, je crois, modifier ce marché. J'ignore ce que nous allons faire si nous ne pouvons rien changer. Il serait trop fâcheux de nous trouver en présence d'un arrangement irrémédiablement arrêté qu'il nous faudrait accepter ou rejeter en entier. Tout en admettant que le marché renferme certains bons points, je suis d'avis qu'il en a de très répréhensibles, et l'on devrait nous permettre d'accepter ceux que nous considérons comme recommandables, et de rejeter ceux que nous n'approuvons pas.

M. FOSTER : J'ai écouté le discours par lequel l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a essayé de répondre à l'objection exposée d'une manière si puissante par le chef de l'opposition (sir Charles Tupper), et je ne crois pas qu'il ait réussi à convaincre ceux qui l'écoutaient que les conditions qu'on nous a communiquées ici sont ou sages ou le moins injustes pour le pays. Nous avons là un exemple de l'injustice faite à la Chambre et du tort causé aux intérêts du pays, dans le fait qu'on a relégué à la fin même de la session une affaire de l'importance de celle-ci. Il est impossible d'obtenir l'attention de la Chambre, quelle que soit la gravité de l'article qu'on discute, quelque préjudiciables que soient aux intérêts du pays les condi-

tions qu'on nous demande de ratifier. En présentant cette proposition à cette heure tardive et de la manière qu'il l'a fait, l'honorable ministre a réussi à rendre impossible toute libre discussion en cette Chambre. Mais il n'a pas empêché la discussion dans le pays, ni parmi les hommes d'affaires.

Je désire faire une remarque ou deux pour faire ressortir ce qu'on a déjà dit, mais ce sur quoi on ne peut trop appuyer.

D'abord, l'honorable ministre s'est trouvé en présence des faits que je vais mentionner. Le Grand Tronc possède la plus grande partie du trafic qui doit circuler sur la voie et le pont, et passer par les terminus et les cours. L'honorable ministre obtenait simplement le droit d'usage pour cette proportion de trafic apportée par l'Intercolonial, laquelle est indéniablement fort petite comparativement à celle revenant au Grand Tronc. Le trafic en raison duquel il demande à la Chambre d'acquiescer à ce marché, ne constitue pas, probablement, la centième partie de l'ensemble du trafic se faisant sur la partie commune de la voie et aux terminus qui font l'objet de cette discussion. Il doit payer en chiffres ronds le prix de \$140,000 par année pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, pour obtenir ce qui est nécessaire au passage de l'Intercolonial. Et puis, s'il doit y avoir cette année ou l'an prochain, ou plus tard, un accroissement de facilités, la cause en sera entièrement, non à une augmentation quelconque de l'usage du chemin par l'Intercolonial, mais à ce que le Grand Tronc, dont le trafic, qui augmente tous les ans, est déjà considérable et encombrant, s'adaptera et s'adaptera uniquement à son trafic. Ce chemin commence justement, aussi, à élargir le pont Victoria et à en doubler la voie, ce qui signifie qu'il envisage, à cette heure même, un accroissement probable important de son trafic. De fait, que nous fassions ou non l'arrangement proposé, il est forcé de faire ces développements pour répondre aux besoins de ce trafic.

Autre fait important. Le Grand Tronc n'a qu'une seule voie de la gare Bonaventure à Sainte-Rosalie, laquelle est celle dont nous acquérons le droit d'usage, et cette voie doit servir au transport de tout le trafic du chemin, c'est-à-dire, de celui expédié à Chaudière, lequel est local, et de celui dirigé sur Portland, lequel est le grand trafic continental et océanique dont ce chemin fait le service.

Juste à ce moment, sans y être autorisé par cette Chambre, hors la connaissance de tout membre de son parti ne faisant pas partie du cabinet, le ministre des Chemins de fer et Canaux engage le peuple du Canada à payer pendant quatre-vingt-dix-neuf ans la moitié du coût de futures améliorations au taux de 5 pour 100 d'intérêt—engagements nécessités, et nécessités seulement....

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'entend dire l'honorable député lorsqu'il déclare que j'ai engagé le pays à payer 5 pour 100 sur la moitié du coût de ces améliorations ?

M. FOSTER : Je veux dire absolument ce que ça signifie, et je crois que mon honorable ami (M. Blair) peut le comprendre.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député déclare cela immédiatement après avoir dit que le Grand Tronc

s'occupe actuellement de doubler la voie de son pont et d'élargir celui-ci. Il sait que nous ne participons nullement dans le coût de l'érection ou de la construction ou de l'agrandissement du pont, ni dans celui de la pose de la double voie. Cela n'est pas inclus ni expressément ni implicitement.

M. FOSTER: Mon honorable ami n'a pas pu comprendre que j'aie déclaré que ça l'était.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Vous l'avez déclaré implicitement.

M. FOSTER: Ce n'a pas été mon intention de le faire, et je ne l'ai pas fait en tant que j'ai pu parler de façon à exprimer ma pensée. Je vais dire la chose de manière que mon honorable ami va probablement la comprendre. Je déclare qu'il s'est engagé dans la négociation de l'affaire alors que les choses étaient dans cet état. Le Grand Tronc, encombré de trafic et prévoyant un accroissement d'affaires, était obligé d'entreprendre de doubler la voie de son pont et d'élargir celui-ci afin d'apporter à son terminus de plus grandes facilités pour la direction de la besogne. Si l'honorable ministre ne s'était pas fait prendre, le Grand Tronc aurait été obligé d'exécuter ces améliorations et d'établir des voies à son terminus ainsi que d'améliorer ses cours, quel que fût le coût de ces travaux. On admet sans le moindre doute que si l'on fait cela, c'est uniquement pour la commodité du trafic de ce chemin. Les facilités actuelles de celui-ci suffisent pour le trafic de l'Intercolonial—elles lui suffisent pour des années et des années encore, nul ne le contestera. Si l'on fait des améliorations, c'est uniquement pour pourvoir le Grand Tronc de facilités qui lui sont nécessaires à lui-même. Eh bien! à ce moment, le ministre des Chemins de fer et Canaux s'avance, et, sans y être autorisé par le parlement, il engage tous les membres de son parti, dont pas un ne connaissait l'espèce d'affaire qu'il se proposait d'exécuter pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, en payant la moitié du coût des agrandissements et améliorations subséquents, ainsi que l'établissement de nouvelles voies et l'amélioration des cours, peu importe l'étendue et le coût de ces travaux, au taux de 5 pour 100 par année.

L'honorable ministre a essayé de ridiculiser l'idée que le Grand Tronc pouvait se servir de cette garantie sur les marchés financiers du monde. Il ne peut pas tromper les gens d'affaires et les gens de la finance à cet égard. Je vais lui dire ce qu'il a fait. C'est ce que le chef de l'opposition lui a dit qu'il avait fait, savoir: Accorder au Grand Tronc pendant quatre-vingt-dix-neuf ans \$140,000 par année que le gouvernement du Canada devra payer, que tous les financiers de Londres savent devoir être payés par ce gouvernement, et voilà l'une des garanties subsidiaires les plus certaines que ce chemin puisse fournir pour se procurer des fonds en vue d'améliorer sa voie pour son propre bénéfice, pour le bénéfice de ses actionnaires et de ses porteurs d'obligations, pour le bénéfice de ceux envers qui il est endetté, et qui ne seraient que trop désireux de voir obtenir sur cette garantie subsidiaire les capitaux requis pour exécuter toute amélioration nécessaire devant avoir lieu, ces capitaux pouvant alors, pour l'avantage de ces créanciers, être empruntés à un taux d'intérêt moindre que celui auquel ils pourraient l'être autrement.

M. BLAIR.

Mais il a fait plus encore. L'intérêt de 5 pour 100 n'est pas l'intérêt que le Canada doit payer, c'est insulter à son crédit que de lui demander cet intérêt-là. Le crédit du pays est tel sur le marché de Londres, qu'on peut y obtenir tout l'argent dont on a besoin au taux de 3 pour 100. Supposons que cette condition soit arrêtée, et qu'après contrat conclu, le Grand Tronc arrive à la conclusion que les exigences de ses affaires lui imposent la nécessité d'entreprendre des travaux d'agrandissement à ses terminus, à ses cours, à sa voie, y compris ses voies d'évitement, et la partie de cette voie qui s'étend jusqu'à Sainte-Rosalie, lesquels travaux coûteraient en tout trois millions de dollars, ce chemin tiendrait le pays responsable de l'intérêt, à 5 pour 100 de la moitié de ce montant.

La somme totale que le Grand Tronc veut emprunter est, disons \$3,000,000; nous pairions 5 pour 100 sur \$1,500,000, c'est-à-dire \$75,000 par année, ou en d'autres termes, 2½ pour 100 sur tout l'emprunt que fera le Grand Tronc. Si le parlement ratifie ce contrat, la compagnie peut aller trouver les capitalistes de Londres et leur dire: Nous voulons faire un emprunt de \$3,000,000, voici l'engagement du Canada de payer 2½ pour 100 sur ces \$3,000,000 pendant quatre-vingt-dix-neuf ans; êtes-vous disposés à nous avancer \$3,000,000 à 2½ pour 100 d'intérêt garanti par le Canada pendant quatre-vingt-dix-neuf ans? Il n'y aurait pas une seule institution financière, je crois, qui refuserait de faire un prêt de cette nature.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Quelle garantie y a-t-il dans cette convention?

M. FOSTER: La garantie est simplement que, vous, en votre qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, avez bâclé un mauvais marché avec, la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, et que quand cette compagnie dira que ses affaires nécessitent l'amélioration de ses têtes de lignes, de ses cours ou la pose d'une double voie ou l'exécution d'autres travaux prévus par ce contrat, et qu'il lui faut dépenser à cet effet \$3,000,000, vous aurez à déclarer si vous entendez, ou non, vous servir de ces constructions et améliorations. Chaque fois qu'un train venant de Sainte-Rosalie entre dans la gare Bonaventure, il est sujet aux règles et règlements de la compagnie. Il peut prendre la voie actuelle, ou il pourra prendre la double voie posée par la compagnie en vertu de ces conditions relatives aux améliorations. L'Intercolonial ne pourra changer ses voitures de voie qu'en se conformant aux mêmes règlements de la compagnie; la compagnie, dans la circulation de ses trains, transporte ces voitures sur la voie nouvelle, et dans les nouvelles cours. Ainsi, il est virtuellement impossible à mon honorable ami de ne pas se servir des améliorations que fera la compagnie, et s'il s'ensert, le pays doit payer. Maintenant, quelle garantie subsidiaire le Grand Tronc a-t-il à offrir aux capitalistes de Londres? Le gouvernement canadien paie 5 pour 100 sur la moitié du coût total, et dans ces conditions tout capitaliste de Londres fera au Grand Tronc un prêt de \$3,000,000 à 2½ pour 100 d'intérêt garanti par le Canada. Et quel sera le résultat? La compagnie obtiendra tout l'argent qu'il lui faut pour construire, ce qui est simplement nécessaire pour les fins de son propre trafic et pour son propre avantage, et cela aux frais du Canada.

Pourquoi mon honorable ami n'a-t-il pas pris une attitude énergique vis-à-vis du Grand Tronc, et n'a-t-il pas dit : Nous nous servirons de toutes les améliorations dont nous avons besoin, et-quelqu'en en soit le coût, le Canada est capable de vous payer. Mais nous ne voulons pas payer un intérêt de 5 pour 100 par année, lorsque notre crédit sur le marché de Londres peut nous procurer de l'argent à 3 pour 100. Au lieu d'agir ainsi, il a donné au Grand Tronc un moyen d'emprunter toute somme dont cette compagnie peut avoir besoin pour faire ces améliorations et ces prolongements, et cela sans qu'il en coûte, pour ainsi dire, un sou à la compagnie. Voilà la convention que mon honorable ami a faite, secrètement, sans informer personne, sans même consulter ses propres partisans; il n'a pas confiance en ces derniers, il ne croit pas qu'ils soient capables de voir clair dans un contrat aussi compliqué, avant qu'il ait tout bien préparé, et trois jours avant le temps où ils espèrent toucher leur indemnité, ils doivent adopter ou rejeter ce contrat avec toutes les conséquences qu'entraîne une telle action.

Voilà l'arrangement dans lequel nous avons lancé le Canada; c'est un arrangement imprévoyant, et je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre un seul député qui aurait conclu pareille convention, à part mon audacieux ami, le ministre des Chemins de fer.

Clause 41.

Que quant aux marchandises qui se présenteront tout le long de la ligne de la compagnie à l'ouest de Montréal et seront offertes pour être expédiées à un endroit quelconque sur le chemin de fer Intercolonial via l'Intercolonial à Montréal, la Compagnie ne demandera, n'exigera et n'imposera, depuis le point de départ à Montréal, des droits ou péages qui comporteraient et tendraient à comporter une différence en faveur de la compagnie et contre le chemin de fer Intercolonial prenant ou recevant ces marchandises à Montréal, ou qui induiraient leur expédition via les lignes de la compagnie à Lévis ou à la Chaudière, pour être délivrées à l'Intercolonial à l'un de ces endroits de préférence à Montréal.

M. HAGGART : Relativement au transport des marchandises à l'ouest de Montréal? Supposons que l'on offre des marchandises pour l'ouest de Montréal via Halifax. Dans aucune des clauses du contrat, il n'y a une disposition relative au transport des marchandises à l'ouest de Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La clause 44 prévoit ce cas-là.

M. SPROULE : Si ce contrat était renouvelé pour un deuxième ou un troisième terme, est-ce que l'intérêt serait toujours au même taux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement a l'option de renouveler ce contrat, il est libre de le faire ou de ne pas le faire, mais il n'y a rien qui l'oblige.

M. SPROULE : L'honorable ministre consentira-t-il à le renouveler à la fin du premier terme?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis dire ce que l'on fera dans le temps.

M. HAGGART : Je crois que l'honorable ministre n'a pas compris ma question. Supposons que l'on expédie d'Europe des marchandises destinées à un endroit à l'ouest de Montréal, disons à London

ou à Hamilton, quelle est la disposition dans ce contrat qui dit que le transport de ces marchandises ne pourra pas être accaparé par le Grand Tronc à Montréal, et que l'on ne leur appliquera pas un tarif exceptionnel pour le trajet à parcourir à l'ouest de Montréal? La clause 44 de votre contrat est censée s'appliquer dans ce cas, mais elle dit à l'est de Montréal. Certainement, c'est là une erreur et l'on a voulu dire à l'ouest.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le cas mentionné par l'honorable député est prévu par la clause quarante-troisième qui déclare que le tarif des marchandises et des voyageurs doit être réglé et établi, de temps en temps, pour circulation entre tous les points du chemin de l'Intercolonial et tous les points du chemin de la compagnie.

M. HAGGART : Cela n'est pas une réponse. Quel pouvoir possède l'Intercolonial, en vertu de ce contrat, de transporter les marchandises en dehors de sa ligne, ce qui comprend virtuellement Montréal, sur la ligne du Grand Tronc qui est en raccordement avec l'Intercolonial?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Bien, il y a une disposition qui stipule que si les parties ne peuvent s'entendre sur une base raisonnable, il y a lieu à arbitrage.

Voici la clause 43.

Que les taux et prix de plein parcours seront arrêtés et établis de temps en temps pour circulation entre tous les points du chemin de fer Intercolonial, y compris les lignes par le présent transféré et tous les points du chemin de fer de la compagnie, y compris toutes les lignes affermées par elle, et ces taux et prix seront, pour tout ce qui concerne la circulation entre tous les points du chemin de fer Intercolonial et entre tous les points des lignes de la compagnie et des lignes affermées, divisés sur la base de droit de péage par mille, sauf lorsque cette division serait injuste par la raison qu'une ligne de chemin de fer aurait un tarif par mille fortement prépondérant, dans lequel cas la division des prix et taux sera arrêtée sur une base raisonnable et équitable par convention mutuelle et à défaut de convention, par arbitrage, ainsi que prévu par le présent.

M. HAGGART : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) dit que le cas que j'ai mentionné est prévu par la clause 43. Est-ce qu'il ne voit pas que cela ne s'applique qu'aux marchandises qui proviennent de quelque point de l'Intercolonial ou de quelque point du Grand Tronc?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. HAGGART : Certainement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis saisir ce que mon honorable ami désire savoir. Certainement, quant aux marchandises qui proviennent de quelque point de l'Intercolonial et du Grand Tronc, à l'est et à l'ouest, tous les taux et prix de plein parcours devront être arrêtés. Il y a une stipulation que les parties adopteront un tarif sur la base de droits de péage par mille, et si elles ne pouvaient en venir à un arrangement, la matière sera renvoyée à une commission d'arbitrage, excepté quant aux marchandises expédiées à ou de l'Europe par voie de Halifax. C'est un cas que nous avons essayé de régler par la clause 44.

Voici cette clause :

Que pour les marchandises expédiées à ou de l'Europe et des Iles Britanniques par voie de Halifax sur le chemin de fer Intercolonial, les taux de la compagnie pour le transport de ces marchandises à l'ouest de Montréal, ne seront pas plus élevés par voyageur, par mille ou par tonne de fret par mille, que la somme par passager par mille ou par tonne de fret par mille exigée par la compagnie sur les marchandises de même classe ou nature transportées par elle pour d'autres entre les mêmes endroits et destinées aux mêmes endroits ou venant des mêmes endroits de l'Europe et des Iles Britanniques. En vérifiant ces taux de fret, tous les drawbacks ou déductions accordés seront retranchés avant de fixer les taux.

M. FOSTER : Mon honorable ami prétend-il qu'un cas comme celui-ci est prévu. Supposons que les agents de l'Intercolonial, à Londres ou à Liverpool, demandent des marchandises à transporter, disons à certains points de la ligne du Grand Tronc à l'ouest de Montréal, et que les agents du Grand Tronc demandent également à transporter ces marchandises.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A des points à l'ouest de Montréal ?

M. FOSTER : Non. Voici ce que je disais. Il y a un agent de l'Intercolonial et un agent du Grand Tronc à Liverpool, et ils cherchent tous deux à obtenir le transport de marchandises destinées à l'ouest de l'Ontario, à des endroits situés sur le parcours du Grand Tronc. Les marchandises pourraient passer par Halifax ou par Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, ou elles pourraient passer par Portland et la voie du Grand Tronc à ce dernier endroit. Y a-t-il quelques dispositions dans le contrat de mon honorable ami pour empêcher le Grand Tronc de demander le transport de ces marchandises à un taux moins élevé que celui que l'Intercolonial demanderait par voie de Halifax ou Saint-Jean, sur son chemin et celui du Grand Tronc ? Les agents du Grand Tronc rencontreraient les agents de l'Intercolonial à Liverpool, et lorsque ces derniers demanderaient d'expédier des marchandises par voie de Halifax, de l'Intercolonial et du Grand Tronc à un point dans l'ouest de l'Ontario, l'agent du Grand Tronc interviendrait et dirait : " Nous allons transporter ces marchandises à meilleur marché *via* Portland jusqu'à ce point dans l'ouest de l'Ontario, sur le chemin du Grand Tronc." Je dis que les clauses de ce contrat ne prévoient pas ce cas. Peut-être que mon honorable ami ne pouvait-il prévoir ce cas, lequel n'est certainement pas prévu, et ce n'est pas un sujet que mon honorable ami peut soumettre à un arbitrage. Mon honorable ami croit-il que le Grand Tronc soit parfaitement libre de faire concurrence à cette combinaison de l'Intercolonial et du Grand Tronc, pour le transport des marchandises destinées à l'ouest de Montréal ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'admets en toute franchise que je ne crois pas qu'il soit possible de prévoir ce cas en termes exprès dans ce contrat par écrit. Comme le savent les honorables députés, il y a deux classes d'arrangements entre les compagnies de chemins de fer ; l'un est un contrat de louage, qui est relatif à l'usage du chemin, et l'autre, un arrangement relatif au trafic et aux marchandises à transporter. Les arrangements relatifs au trafic sont d'une nature temporaire ; leur terme n'est que d'un an, et quelquefois seulement que d'une saison. Des arran-

M. BLAIR.

gements concernant le trafic sont quelquefois conclus entre les compagnies pour un terme de six mois. Nous n'avons jamais eu l'intention d'inclure dans ce contrat quelque chose qui est l'objet d'un arrangement ordinaire concernant le trafic, et ce que l'honorable député (M. Foster) mentionne, serait dans ce genre ; je ne crois pas qu'il soit facile de faire un arrangement concernant le trafic que vient d'indiquer l'honorable député aux endroits où le Grand Tronc a une tête de ligne qui lui appartient et qui nous ferait directement concurrence et aux endroits où cette compagnie a sa voie ferrée en dehors de notre terminus à Montréal.

M. FOSTER : Je tombe parfaitement d'accord avec l'honorable ministre qu'il lui est impossible de faire consentir le Grand Tronc à ne pas entrer en concurrence avec nous.

M. HAGGART : Tout ce que je cherchais dans dans ce contrat, c'était une disposition prévoyant le cas où des marchandises viendraient à l'une ou l'autre des deux lignes de chemin de fer. Relativement aux marchandises qui nous viennent de l'Angleterre et destinées à des points à l'ouest de Montréal, il n'y a aucune stipulation dans ce contrat ; j'ai essayé d'expliquer ce cas à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, mais il n'a pas paru me comprendre avant que mon honorable ami (M. Foster) le lui ait exposé. Il n'y a pas, dans ce contrat, de stipulations en vertu desquelles les marchandises expédiées de la Grande-Bretagne ou d'Europe, peuvent être envoyées plus loin que Montréal. Quoique nous ayons la haute main sur toute la ligne, et quoique nous l'ayons construite nous-mêmes, l'on n'a fait aucun arrangement qui nous permette d'entrer en concurrence avec le Grand Tronc, ou n'importe quel autre chemin de fer.

M. FOSTER : J'avoue que je puis comprendre quel est le sens de la clause 44. Le ministre des Chemins de fer et Canaux voudrait-il nous dire comment il interprète cette clause, et nous la faire comprendre par un exemple ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a une erreur dans cette clause, — le mot "est" est substitué au mot "ouest" de Montréal. Il y a deux ou trois autres substitutions de mots dans ce contrat. Cette clause veut dire que tout arrangement qui peut être fait par un expéditeur pour le transport de ses marchandises d'un port européen jusqu'à Halifax, si ces marchandises passent par Halifax pour se rendre plus loin que Montréal, alors la compagnie ne peut percevoir un taux plus élevé par tonne sur ces marchandises par mille que les taux ordinairement perçus sur les marchandises de même nature transportées par elle pour d'autres destinées aux mêmes endroits et venant des mêmes endroits.

M. HAGGART : C'est la raison pour laquelle j'ai posé ma question ; et j'ai dit que si le mot "ouest" était à la place du mot "est" nous pourrions comprendre la clause.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est là le mot qu'il y a dans le contrat, mais dans la copie de l'imprimeur on lit le mot "est". Je croyais que le point que mon honorable ami voulait connaître avait trait à notre

contrôle du tarif à l'ouest de Montréal. Je ne vois pas comment il serait possible de conclure un arrangement qui nous permettrait de faire une concurrence heureuse au Grand Tronc, lorsque cette compagnie a un port à sa disposition.

M. FOSTER : Nous sommes maintenant dans une sérieuse impasse. L'affaire est réglée, et c'est comme les lois des Mèdes et des Perses, l'on n'y peut rien changer. Il faut avaler le contrat tel qu'il est ou le rejeter en entier. La clause dit "est", et le mot sera là pendant quatre-vingt dix-neuf ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis affirmer à l'honorable député (M. Foster) que dans le contrat que j'ai signé, ces corrections ont été faites.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est une simple erreur typographique.

M. FOSTER : Ceci devrait être une parfaite transcription d'un acte signé. Mon honorable ami (M. Blair) demande-t-il au comité de substituer le mot ouest au mot est ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je demande simplement de rendre la copie de ce contrat conforme à l'original. Il y a deux ou trois mots qui ont été incorrectement imprimés, et je demanderai au comité de les corriger. J'ai souligné ces mots.

M. FOSTER : Le contrat a-t-il été déposé sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, je crois.

M. FOSTER : Non, nous n'avons eu rien que ces documents imprimés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'original de la convention ?

M. FOSTER : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! non.

M. FOSTER : Je crois que l'on devrait le déposer sur le bureau de la Chambre. On devrait substituer le mot "ouest" au mot "est". Mon honorable ami se trouvera dans le pétrin s'il ne fait pas cette correction.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel grand pétrin ? Ce n'est pas très grave. Supposons que la clause dirait "à l'est", cela ne voudrait rien dire. Si l'on met "l'ouest" cela nous donne un certain pouvoir sur les expéditions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Lorsque l'on affirme à l'honorable député que ce n'est qu'une erreur typographique pourquoi faire perdre ainsi le temps de la Chambre ?

M. FOSTER : L'on nous a dit que ce contrat avait été signé le quinze de mai. Lorsqu'on a discuté cette assertion, le ministre nous a dit qu'il n'avait pas été signé le 15 de mai, quoique aujourd'hui nous ayons voté cette résolution qui déclare que ce contrat a été signé à cette date là. Pour cette raison, je crois que nous devrions avoir l'original du contrat. Nous avons autant de droit que le ministre lui-même de comparer ce document imprimé avec l'original du contrat pour constater s'il n'y aurait pas quelques erreurs. Est-il quelque chose de plus raisonnable que de demander que l'original du contrat soit déposé sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ose affirmer que mon honorable ami, avec toute son expérience parlementaire, ne peut citer un seul cas où un contrat imprimé ayant été soumis à la Chambre pour ratification, l'original ait été déposé sur la table ; et lorsqu'un ministre de la Couronne dit à l'honorable député qu'il y a une erreur typographique dans le document imprimé, il devrait accepter cette déclaration sans hésiter.

M. WALLACE : Je crois que la Chambre peut raisonnablement demander d'avoir l'original du contrat, lorsqu'il y a des erreurs dans le document imprimé et que ces erreurs n'ont été découvertes que lorsqu'elles ont été indiquées par des membres de cette Chambre, et lorsque le ministre a persisté à dire que tout était parfait jusqu'à ce qu'il ait été mis au pied du mur, et ait été obligé d'avouer que le document imprimé n'était pas conforme à l'original. L'honorable ministre peut être de bonne foi, mais il n'a pas sous les yeux l'original du contrat, et alors comment peut-il savoir si le document imprimé est conforme ou non à l'original ? Je dis donc qu'afin de nous permettre de constater si ce document est conforme à l'original, nous sommes parfaitement dans notre droit en demandant que l'original du contrat soit produit et soumis à l'examen des membres de cette Chambre.

M. SPROULE : Au début de cette discussion, j'ai suggéré au ministre de changer un mot, et il m'a répondu que la chose était impossible. S'il ne pouvait changer un mot dans la première partie du contrat, comment peut-il en changer un dans la dernière partie ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mon honorable ami ne sait-il pas la différence qu'il y a entre changer un mot et corriger une erreur typographique ?

M. SPROULE : Ça pourrait bien ne pas être une erreur typographique ; et je pense que cette Chambre a le droit de vérifier ces corrections, et de constater si le document imprimé est conforme à l'original. L'honorable ministre doit avoir l'original dans son département, et il faudrait bien peu de temps et bien peu de travail pour le produire ici, afin de nous permettre de comparer les deux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a trois ou quatre erreurs typographiques qu'il sera nécessaire de corriger et sur lesquelles j'attirerai plus tard votre attention, et je suppose que le comité les corrigera, afin que ce document soit conforme à l'original du contrat.

M. FOSTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries veut savoir si j'ai jamais vu des ministres déposer sur le bureau de la Chambre les originaux des documents.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je n'ai rien dit de la sorte. J'ai demandé si l'honorable député connaissait un cas où un ministre des Chemins de fer et Canaux déposant un contrat sur le bureau de la Chambre produisait l'original attaché au document imprimé.

M. FOSTER : L'honorable ministre soulève un point que je n'ai pas soulevé. Je n'ai pas demandé que l'original fût attaché au document imprimé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai pas déclaré que vous aviez dit cela. J'ai dit que quand un ministre déposait sur le bureau de la Chambre un duplicata imprimé d'un document, il ne produisait pas l'original. Je défie l'honorable député de me citer un cas où la chose se soit faite.

M. FOSTER : Je ne partage certainement pas cette opinion. Moi-même, lorsque j'étais ministre, j'ai produit maints contrats ; et je gardais ces contrats dans mon pupitre, de sorte que si l'on discutait la teneur de ces contrats, je pouvais les soumettre à l'examen de tous les députés qui désiraient les voir. La Chambre a autant de droits à examiner les documents originaux qu'un comité de la Chambre ; et l'honorable ministre (M. Davies) a fait produire une masse de papiers originaux pour les soumettre à l'examen de tout membre du comité. S'il en est ainsi au comité des comptes publics, pourquoi ne le ferait-on pas en cette Chambre ? En outre, si je suis bien renseigné, cette année même, lorsqu'il s'est agi du contrat du service rapide, l'original du document signé par sir Richard Cartwright, en sa qualité de représentant du gouvernement, a été produit en cette Chambre.

Si un membre de cette Chambre désire voir le document qui a été signé par les parties contractantes, nous avons le droit de demander que le ministre le produise devant la Chambre. Si le ministre prétend se conformer à la doctrine constitutionnelle, je dis que c'est une doctrine nouvelle contre laquelle je proteste. Ce n'est pas tant que la véracité du ministre soit mise en doute, mais il peut être établi qu'il est faillible, et nous ne voulons admettre l'infailibilité d'aucun ministre. Je demande au leader de la Chambre, qui est un ancien député, au courant de la doctrine constitutionnelle, si nous avons, ou non, le droit de voir l'original de ce contrat.

M. SPROULE : La question me semble être celle-ci : le ministre a-t-il admis que la copie contient plusieurs erreurs typographiques. Comment pouvons-nous savoir ce qui est conforme à l'original et ce qui ne l'est pas ? Il ne nous a pas signalé ces erreurs en passant, et nous les avons acceptées comme conformes. Il aurait dû au moins les signaler au président, pour qu'il les corrigât à mesure que les articles étaient adoptés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne sommes pas à adopter ces articles. La résolution ne contient qu'un seul article, et il comprend les deux contrats ; mon intention est de demander au comité la permission de faire les corrections nécessaires dans les trois ou quatre cas où il y a lieu, afin que les contrats approuvés par la Chambre soient exactement conformes.

M. FOSTER.

formes aux contrats tels que préparés. Dans la quatrième clause, par exemple, le mot "appartenant" devrait se lire "appartenant."

M. INGRAM : Je crois que nous avons le droit de voir l'original de ce document. Je me rappelle très bien que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a, à différentes reprises, appelé l'attention de l'honorable ministre sur le mot "est" et que ce dernier a persisté à dire que c'était "est."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député fait erreur. On n'a pas appelé mon attention sur le mot "est."

M. INGRAM : Je me rappelle positivement qu'on lui a fait remarquer la chose trois ou quatre fois, et que l'honorable ministre a persisté à dire que c'était "est." Mais mon honorable ami à ma droite ayant continué à prétendre qu'il n'était pas dans l'intérêt du gouvernement de mettre le mot "est" à la place du mot "ouest", nous voyons maintenant l'honorable ministre venir nous dire que c'est une erreur typographique et que nous devons l'accepter comme telle. Pour cette raison, je prétends que nous devons voir l'original.

M. FOSTER : Dois-je comprendre que le gouvernement prétend que lorsque la Chambre est appelée à ratifier un contrat, elle n'a pas le droit de voir l'original ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La prétention du gouvernement est que nous avons fait imprimer l'arrangement qui a été conclu et que nous demandons à la Chambre de ratifier. S'il n'existe pas de tel arrangement, alors toute législation sur ce sujet est nulle.

M. BORDEN (Halifax) : Nous avons tous intérêt à ce que les lois que nous faisons ne soient pas inutiles. Je dois dire aussi que j'ai très distinctement entendu l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) appeler l'attention de l'honorable ministre sur le mot "est" qui se trouve dans la clause 44. Il est possible que ce dernier n'ait pas compris mon honorable ami, mais, pour ma part, je l'ai très bien compris, et, dans ces circonstances, vu que l'imprimé contient plusieurs erreurs typographiques, il me semble très raisonnable d'insister pour que l'original soit produit afin de pouvoir le comparer avec les copies imprimées.

M. BRITTON : La vraie position n'est-elle pas celle-ci : Un arrangement a été conclu entre le gouvernement et le Grand Tronc de chemin de fer. Cet arrangement ne vaudra qu'après avoir été ratifié par la Chambre. La majorité des membres de l'opposition ne veut pas qu'il soit ratifié. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que le changement qu'il propose a pour but de rendre la copie imprimée conforme à l'original. Dans ce cas, nous savons ce que nous faisons ; l'arrangement original sera ratifié, et personne n'aura à se plaindre. Si, d'un autre côté, les changements que propose le ministre ne rendent pas la copie imprimée conforme à l'original, comme le prétend le ministre, le résultat sera justement ce que désire l'opposition. Il n'existera pas d'arrangement véritable, et tout ce que nous aurons fait ne

vaudra rien, à moins que le Grand Tronc de chemin de fer ne consente à accepter l'arrangement tel que ratifié par la Chambre.

Quant à la différence dans la date dont on a tant parlé, tous ceux qui ont quelque habitude des documents de cette nature, savent que bien souvent, la date est mise comme faisant partie de l'arrangement, bien que ce dernier ne soit définitivement conclu que plus tard; et j'avoue ne voir là aucune objection légale. L'arrangement est supposé avoir été signé à la date mentionnée, bien qu'en réalité, il puisse avoir été signé à une autre date.

M. CLANCY : L'honorable député ne croit-il pas que la Chambre a droit d'avoir sous les yeux, non pas ce qu'on prétend être une copie du contrat et qui contient plusieurs erreurs, mais l'original même? Je voudrais que l'honorable député en sa qualité d'avocat dise à la Chambre si elle a droit d'avoir l'original du contrat, chaque ligne et chaque mot de ce contrat, avant d'être appelée à le ratifier. Si la copie d'un document était produite en cour, l'honorable député ne l'accepterait pas, et insisterait pour voir l'original. Il dit que l'opposition ne veut pas que l'arrangement soit ratifié, et que, dans ce cas, nous devrions être satisfaits si l'arrangement qui sera ratifié n'est pas celui qui a été conclu entre les parties. Voilà un raisonnement pour le moins extraordinaire dans la bouche d'un homme qui occupe au barreau, une position aussi éminente que l'honorable député de Kingston.

M. BRITTON : Je ne siège pas depuis longtemps dans ce parlement, et mon opinion sur les coutumes parlementaires peut ne pas avoir grand poids, mais je prétends que dans un cas comme celui-ci, nous devons prendre la parole du ministre lorsqu'il déclare que l'original est de telle et telle manière, et qu'il propose de modifier la copie imprimée de manière à la rendre conforme à l'original. Maintenant, si j'avais à répondre à la question qui m'a été posée, quelle que fût la valeur de mon opinion, je dirais que l'original devrait être ici.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai assisté dans cette Chambre même, à l'adoption d'une multitude de contrats; bien souvent j'étais opposé à leur ratification, et comme question de procédure parlementaire, je dois dire que je n'ai jamais vu la Chambre insister sur la production de l'original. Cependant, si l'opposition ne peut pas procéder à la discussion sans voir l'original, je n'ai pas de doute que mon honorable ami le produira.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis certain que la déclaration que vient de faire le leader de la Chambre recevra l'approbation unanime. Bien qu'il ne soit pas toujours nécessaire de produire l'original d'un arrangement, tous ceux qui ont quelque expérience en matière de procédure parlementaire, admettront que le gouvernement a toujours produit les originaux. Il n'y a pas d'exemple qu'un contrat aussi important que celui-ci n'ait pas été produit lorsqu'il était demandé. Dans le cas actuel, cela est d'autant plus nécessaire que l'honorable ministre admet que la copie imprimée contient des erreurs. Supposons que par suite d'erreurs typographiques ou autres, le document qu'on nous demande de ratifier ne soit pas conforme à l'original, dans quelle position nous trouverons-nous?

Le Grand Tronc de chemin de fer n'est lié qu'à un arrangement, celui de l'original, et quand bien

même nous ratifierions un arrangement que la compagnie n'a pas signé, qui diffère de celui qu'elle a signé, cela ne l'engagerait à rien, et toute cette législation serait inutile. Je ne comprends pas l'hésitation du ministre à se rendre à la demande de son chef, le ministre du Commerce, et à produire le document original devant la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis surpris d'entendre l'honorable député parler ainsi. D'abord, cette affirmation que c'est l'habitude de produire les originaux est plus que risquée, et jusqu'à présent, cela ne s'est jamais fait. C'est du moins ce qui m'a été dit, et je crois que c'est la vérité.

De plus, je nie absolument qu'une erreur d'écriture, qu'une erreur typographique évidente, dans le document qui aurait été signé, qui ne concorderait pas avec celui qui aurait été ratifié par le parlement, et invaliderait nécessairement le contrat ratifié par le parlement. D'un autre côté, s'il y avait entre les deux documents une différence essentielle, si l'acte adopté par le parlement ratifiait un contrat sensiblement différent de celui qui aurait été signé, le Grand Troc de chemin de fer pourrait dire : Le contrat que nous avons passé avec vous n'a pas été ratifié, et partant il ne nous lie pas.

Je n'ai aucune objection à produire l'original, mais la Chambre peut continuer le débat, et s'il est constaté que l'arrangement qui a été signé contient le mot "est" à la place du mot "ouest," l'erreur est si évidente et si palpable, pour ceux qui ont lu la clause, que cela ne peut affecter la validité de l'arrangement conclu entre le Grand Tronc de chemin de fer et nous.

Je dis que ce mot est une erreur de plume et bien que je ne prétende pas qu'il ne se trouvait pas dans le projet de contrat écrit tel qu'il a été préparé, tel qu'il a été convenu, une lecture attentive par les employés de mon bureau l'aurait sans doute fait découvrir. Je suis convaincu que c'est une erreur typographique, et on ne peut pas s'attendre à ce que chaque ministre se mette à une table et corrige les épreuves de tous les documents pour s'assurer s'ils sont bien conformes aux originaux. Ainsi, je ne suis pas en mesure d'affirmer que le document signé par la compagnie ne contient pas le mot "est." Mais je suis absolument certain que l'arrangement tel que conclu comportait le mot "ouest," qu'il ne pouvait comporter rien autre chose que "ouest," que sans ce mot "ouest," la clause n'a aucun sens, puisque le Grand Tronc n'a pas de ligne à l'est de ce point. Si la Chambre veut continuer à discuter les autres clauses du contrat, nous pouvons en réserver l'adoption finale jusqu'à ce que l'original soit produit.

Sir CHARLES TUPPER : Je vois avec plaisir ce consentement du ministre, mais s'il l'avait donné une heure plus tôt, il aurait épargné beaucoup de temps. Nous ne demandons pas que le document soit réellement déposé sur le bureau de la Chambre, mais nous voulons qu'il soit disponible, afin que les députés qui posent des questions puissent avoir des réponses autorisées et que la Chambre puisse procéder régulièrement. Je crois que nous pouvons accepter la proposition de continuer la discussion, avec l'entente qu'il sera loisible de faire les amendements jugés nécessaires, après que les deux documents auront été préparés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si le mot "est" est dans l'original, c'est évidemment une erreur, et il faudrait le mot "ouest." Pour ma part, je n'aurais aucune objection à proposer au comité de modifier la copie imprimée, puisque cela la ferait concorder avec ce que nous aurons l'intention de mettre.

M. FOSTER : Dans ce cas, laissons-le, et l'original sera ici, disons ce soir.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est entendu que ce n'est pas pour être déposé sur le bureau de la Chambre.

Sir CHARLES TUPPER : Non; nous ne demandons pas cela, mais il sera à notre disposition pour faire les comparaisons.

M. WALLACE : Il est inutile de déposer le document sur le bureau de la Chambre, car il deviendrait alors la propriété de la Chambre. Je remarque une autre grave erreur dans le document qui nous a été distribué et qui est supposé être une copie de l'arrangement conclu. Je vois qu'il est signé, au bas, "Chs.-M. Hays, gérant général," et "Andrew-G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux."

Bien que ce soit, je suppose, un contrat fait sous le sceau de l'Etat, je ne le vois pas sur cette copie. On dira peut-être que cela n'est pas important, mais je crois le contraire. Il y a quelques jours, par exemple, on a déposé devant la Chambre un document portant la date du 14 juin, un contrat entre le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et Petersen, Tate et Cie, constructeurs de navires. Si on consulte la page 400 (v.a.) des procès-verbaux, on voit que ce document est complet et que le sceau y est, ou du moins les deux lettres "L.S.", à la place du sceau. Le document que nous sommes maintenant à étudier n'est pas complet; il nous est soumis sous une forme défectueuse. J'ai cru devoir faire remarquer cette lacune au ministre des Chemins de fer et Canaux.

Clause 3.

Que la compagnie construira la partie inachevée de sa ligne à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement et avec une pente de 52.80 par mille, et en outre elle réduira, sur la ligne déjà construite, les pentes de Mont-Carmel et à la rivière Saint-François à un chiffre maximum de 52.80 par mille.

M. SPROULE : Cela laisserait supposer que les deux endroits mentionnés sont les seuls où ce changement soit nécessaire. S'il y a d'autres endroits où la pente est de plus de 52.80 par mille, il faudrait y remédier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a que ces deux pentes qui aient plus de 52.80 au mille. Nous en sommes absolument certains.

M. HAGGART : Le ministre veut-il dire que le chemin aura une pente uniforme de 52.80 au mille, ou que cela sera la pente maxima ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je veux dire que cela sera la pente maxima. Le mot "uniforme" est une erreur de plume, et l'article devra être modifié dans ce sens;

Sir CHARLES TUPPER.

Clause 4.

Que la compagnie convient par les présentes avec Sa Majesté qu'elle s'engage à mettre Sa Majesté en possession du chemin de fer achevé à la date ci-dessus mentionnée ou avant libre de toute charge quelconque; que toutes hypothèques prises ci-devant sur les propriétés de la compagnie, ou obligations émises, seront annulées et éteintes avant que Sa Majesté prenne possession de la dite ligne, autant que ces hypothèques ou émission d'obligations pourront affecter ou grever le chemin de fer affirmé par les présentes; que toutes réclamations non réglées pour droit de parcours sur la dite ligne de chemin de fer ou ses embranchements seront entièrement payées et réglées; que tout transfert de droit de parcours sur aucune partie de la dite ligne de chemin de fer ou de ses embranchements qui ne sera pas exécuté par les ayants-droit et délivré à la compagnie, sera, avant l'acceptation de ce bail, dûment exécuté et délivré par les ayants-droit; et toutes réclamations ou demandes non réglées d'aucune espèce ou description qui pourront préjudicier ou affecter les propriétés de la compagnie affermées à Sa Majesté par les présentes, seront complètement acquittées et réglées, et de plus, que dans le cas où une réclamation pour droit de parcours, ou dans le cas où le paiement d'une dette ou créance que la compagnie aurait dû payer ou régler aux termes des présentes, serait ci-après réclamé à Sa Majesté, cette dernière si elle l'acquitte, déduira le chiffre de cette réclamation du montant de tous deniers d'affermage dus et payables en vertu du présent bail.

M. FOSTER : Avant que cet article soit lu, je demanderai un petit renseignement au ministre. Ceci se rapporte aux dettes, par obligations ou autres, de la compagnie. Peut-il nous dire quelle est la position actuelle de la compagnie sous ce rapport, quels sont les actionnaires, quelles sont les obligations émises, quel est le montant des obligations par mille, et quel est le taux de l'intérêt sur ces obligations ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crains de ne pas pouvoir fournir à l'honorable député le renseignement qu'il demande. Une des conditions de l'arrangement, c'est que la compagnie démontrera à la satisfaction du gouvernement que sa propriété est libre de toute dette, lorsque le gouvernement en prendra possession.

Nous avons stipulé que nous aurons le droit d'affecter le loyer que nous devons payer en vertu de cet arrangement, et éteindre les obligations qui ne deviendront dues qu'après l'exécution du contrat, et les détenteurs de ces débentures n'auront de recours que sur le loyer. La propriété doit être libre de toutes charges. Je ne puis pas dire au juste le montant des obligations émises, mais je crois qu'il est dans les environs d'un million. Elles sont, je crois, hypothéquées et entre les mains d'une ou plusieurs banques. Je n'ai pas de renseignements bien précis sur ce point, et je n'ai pas cru nécessaire d'en faire un examen minutieux.

M. FOSTER : Quelques-unes de ces obligations sont-elles entre les mains du public, ou sont-elles toutes déposées en garantie dans les banques ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis rien dire de positif, mais je suis sous l'impression que la compagnie peut les avoir en tout temps soit pour les remettre au gouvernement soit pour en disposer autrement, si le gouvernement ou ses procureurs, lorsqu'il s'agira de régler cette affaire, ont l'assurance qu'elles sont complètement éteintes et que la propriété est libre de toutes charges. J'ignore par qui elles sont détenues, ou si elles sont disséminées entre plusieurs détenteurs, mais je ne crois pas qu'elle soient disséminées.

M. FOSTER : L'honorable ministre est-il d'opinion que le paragraphe de cet article qui a trait aux réclamations non réglées pour droit de passage comprend toutes les réclamations pour droit de passage ? ou bien est-il entendu que toutes ces réclamations sont réglées ? Ce que je voudrais savoir, c'est ceci : L'honorable ministre est-il certain qu'après que l'arrangement aura été conclu, le gouvernement ne sera pas appelé à régler des réclamations pour dommages-intérêts qui, bien que n'ayant pas encore été présentées, peuvent être encore valides. Ou bien, est-il entendu que toutes les réclamations ont été réglées, ou sont assez avancées pour être couvertes par cette clause ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je comprends que la plus grande partie des réclamations ont été payées, mais pas toutes. Je crois qu'il y en a dont le montant n'est pas encore déterminé. Quant à celles-là, qu'elles aient été présentées ou non, nous nous proposons de nous réserver le droit, comme nous croyons l'avoir fait, de payer les réclamations qui pourraient surgir, et s'il en surgit, nous aurons le droit de déduire du loyer une somme suffisante pour les payer.

M. FOSTER : Vous êtes-vous réservé ce pouvoir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le crois, par les dernières lignes de l'article suivant :

Clause 8.

Que Sa Majesté achètera le matériel roulant et les approvisionnements du chemin de fer de la compagnie au prix d'évaluation qui sera convenu entre la compagnie et le ministre.

M. SPROULE : Nous devrions avoir quelques renseignements au sujet de ce matériel roulant, avant que nous en autorisions l'achat ; cela est très important. En quoi consiste ce matériel et à quelle somme est-il évalué ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire que je n'ai pas la moindre idée de la valeur de ce matériel. On me dit qu'il est en assez bon état, mais je n'en sais rien, et je ne voudrais pas me baser sur les renseignements que je possède. La Couronne peut se réserver le droit de prendre le matériel roulant, si elle peut l'obtenir à un prix qu'elle considérera raisonnable.

Sir CHARLES TUPPER : Je crois que l'honorable ministre s'apercevra qu'il se trompe. Il n'est pas libre de l'accepter ou de le refuser ; il est obligé de le prendre, mais seulement après évaluation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une manière différente de dire la même chose. Je considère que la compagnie est tenue de nous vendre son matériel roulant, et que nous sommes aussi tenus de l'acheter, si nous pouvons nous entendre sur un prix raisonnable. Si la compagnie demande trop cher, nous ne sommes pas tenus d'acheter. Il faut que nous l'ayons à ce que nous considérerons un prix équitable, sans cela, nous ne le prendrons pas.

M. SPROULE : S'il y a désaccord, qui déterminera la valeur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans le cas de désaccord, il n'est pas question de faire déterminer la valeur. Le ministre a le droit de le prendre ou de le refuser à son choix.

Sir CHARLES TUPPER : Supposons que vous ne vous entendiez pas sur l'estimation dont il est question dans cet article, y a-t-il un moyen de déterminer ce qui sera fait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, et je vais expliquer pourquoi. J'ai considéré que dans une affaire de ce genre, qui n'est pas une condition essentielle du contrat, nous ne devons pas être dans l'obligation d'acheter, surtout à un prix qui pourrait être déterminé par une tierce partie. Si nous ne pouvons pas nous entendre, je ne veux pas, pour ma part, obliger le gouvernement à accepter un prix qui pourra être déterminé par un tiers.

Si nous ne pouvons convenir d'un prix, alors nous ne prendrons pas l'article du tout, nous sommes libres. Je considérerais seulement que nous sommes obligés de traiter les parties avec justice, et de prendre leurs biens s'ils consentent à nous les vendre à un prix raisonnable.

M. SPROULE : Supposant que le ministre voudrait leur payer beaucoup trop cher pour l'article ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, je suppose que le parlement nous mettrait à la porte.

M. FOSTER : N'est-il pas un peu étrange que mon honorable ami se mette à l'œuvre et achète un chemin, et qu'en achetant le chemin, il soit si lent qu'il n'obtient pas un rapport d'ingénieur sur ce chemin et n'agisse pas conformément à l'avis de son ingénieur avant d'avoir signé le contrat ? Puis il se met à l'œuvre et s'oblige à acheter ce matériel roulant à une évaluation, et il nous dit réellement qu'il n'a aucun état de l'un de ses officiers sur le montant de matériel roulant qu'il y a sur le chemin ou sa qualité, ou quoi que ce soit de cette nature.

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

M. FOSTER : Eh bien ! je suis peiné que mon honorable ami ait à admettre cela.

Clause 9.

Que Sa Majesté ne sera pas tenue de prendre livraison du dit chemin de fer, et le prix d'affermage stipulé dans les présentes ne sera pas payable à la compagnie tant que la dite ligne de ce chemin de fer et ses embranchements ne seront pas entièrement terminés à la satisfaction du ministre ou de l'ingénieur du département des Chemins de fer et prêts à être exploités pour les fins du chemin de fer Intercolonial.

M. FOSTER : Ce mot "ou" n'est pas une erreur de copiste, entre le ministre et l'ingénieur n'est-ce pas ? Est-ce que ce devrait être "et" ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ce doit être "ou". J'ai un mémoire du sous-ministre qui montre que le mot "est" dans la clause 44, devrait être "ouest". J'ai envoyé chercher la convention. Je crois que le mot doit être indubitablement "ouest" pour répondre au sens de la phrase.

M. FOSTER : Mon honorable ami a exprimé un doute sur la question de savoir si le mot était "est" ou "ouest" dans l'original.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il n'y a aucun doute que le mot "est" doit être "ouest" pour avoir quelque signification raisonnable. Quant à l'apposition du sceau sur le document, on me dit que le document porte le sceau et que c'est par une erreur de la part de ceux qui ont fait les copies que les lettres L. S. n'ont pas été placées en regard du nom. Je recommanderais de faire le changement maintenant dans les deux cas. Si l'honorable monsieur voulait consentir à laisser le comité lever la séance, on ne peut arriver à la phase finale, et j'aurai le document que je montrerai à mon honorable ami (M. Foster).

M. FOSTER : Cela me satisfera.

M. TISDALE : Je dirai au ministre que si vous changez le mot "est" pour le mot "ouest" vous serez obligés d'insérer une clause.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non pas, si c'est une erreur évidente. Avez-vous quelque doute que ce soit une erreur évidente ?

M. TISDALE : Je n'ai aucun doute que ce soit évident, mais c'est important, à moins d'exécuter de nouveau l'instrument et que nous le confirmons, cela pourrait créer une question désagréable.

M. LOUNT : La cour y lirait "ouest" sans aucun doute.

M. FOSTER : S'il était dit "est" dans le document.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Certainement ; c'est une erreur évidente.

M. FOSTER : Quelle cour ?

M. LOUNT : La cour de Justice.

M. FOSTER : C'est une mauvaise loi, j'en ai peur. Résolution à rapporter.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

Sir CHARLES TUPPER : J'aimerais demander à l'honorable leader de la Chambre (sir Richard Cartwright) s'il se propose de siéger samedi.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je serai probablement en état de le dire ce soir, lorsque je verrai quels progrès nous avons faits.

M. BERGERON : Vous serez obligé de faire la motion aujourd'hui.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non. Il y a deux jours pour faire motion.

Sir CHARLES TUPPER : Nous consentirons volontiers à ce qui sera le plus commode.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'affaire est entre les mains de mon honorable ami. Si sa M. BLAIR.

soif de renseignements peut être étanchée par petites gorgées, nous pourrions terminer, mais s'il veut l'étancher à longs traits, je ne sais pas quel sera le résultat.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

Tout sucre au-dessus du numéro seize, type de Hollande, sous le rapport de la couleur, et tous sucres raffinés de toute espèce, qualité ou type, un centin par livre.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Fielding) se propose-t-il de faire quelque changement sur cet article ?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Non, nous ne nous proposons pas de faire de changements.

Sir CHARLES TUPPER : J'aimerais demander à mon honorable ami (M. Fielding) s'il a quelque renseignement sur l'effet de ces droits sur le sucre, tel qu'actuellement arrangés pour le commerce du sucre des Antilles à Halifax ; on est fortement d'opinion là-bas que ce droit fera un dommage très sérieux.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable monsieur se trompe un peu sur l'état des choses. L'item dans lequel le commerce des Antilles est le plus particulièrement intéressé est le premier item sur la liste. Sur cet item, nous n'avons fait aucun changement. L'item se trouve exactement dans la même position qu'auparavant. Je suis prêt à dire que le commerce des Antilles a représenté que le droit spécifique d'un demi-centin par livre sur toutes les qualités n'encourage pas ce commerce ; et cela est bien digne de considération. Nous avons éprouvé quelques difficultés, cependant, à la présente phase de la session, à rouvrir la question, et nous sommes portés à croire qu'il vaut mieux laisser la chose dans l'état actuel pendant quelques mois encore, durant lesquels nous étudierons la question de changer la forme du droit lorsque le parlement se réunira de nouveau. Le produit particulier qui intéresse le commerce des Antilles est le sucre brut, et sur cet article, nous n'avons fait aucun changement.

Sir CHARLES TUPPER : Mais cependant le changement fait dans les droits a porté un coup sérieux au commerce des Antilles..

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, je crois que ce n'est pas tout à fait exact. Ce n'est pas contre le changement des droits qu'ils ont des objections ; mais c'est le droit spécifique que mon honorable ami a introduit dans son tarif et qui, de même que tous les droits spécifiques, porte un peu plus lourdement sur les qualités inférieures. La question du sucre est toujours une question difficile et compliquée ; et après mûre délibération, nous sommes venus à la conclusion qu'il vaut mieux laisser reposer l'affaire pour le moment que d'essayer de faire aujourd'hui un changement qui pourrait convenir aux besoins du commerce des Antilles, mais qui, en somme, pourrait ne pas satisfaire tous les intéressés.

M. FOSTER : Il est bien évident que les honorables messieurs sont littéralement incapables de se décider sur ce qu'ils doivent faire, et ils proposent de prendre encore six ou sept mois pour étudier la question. Si tel est le cas, il est bon d'aller avec précaution sur une question qui affecte une industrie si considérable, et qui a trait non seulement au travail de notre population, mais encore au commerce extérieur à un haut degré. Comme cet état d'indécision sur ce qu'il est mieux de faire en définitive est franchement admis par mon honorable ami, ne croit-il pas qu'il vaut mieux laisser les droits tels qu'ils étaient auparavant, jusqu'à ce qu'ils aient pu prendre tout le temps nécessaire pour étudier la question et d'en venir à une décision finale sur la plus sage ligne de conduite à suivre ? Mon honorable ami élague les résultats réels de sa propre prudence en faisant le changement qu'il a fait. Sous l'ancien tarif, l'industrie sucrière était raisonnablement prospère, et les affaires allaient bien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Laisser les droits exactement comme ils étaient auparavant ne serait pas considéré comme satisfaisant pour tous les intéressés. Cela n'accorderait aucun avantage au commerce des Antilles, parce que le sucre brut, qui les intéresse plus particulièrement, est laissé exactement comme il était auparavant. Nous avons changé le droit sur le sucre raffiné, et excepté en ce qui concerne les rapports qui ont toujours existé entre l'importateur et l'acheteur de sucre, il n'y a aucun rapport entre les deux. Le raffineur se plaint indubitablement de la réduction que nous avons faite dans le droit sur le sucre raffiné ; mais il est juste aussi de dire que la continuation de l'ancien droit sur le sucre brut est critiquée par le commerce des Antilles. Il se plaint du droit spécifique que mon honorable ami a adopté il y a trois ans ; et il y a de justes raisons de douter que ce soit la meilleure forme de droits. Si nous avions laissé les droits exactement comme mon honorable ami le donne à entendre sur les deux qualités, il fait erreur lorsqu'il suppose que cela satisferait le commerce des sucres. Le commerce des Antilles se plaindrait encore comme il le fait aujourd'hui du droit spécifique.

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami semble croire que le commerce des Antilles seul est affecté par le droit sur le sucre brut, et que vu qu'il n'a pas changé ce droit, il n'a rien fait pour nuire au commerce des Antilles. L'honorable monsieur pourrait faire disparaître complètement tout le commerce des Antilles, et cependant, laisser le droit sur le sucre brut juste comme il est. Que faire du sucre après l'avoir apporté ici, est la question sur laquelle tourne le sujet : et, par conséquent, c'est une échappatoire, à mon avis, de dire que le commerce des Antilles n'est pas gravement affecté parce que le droit sur le sucre brut reste comme il était. Je ne révoque pas en doute la déclaration de mon honorable ami que le commerce des Antilles aurait pu ne pas être satisfait des choses, telles qu'elles existent. On m'informe que depuis le changement de tarif fait par les honorables membres de la droite, les marchands de Halifax ont écrit à 140 personnes avec lesquelles elles faisaient le commerce dans les Antilles, de ne plus envoyer de sucre. De fait, elles considèrent que le changement opéré par l'honorable ministre a porté un coup non seulement

grave, mais fatal au commerce des Antilles, et je crois qu'il y a beaucoup de force dans ce que dit mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances (M. Foster), savoir, qu'en tant que l'honorable monsieur admet qu'après toute la considération qu'ils ont portée au sujet, ils n'ont pas encore décidé si la politique qu'ils ont adoptée est une politique qu'il serait sage de continuer à maintenir, il serait raisonnable de laisser la question ouverte, comme elle était auparavant pour l'étudier davantage, et, par un changement qu'eux-mêmes ne sont pas du tout convaincus devoir être permanent, déranger ainsi plus complètement qu'auparavant un commerce aussi important que celui du Canada et des Antilles. Je crois réellement que mon honorable ami servirait les intérêts du gouvernement, et je suis certain qu'il servirait les intérêts du pays si, jusqu'à ce qu'il soit en état de donner à la question telle considération qui ne lui fasse aucun doute sur la ligne de conduite à suivre, il laissait les choses dans l'état où elles étaient. Je dirai à mon honorable ami qu'il n'est pas trop tard pour adopter cette ligne de conduite, et ce serait parfaitement logique avec la déclaration qu'il a faite aujourd'hui.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable monsieur se trompe légèrement, lorsqu'il dit que nous n'avons pas pris un parti quant à la sagesse de la ligne de conduite à suivre. Nous avons décidé que nous croyons que le changement que nous avons fait est sage, bien que naturellement nous puissions nous tromper. La seule question est de savoir si nous ne pourrions pas aller plus loin et faire un changement dans les droits sur le sucre brut, ou dans le mode de perception des droits sur le sucre brut. C'est un point sur lequel il y a amplement matière à discussion. C'est sur ce point que j'ai exprimé quelques doutes, si le droit spécifique ou un droit basé sur l'épreuve du polariscope est le meilleur. Je crois que l'honorable monsieur a tort de dire que le commerce des Antilles est hostile au changement que nous avons fait. Tout ce dont il se plaint, si toutefois il se plaint, c'est que nous n'ayons pas fait un plus grand changement ou que nous n'ayons pas changé la méthode de perception des droits sur le sucre brut. Naturellement, je comprends ce rapport entre le commerce des Antilles et le raffinage dont l'honorable monsieur a parlé, en ce sens que le commerçant des Antilles doit avoir un marché pour son sucre.

M. FOSTER : Vous ne pouvez pas séparer ces deux intérêts, parce que s'il ne se fait pas de raffinage dans le pays, le commerce des Antilles doit tomber de toutes pièces, parce que personne n'importera de sucre brut s'il n'y a personne ici pour le raffiner. Lorsque mon honorable ami a baissé les droits sur le sucre raffiné, il a frappé l'industrie du raffinage dans le pays, ce qui réagira directement sur le commerce du sucre brut avec les Antilles, aussi bien que sur le commerce du sucre de betteraves avec l'Europe. De sorte que mon honorable ami peut être convaincu que s'il peut garder les droits juste comme ils étaient, il pourrait y avoir quelque mécontentement à propos de la question de savoir si le droit ne devrait pas être imposé comme droit spécifique simplement et absolument sur le sucre à tant par livre, ou si l'on ne devrait pas employer d'autres épreuves. Mon honorable ami, cependant, conserverait l'industrie du raffinage dans ce pays

ainsi bien que le commerce du sucre brut. Si le gouvernement admet qu'il ne sait pas trop ce qui est en réalité le mieux pour toute cette industrie en général, je crois que l'argument est presque irrésistible, qu'il ne devrait pas mettre en péril, même pour six mois, la grande industrie du raffinage et le commerce connexe de l'importation du sucre brut. Il serait parfaitement logique et juste, ce que des hommes d'affaires devraient faire, s'ils ne trouvent pas un moyen d'amélioration qui les satisfasse réellement, de laisser les choses dans l'état où elles étaient, lorsqu'ils sont certains qu'en agissant ainsi, ils ne mettent en péril ni l'une ni l'autre de ces industries.

M. SPROULE: En ouvrant les tableaux du commerce et de la navigation, si le droit affecte les Antilles anglaises, il doit également affecter d'autres pays. L'an dernier nous avons importé de la Guyane anglaise, 6,000,000 de livres; des Antilles anglaises 90,000,000 de livres; de la Belgique, 16,000,000 de livres; des Indes orientales, 14,000,000 de livres; de l'Allemagne, 8,500,000 livres, et une grande quantité des Îles Philippines et des Antilles espagnoles.

Sucre candi, brun ou blanc, et confiseries, y compris les gomes sucrées, les écorces candies et le maïs cruvé, un demi-centin par livre et trente-cinq pour cent *ad valorem*.

M. FOSTER: C'est un changement sur le premier tarif qui a été présenté.

Le MINISTRE DES FINANCES: Oui.

M. FOSTER: Consistant dans l'addition du droit spécifique.

Le MINISTRE DES FINANCES: Dans le tarif de 1894, le droit sur le sucre candi était de 35 pour 100. Puis, dans le tarif de 1895, un droit de $\frac{1}{2}$ centin par livre a été ajouté sur le sucre, et a été également ajouté sur le sucre candi. Notre première rédaction des résolutions y faisait un changement, mais nous avons décidé de rétablir le droit primitif pour cette raison. Le droit différentiel s'appliquera au sucre candi, mais non pas au sucre importé des pays qui n'obtiennent pas l'avantage du tarif réciproque. Par conséquent, le confiseur n'aura pas son sucre à meilleur marché, si ce n'est du montant de la réduction sur le sucre raffiné. Nous savons que l'Angleterre est le plus grand marché du monde pour le sucre, et qu'elle en emploie de grandes quantités pour faire du sucre candi, de sorte qu'il sera importé des quantités considérables de confiseries de la mère-patrie en vertu du tarif réciproque. De sorte qu'en réalité, en laissant ce droit comme il était dans l'ancien tarif, nous faisons, en ce qui concerne la mère-patrie, une réduction très importante.

M. FOSTER: A quel taux les gomes sucrées entrèrent-elles?

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson): 20 pour 100.

A six heures, le comité suspend sa séance.

Séance du soir.

Farine de maïs pour fins de distillation, sujet aux règlements qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sept cents et demi par boisseau.

M. FOSTER.

Sir CHARLES TUPPER: Il y aura une discussion sur cet item.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson): Mieux vaut prendre la discussion sur l'item admis en franchise.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Nous comprenons que la discussion pourra couvrir les deux items, parce qu'ils se rapportent l'un à l'autre, et nous pouvons prendre tout de suite l'item admis en franchise.

Articles admis en franchise—Maïs, n.s.a.

M. MACDONALD (King): Je désire dire quelques mots sur cet item qui affecte tout le pays, mais qui affecte tout spécialement la province dont je viens. Je regrette beaucoup que le gouvernement ait jugé à propos d'enlever les droits sur le maïs. Un droit de 7 $\frac{1}{2}$ centins par boisseau a été laissé sur le maïs pour la distillation, mais le maïs entrant pour d'autres fins est admis en franchise. Je crois que le gouvernement trouvera difficile la perception du droit sur le maïs importé pour la distillation. Rien n'empêche un cultivateur de vendre son maïs à un distillateur et de le remplacer par du maïs importé. Je crois que le contrôleur des Douanes ne pourra pas suivre ce maïs jusqu'au point d'empêcher le cultivateur de vendre le maïs importé au distillateur. Comme l'a signalé le ministre des Finances, hier, il est très difficile de percevoir les droits sur les articles qui sont admis en franchise pour un objet et impossible pour un autre. Je suis certain qu'on trouvera que tel sera le cas pour le maïs. Une grande quantité de grosses céréales est cultivée dans le pays, non seulement en quantité suffisante pour la consommation locale, mais aussi pour nous en donner une grande quantité pour l'exportation. En ce qui concerne l'Île du Prince-Edouard, depuis quelques années, nous avons trouvé que le marché local suffisait pour la consommation de toutes nos grosses céréales, excepté, peut-être, une faible proportion qu'on a pu envoyer à Terre-Neuve ou aux Antilles. La grande masse de nos grosses céréales a été prise par les marchés locaux de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. L'an dernier, il y a eu une très forte récolte d'avoine dans toutes les parties du pays, et spécialement dans les provinces maritimes.

Il en est résulté que nous en avions plus qu'il n'en fallait pour approvisionner le marché que nous avions jusque-là, et le surplus a dû être expédié en Angleterre. La conséquence a été que le prix a baissé, de sorte que les cultivateurs n'ont pas réalisé un prix qui les rémunérât de la culture de cet article. Les prix seront encore réduits par l'importation d'une grande quantité de maïs, lorsque les droits sur le maïs auront été enlevés. Nous trouvons qu'en 1878 nous avons importé pour une valeur de \$3,335,619 de maïs; en 1894, nous n'en avons importé que pour une valeur de \$683,877. Cela signifie qu'une valeur de \$2,851,742 de maïs a été remplacée par des menus grains cultivés dans notre propre pays. Je prétends que l'admission du maïs en franchise dans ce pays aura l'effet de déprécier davantage le prix que nous avons obtenu pour les menus grains cultivés dans notre pays. Tandis que le maïs franc de droits peut avoir un certain avantage pour les cultivateurs qui engraisent beaucoup d'animaux et qui peuvent en profiter, la grande majorité des cultivateurs plus pauvres dans

le pays n'ont pas les moyens de cultiver l'avoine qu'ils sont obligés de cultiver et de vendre à 20 ou 22 centins le boisseau, et ensuite importer du maïs des Etats-Unis où l'on récolte 2,151,000,000 de boisseaux de maïs. Ce peut être un peu avantageux pour les grands éleveurs, mais les cultivateurs en général et les plus pauvres classes de la population qui ont en réalité plus besoin d'une législation en leur faveur que les grands et riches éleveurs, ne pourraient nullement en profiter. Je connais suffisamment mon propre pays pour savoir cela, et je connais ce dont je parle. Or, M. l'Orateur, si se cultive dans ce pays beaucoup plus et même plusieurs fois plus de maïs, d'après ce que je comprends, qu'il n'en faudrait pour approvisionner les distillateurs du pays. Comme je l'ai déjà dit, rien n'empêche nos cultivateurs de vendre aux distillateurs le maïs qu'ils emploieraient pour nourrir leurs animaux, et ensuite importer du maïs américain pour remplacer celui qu'ils auraient vendus aux distillateurs; de sorte qu'en réalité, autant que je peux voir, il ne sera pas possible de percevoir de droit sur le maïs dont on a besoin pour la distillation. Pour ma part, je ne crois pas qu'une majorité des cultivateurs demande ou ait besoin de maïs franc de droits. L'honorable député de Frontenac (M. Rogers), je crois que c'était lui, a dit l'autre soir que les cultivateurs "vont un peu trop vite pour leur propre bien." Eh bien ! je dois dire que je crois que cet item du maïs admis en franchise va les empêcher de progresser; je crois moi aussi que ce sera un mouvement rétrograde plutôt qu'autre chose. Il est bien connu que le maïs n'est pas bon pour l'engraissement des cochons. Je sais que le lard fait avec du maïs n'est pas aussi bon que le lard produit avec de l'orge, de l'avoine et des pois; et l'effet d'importer du maïs en franchise signifie la dépréciation de la valeur du lard produit dans ce pays. Pour prouver cela, je vais lire un extrait d'une lettre écrite par un des chefs d'un des grands établissements de salaisons du Canada, dans laquelle il dit :

A propos de l'admission en franchise du maïs, nous constatons avec plaisir que cette question est combattue par un grand nombre des membres du parlement à l'heure actuelle. L'admission en franchise du maïs est d'une grande importance pour les industries de la salaison; ainsi, si l'on importait en grande quantité ce produit en ce pays pour en nourrir les porcs, la qualité de la viande de ces animaux en serait de beaucoup inférieure. Nous n'avons pour ainsi dire acheté aucun cochon dans les comtés d'Essex et de Kent pendant ces deux ou trois dernières années, et cela, parce que la qualité de leur viande n'était pas propre à la préparation du lard fumé pour l'exportation; ainsi nous avons refusé de les acheter et cette qualité inférieure de la viande provient de ce que les cultivateurs avaient nourri ces animaux de maïs au lieu de les nourrir de grosses céréales, comme cela se fait dans toutes les autres parties du Canada; en conséquence, si l'on importait dans ces autres parties du pays de grandes quantités de maïs et si l'on commençait à en nourrir les porcs, les résultats seraient d'une nature désastreuse pour les charcutiers et tout autant pour les cultivateurs canadiens en général. A ce sujet, une grande maison qui fait la préparation de la viande de porc, à Chicago, a écrit, le 14 janvier 1897, ce qui suit:—

"On a conseillé aux cultivateurs canadiens de nourrir leurs porcs de maïs: c'est là ce qu'ils pourraient faire de pire. Cela aurait pour effet non seulement de détruire ce qui a été fait pendant les dernières dix ou quinze années, pour leur apprendre la manière d'élever les porcs pour l'exportation, mais encore de réduire la valeur de ces animaux d'au moins un tiers. Nous pensons que vous élevez maintenant trop de cochons impropres à l'exportation, afin de pourvoir à l'approvisionnement de vos marchés domestiques. Si vous faites du maïs un article nécessaire pour la nourriture des cochons, vous n'augmentez aucunement votre commerce local, tandis que vous diminuez la proportion de vos produits susceptibles d'exportation, en

vous mettant sur le même pied que les citoyens des Etats-Unis; en d'autres termes, vous sacrifiez un produit très rémunérateur pour entrer en concurrence avec un marché dans lequel vous n'avez aucune chance possible. A l'heure actuelle votre lard fumé peut très bien soutenir la comparaison avec ceux de l'Irlande et du Danemark: vos produits sont cotés comme étant de qualité supérieure, et il vous faut à tout prix maintenir leur réputation d'excellence. Vous ne pouvez pas y arriver par la substitution du maïs ou d'autres grains. Comme citoyens des Etats-Unis, naturellement, je serais charmé de voir les marchés du Canada ouverts à nos produits, mais lorsque je considère la question au point de vue de vos intérêts, je n'y vois rien qui puisse être profitable à celui qui se livre à l'industrie de la salaison ni au cultivateur canadien."

Maintenant, s'il en est ainsi, et je n'ai nulle raison d'en douter, je crois que cette mesure serait très préjudiciable au commerce de préparation des viandes de porc du Canada, lequel commerce est pour ainsi dire dans l'enfance et ne fait que commencer à s'établir, mais qui prendra de grandes proportions s'il reçoit l'encouragement nécessaire. Notre province de l'Île du Prince-Edouard, bien que petite, peut produire une énorme quantité de lard, et j'ose dire une quantité plus considérable que toute autre partie du Canada, proportionnellement. Nous pouvons cultiver les grosses céréales propres à produire la meilleure viande de porc que l'On puisse trouver dans aucune partie de l'univers. Nos citoyens sont fortement intéressés à ce produit et font de très bonnes affaires dans ce commerce. On est à établir dans cette province, maintenant, un grand établissement de ce genre, sur le plan le plus moderne. Je crois que ce serait rétrograder que de permettre que la qualité de notre viande de porc domestique soit abaissée par l'importation en franchise du maïs en ce pays comme nourriture pour les cochons, et, comme substitut aux céréales plus menues qui produisent une viande de porc de beaucoup supérieure à celle que l'on pourrait obtenir au moyen du maïs. Je puis ajouter que nous avons une demande locale considérable dans les provinces maritimes pour le lard, laquelle, je le constate avec peine, a été très réduite par quelques-uns des changements qui ont été apportés au tarif. Les industries de la houille et du fer ont prospéré dans les provinces maritimes et elles consomment de grandes quantités de notre lard. Les habitants de New-Glasgow, de Londonderry et des villages avoisinants sont de grands consommateurs des produits de nos fermes et constituent quelques-uns des meilleurs marchés pour notre lard, notre bœuf et autres produits de cette nature." Maintenant, M. l'Orateur, je dois déclarer, à mon grand regret, que à cause des changements apportés au tarif, l'on a distribué aux employés des différentes industries une circulaire leur signifiant que leurs gages seraient réduits de 10 pour 100, en conséquence de la réduction apportée à la protection, qui jusqu'ici, a été donnée à la fabrication du fer, spécialement dans le comté de Pictou. Maintenant, l'on nous a toujours reproché de n'avoir pas donné, sous la politique nationale, un marché local à nos cultivateurs pour le produit de leurs récoltes.

Nous leur avons fourni un marché de cette nature, et ceux qui ne l'ont pas encore cru s'en apercevront bientôt à leur grand regret, quand ils verront que le marché local qu'ils ont eu depuis deux ans et qui augmentait d'importance constamment, leur est enlevé sur une grande échelle en conséquence de la réduction du tarif qui a déjà commencé à avoir pour effet la réduction des gages des ouvriers dans les localités que j'ai mentionnées. Je regrette que le gouvernement n'ait pas cru

devoir maintenir le droit sur le maïs. Si nous n'avions pas produit assez de ces grosses céréales dans notre pays, j'aurais pu comprendre facilement la nécessité de la mesure, spécialement dans les parties du Canada où ce grain sert de nourriture. Mais dans nos parages, ce grain ne sert aucunement de nourriture. Dieu merci, nos citoyens peuvent manger quelque chose de mieux. Je crois que le gouvernement s'est fortement trompé en enlevant le droit sur le maïs. Je crois qu'il ne pourra prélever qu'un revenu très modeste sur celui que les distillateurs importeront tel que j'ai déjà expliqué. Il sera même très difficile au gouvernement de percevoir quelque revenu de cette manière. Dans ces circonstances, je dois déclarer que je regrette beaucoup, pour l'intérêt de nos citoyens comme pour l'intérêt général du pays, que le gouvernement ait cru devoir abolir le droit sur le maïs.

M. SPROULE: A mes yeux, c'est là l'un des articles les plus importants du tarif, parce qu'il affecte l'une des classes les plus nombreuses du peuple du Canada, et qu'il l'affectera d'une manière très préjudiciable s'il est maintenu. Pendant l'année 1877-78, avant que la politique nationale eût été introduite, les cultivateurs du Canada savaient très bien ce que c'était que de soutenir la concurrence ruineuse des cultivateurs des Etats-Unis. En certaines matières sur lesquelles le cultivateur canadien faisant des profits telles que les bêtes à cornes, le grain, les viandes et tous les produits de cette nature, la concurrence des Etats-Unis devenait de plus en plus considérable et, lors de l'introduction de la politique nationale, ils ont très vite remarqué les bienfaits de cette politique.

Preons comme exemple l'article qui fait le sujet de la présente discussion. Comme je l'ai remarqué, la concurrence sérieuse des Etats-Unis était si considérable, que le cultivateur du Canada s'en est fortement senti; il a perdu son propre marché et il a dû chercher un débouché dans d'autres pays pour ses récoltes, dans une proportion beaucoup plus considérable que cela serait arrivé, s'il n'avait pas eu à soutenir la concurrence contre le cultivateur américain. Dans l'année 1878, avant l'introduction de la politique nationale, nous avons importé au Canada 7,387,507 boisseaux de maïs. Je crois que mon honorable ami n'a pas donné ces chiffres exactement. L'on pourra dire que ce grain est importé pour la distillation. Je lis dans les tableaux du commerce et de la navigation que pendant cette année, l'importation n'a été que de 1,677,445 boisseaux pour les distilleries; ainsi, la grande masse de ce maïs a été importée pour nourrir les bêtes à cornes et les cochons, ainsi que pour la mouture comme comestible. En bien! les cultivateurs ont senti les effets désastreux de cette importation; elle a eu pour effet de réduire le prix de leurs grosses céréales, de leurs pois, de leur avoine, de leur seigle, de leur sarrasin, et de tous les grains de ce genre. Après l'introduction de la politique nationale, ses effets bienfaisants se sont fait rapidement sentir, car, l'année suivante, nous constatons qu'au lieu des 7,000,000 de boisseaux de maïs importés au Canada, il n'y en a plus que 2,763,999 boisseaux; ainsi, la politique nationale a eu pour effet de rejeter 5,000,000 de boisseaux en chiffres ronds. Quelqu'un voudra-t-il me soutenir que le fait de rejeter près de six millions de boisseaux de maïs du Canada, devant servir à la consommation locale, ne donnerait pas au cultivateur un marché

M. MACDONALD (King, I.P.-E.)

plus profitable? Quelqu'un voudrait-il dire que la politique nationale n'a pas fourni au cultivateur des prix plus élevés pour son maïs et ses autres grains? Il me semble que personne ayant étudié quelque peu le sujet ne voudra nier que cette concurrence ait été préjudiciable au cultivateur canadien, et contraire à ses intérêts les mieux entendus. Que craignons-nous dans toutes les fonctions de la vie? C'est la concurrence. Il ne veut pas plus de la concurrence étrangère que le manufacturier ne la veut. Vous avez non seulement réduit les droits sur les matières auxquelles certaines industries sont directement intéressées, mais sur cet article vous avez complètement aboli ces droits. Ce droit est d'une égale importance au cultivateur, au fabricant d'instruments aratoires et au fabricant de tissus. Quand vous enlevez les droits sur les produits de leurs industries, vous les exposez à la concurrence désastreuse des fabricants des Etats-Unis, exploitant la même industrie. Il en est ainsi du cultivateur canadien.

Le dernier recensement que nous avons fait nous démontre qu'il y a 647,000 cultivateurs qui font de la culture au Canada. Ces 647,000 cultivateurs peuvent très bien suffire à la demande des Canadiens pour les produits agricoles, et cependant, sont moins protégés pour ces produits que les cultivateurs des Etats-Unis; lorsque vous avez aboli ce droit, vous les avez exposés à la concurrence de huit millions de cultivateurs de l'autre côté de la frontière. Je ne crois pas qu'ils désirent cela, ni qu'ils le demandent aujourd'hui. Qui prétendra que l'effet de la concurrence, qui abaissera les prix des effets manufacturés, ne leur sera pas préjudiciable? Cette concurrence devra nécessairement aussi abaisser les prix des produits agricoles; plus il y aura de personnes s'occupant de culture, et plus il y aura de produits agricoles offerts au même marché, plus les prix seront réduits. Quelques-uns croient que nous avons besoin de ce maïs parce que cela nous permettra de faire plus d'argent au moyen de certaines autres industries. On prétend qu'il serait avantageux pour l'éleveur de pouvoir importer le maïs, parce qu'il pourrait nourrir ses bestiaux à meilleur marché et faire plus de profit sur la vente de son bœuf et de son porc. Cela serait avantageux à quelques-uns, mais à un très petit nombre. Pour calculer à quel point l'importation dans ce but serait ou ne serait pas avantageuse aux cultivateurs, il suffit de réfléchir quelque peu à ce que la proportion rationnelle des cultivateurs du Canada s'occupant d'engraisser les bestiaux est de deux sur dix. La proportion actuelle au Canada est d'environ deux sur dix. Tandis que cela peut être avantageux à ces deux cultivateurs, comme mon honorable ami le député de Huron-sud (M. McMillan) qui engraisse 100 têtes de bestiaux par année, cette mesure ne peut être que préjudiciable aux huit autres. On ne peut nier cet énoncé, car huit sur dix cultivateurs pour la presque totalité de leur revenu dépendent de leur récolte de ces céréales. Ils ne sont pas en mesure de s'adonner à l'élevage des animaux, et ils ont deux raisons pour cela. La première, c'est qu'ils n'ont pas les bâtiments nécessaires, et la seconde, c'est qu'ils ne peuvent pas engager leur argent assez longtemps pour attendre les revenus que l'élevage pourrait plus tard leur rapporter. Aussitôt que leur grain est récolté et battu, il leur faut le vendre pour se procurer l'argent nécessaire aux besoins de leur établissement, tels que le paiement de leurs

dettes aux magasins, leurs taxes, leurs billets pour les instruments aratoires. Ils ont besoin de cet argent au commencement de l'hiver, et il leur faut vendre leur grain pour se le procurer. S'il leur fallait attendre les profits de l'élevage des bestiaux, cela les mènerait au printemps et même à l'été. Outre cela, comme je l'ai déjà dit, ils n'ont pas les bâtiments nécessaires à l'élevage des bestiaux. Ainsi, le plus grand nombre des cultivateurs dépend d'un autre genre d'occupation, et cette occupation est la culture des grosses céréales, qui sont produites en si grandes quantités au Canada.

On pourrait dire que nous avons besoin de ce maïs pour notre nourriture. Il n'en est pas ainsi. Avec nos grosses céréales qui sont tout aussi bonnes pour la nourriture et qui se vendent presque aussi bon marché, et que nous produisons en assez grandes quantités pour satisfaire à tous nos besoins, nous n'avons aucune raison de leur substituer d'autres grains importés. Qu'est-il résulté de notre importation de sept millions de boisseaux de maïs, jadis ? Elle a eu pour effet de déplacer les grosses céréales du cultivateur canadien. La consommation est peu variable, et l'on ne peut pas beaucoup l'augmenter ; si ce que nous récoltons sur place n'est pas consommé, et si les produits étrangers le sont ici, il faut trouver un marché pour l'excédant de la production sur la consommation. Je lis, dans les tableaux du commerce et de la navigation, que nous avons fait l'importation de sept millions de boisseaux de maïs, qui ont déplacé les pois, l'avoine et l'orge du cultivateur canadien. La même concurrence désastreuse s'est fait sentir sur les viandes. Nous avons constaté que les Américains pourvoient à la consommation canadienne des viandes. En 1890, l'on a importé ici plus de trente-trois millions de livres de viandes. Nous avons augmenté les droits afin d'empêcher l'entrée de ces viandes. Nous les avons augmentés d'un peu plus d'un demi-cent la livre pour les viandes fraîches et le produit américain a ainsi été expulsé. Cela a-t-il été profitable au cultivateur canadien ? Le cultivateur canadien a bénéficié de son marché domestique ; il n'a plus été forcé d'envoyer ses produits à l'étranger, et il a fait lui-même le profit qu'il a épargné sur le transport et qu'il aurait perdu s'il avait été obligé d'envoyer ces produits ailleurs pour les vendre. On pouvait prétendre que nous importons ce maïs pour les distilleries et qu'il leur faut payer les droits dont il est frappé. Mais tant que nous en produisons plus que les distilleries peuvent en consommer, il est peu probable que ces distilleries importeront le maïs et qu'elles paieront 7½ cents du boisseau de droits lorsqu'elles peuvent s'approvisionner de maïs dans le pays. Je n'ai pas, toutefois, à m'occuper des distillateurs, mais je m'intéresse au cultivateur canadien dont les intérêts seront lésés si profondément par l'importation de ce maïs.

Dans l'été, dans notre partie du pays, quand les taux du cabotage sont faibles sur le lac, les propriétaires de vapeurs consentiraient à transporter le maïs de Chicago à Owen-Sound ou Collingwood pour 1 cent du boisseau. Ils font ordinairement ce transport au taux de 1 à 2 cents le boisseau, mais dans l'automne, quand le commerce de transport est médiocre, ils le transporteraient pour 1 cent le boisseau. Si la différence entre le prix du maïs à Chicago et celui du Canada est plus grande qu'un cent du boisseau, ce grain sera certainement importé et vendu en ce pays en grande quantité.

Si un Américain possédant du maïs ne peut pas le vendre facilement dans son pays et que le prix de ce grain soit de 3 cents plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis, il l'exportera en ce pays et fera un profit de 2 cents le boisseau sur ce grain. On l'entassera à Collingwood et à Owen-Sound tout comme il y a quelques années. Les hommes qui en font le commerce à ces endroits l'expédieront sur les lignes de chemins de fer et le distribueront le long de ces lignes aux acheteurs de grains, qui le débiteront aux éleveurs de bestiaux. Ensuite, quand cela sera accompli, chaque boisseau de ce grain déplacera une quantité semblable des grosses céréales du cultivateur canadien, et conséquemment, fera un montant proportionnel de dommages à ce dernier. Depuis quelques années, le prix des grosses céréales a été très bas. On dit qu'il n'est pas avantageux pour le cultivateur canadien de récolter ces grains, et cet état de choses sera considérablement aggravé, si l'on favorise l'importation en ce pays de milliers de boisseaux d'une denrée pouvant être substituée à nos grosses céréales au Canada : est limitée à une quantité donnée, et si l'on importe des pays étrangers, le produit domestique ne pourra pas être consommé.

Si nous pouvions obtenir l'exposé véritable de l'opinion des cultivateurs canadiens, je crois que les sept dixièmes d'entre eux, même les huit dixièmes se prononceraient contre l'entrée en franchise du maïs. Il y en a quelques-uns qui la désirent, mais je crois pouvoir affirmer que les huit dixièmes de nos cultivateurs n'en veulent pas. C'est une erreur absolue que de dire que les cultivateurs du Canada sont en faveur de cette proposition. Permettez-moi de demander quels sont les gens qui avaient l'oreille du gouvernement en cette affaire. C'était quelques-uns de ses amis qui font de l'élevage en grand des bêtes à cornes et des bestiaux, et pour lesquels il serait avantageux d'importer le maïs en franchise ; ces personnes ont continuellement dirigé l'attention du gouvernement vers ce but. La grande masse de la classe agricole de ce pays, laquelle vit de la culture des grosses céréales, n'a pas pu faire connaître ses besoins au gouvernement d'une façon aussi directe que ces éleveurs, et conséquemment, les intérêts du plus grand nombre ont été sacrifiés à ceux des quelques personnes qui peuvent bénéficier de cette mesure. Je suis très sûr qu'après que l'on aura admis pendant quelques années le maïs en franchise, il sera clair aux yeux de tous les cultivateurs et de tous les hommes politiques du Canada, que nous souffrirons de la concurrence qui nous sera faite par les huit millions de cultivateurs des Etats-Unis, qui produisent directement les mêmes denrées auxquelles s'intéresse le demi-million de cultivateurs du Canada. Pour chaque fabricant du Canada, il y en a quatre ou cinq aux Etats-Unis, et si vous abolissez les droits sur les articles fabriqués, qui osera dire que cela ne sera pas désavantageux aux manufacturiers de ce pays ? Personne n'est assez fou pour soutenir une proposition de cette nature. Ainsi, quand il n'est pas avantageux pour le manufacturier que les produits qu'il fabrique soient admis en franchise, la même chose est tout aussi démontrée en ce qui concerne le cultivateur, car tandis que le premier fabrique des lainages et des cotonnades, l'autre est pour ainsi dire le fabricant des grosses céréales dont la vente constitue pour lui sa manière de gagner sa vie.

Maintenant, permettez-moi de vous le demander : combien de genres de produits fournis par le culti-

vateur frappez-vous par l'abolition des droits sur le maïs ? Vous dépréciez la valeur de son avoine, de ses pois, de son orge et de son maïs. Vous lui faites tort de quatre manières différentes, et dans chaque cas, vous lui causez des dommages par l'admission en franchise du maïs. Pourquoi ferions-nous cette injustice à la classe la plus méritante de ce pays ? J'ai la ferme espérance que le gouvernement voudra bien reconsidérer cette question, et aussi qu'il verra qu'il est de son intérêt, comme de celui des cultivateurs canadiens, de rétablir le droit sur le maïs tel qu'il était auparavant. Si le gouvernement ne prend pas cette décision, il s'apercevra sous peu que le cultivateur canadien est très gravement lésé.

M. CHARLTON : Comme représentant d'une division comprise dans la région qui produit du maïs dans l'Ontario, je me crois tenu de dire quelques mots au sujet de l'abolition des droits sur le maïs. Il y a quinze comtés, je crois, dans la province de l'Ontario, qui sont fortement intéressés à cette question, parce qu'ils produisent du maïs, et les cultivateurs de ces quinze comtés sont naturellement opposés à l'admission en franchise du maïs américain, surtout quand aucune compensation avantageuse ne leur est offerte. Quant à la nature intime de la question, je ne crois pas qu'il puisse y avoir beaucoup à redire à l'admission en franchise du maïs. Naturellement, si nous importons de grandes quantités de maïs, ce maïs déplacera une quantité équivalente de grosses céréales, mais nous n'importerons pas ce maïs et le déplacement des grosses céréales n'aura pas lieu par cette importation du maïs, à moins qu'il n'y ait profit pour le cultivateur en ce sens qu'il pourrait acheter ainsi que l'éleveur de bestiaux, le maïs à meilleur marché que le prix de vente de ses grosses céréales. On ne peut nier qu'il y a une classe de cultivateurs qui achètent du grain pour nourrir des bêtes à cornes et des cochons, et ceux-ci bénéficieraient de l'admission en franchise du maïs importé des Etats-Unis. J'ai moi-même acheté au printemps dernier du maïs de douze à quinze cultivateurs différents, pour nourrir des bestiaux et des cochons, et j'aurais fait beaucoup plus de profits par cet élevage, si le maïs avait été admis en franchise. Je ne voudrais pas dire, toutefois, que les douze ou quinze cultivateurs qui m'ont vendu du maïs profiteraient de l'abolition de ce droit, et il est clair qu'ils y seraient opposés. C'est une question assez difficile à décider que celle de savoir où seraient les profits et les pertes, en ce qui concerne la classe agricole en général.

Les cultivateurs de ces quinze comtés où le maïs est produit et qui ont un excédant de maïs à vendre, sont naturellement opposés à l'abolition du droit, et cette mesure ne leur serait pas avantageuse. Plusieurs arguments ont été apportés ici par rapport à l'usage du maïs américain, qui me paraissent entachés d'erreur. Ainsi, la prétention que cela aurait pour effet d'abaisser la qualité de notre porc est sans fondement. Maintenant, dans ces quinze comtés où l'on produit le maïs, les cochons sont nourris de maïs, et les acheteurs ne trouvent jamais à reprendre à la qualité de ce porc. La grande différence entre la qualité du porc américain et celle du porc canadien n'est pas tant dans la manière de nourrir les cochons que dans la manière d'en prendre soin et dans le mode de vente de ces cochons. Le cultivateur de l'ouest garde ordinairement ses cochons jusqu'à ce qu'ils

M. SPROULE.

aient atteint l'âge d'un an et plus. Son but est de vendre à l'acheteur un troupeau de cochons pesant 300 livres chacun.

M. CLANCY : Non.

M. CHARLTON : Oui, son but est d'élever des cochons pesants. Le cultivateur de l'ouest croit, lorsqu'il mène ses cochons à un certain âge, qu'il peut changer son maïs en argent d'une manière plus profitable en le convertissant d'abord en porc, que de toute autre façon. La manière de nourrir ces cochons est absolument différente de la nôtre ; ces animaux se vautrent dans la boue des prairies, et j'ai moi-même vu, dans l'Iowa et dans l'Illinois, des cochons tirer le maïs de la boue dans des endroits où je n'aurais jamais cru qu'ils auraient pu l'apercevoir. Maintenant, les cochons canadiens sont vendus à un poids moyen ; ils sont vendus quand ils sont propres à la fabrication du lard fumé. C'est là l'objet principal pour la vente des cochons canadiens, et je répète que les cochons, dans ces comtés où le maïs est produit, sont nourris en grande partie de maïs. Les cultivateurs de ces parages songent rarement à nourrir leurs cochons d'autre chose que de maïs, quand ils veulent les engraisser. Ainsi, cette objection faite à l'usage du maïs en est une qui, je crois, n'est pas très sérieuse.

Bien que je vienne d'un comté producteur de maïs, je n'ai aucune raison concluante pour m'opposer à l'admission en franchise du maïs, quand je considère les intérêts généraux des cultivateurs du Canada ; et l'objection que je fais à cette admission en franchise du maïs est d'une tout autre nature. Je crois que l'abolition de ce droit est faite à une époque prématurée. Je crois que l'on doit considérer cette question à un autre point de vue que celui des intérêts de l'agriculture. Cette manière de voir qui se rapporte à cette question est celle-ci : C'est l'effet que cette admission en franchise du maïs pourrait avoir sur les négociations futures entre ce pays et les Etats-Unis, pour l'abolition ou la réduction de certains droits imposés par ce dernier pays sur les produits agricoles. En admettant le maïs américain en franchise, nous faisons à ce pays ce qu'il considère comme une concession importante, et nous lui faisons cette concession sans compensation. Voilà l'objection spéciale, et la seule objection que j'ai à l'admission en franchise du maïs américain.

Sous ce rapport, ce ne serait donc pas s'éloigner de la question que d'indiquer brièvement dans quel état se trouvent nos relations commerciales avec les Etats-Unis, et cela, afin de démontrer que nous ne devons pas faire à ces gens la moindre concession qu'ils puissent considérer comme ayant une certaine valeur, sans recevoir quelque chose en compensation. Nous avons importés des Etats-Unis, l'année dernière, pour \$58,500,000 de produits de différents genres ; ce qui équivalait à 53 pour 100 du montant total de nos importations. Nous avons permis aux Américains d'exporter en franchise dans notre pays pour \$29,500,000 en chiffres ronds. Sur ces objets admis en franchise, il y avait pour \$5,000,000 d'articles fabriqués. Nous avons payé l'année dernière aux Etats-Unis, à part notre argent monnayé en lingots dont l'exportation s'est élevé à \$4,699,000, la somme de \$14,250,000. Comme compensation à ces \$29,500,000 de produits américains admis en franchise, dans notre pays, nous avons

exporté et vendu sur les marchés américains, l'année dernière, pour environ \$17,500,000 d'articles admis en franchise. Le bill qui est maintenant soumis au Congrès enlève de cette liste les produits forestiers, les peaux, la laine et différents autres articles, réléuant ainsi nos exportations dans ce pays à environ \$5,000,000, tandis que nous leur permettons d'exporter en franchise au Canada pour environ \$30,000,000. En d'autres termes, nous leur donnons des avantages six fois plus considérables que ceux qu'il nous accordent.

A part ces \$5,000,000 d'articles fabriqués qui sont admis en franchise au Canada venant des Etats-Unis, nous achetons d'eux pour \$22,000,000 de marchandises, sur lesquelles nous payons des droits, ou \$27,000,000 en tout. Il y a donc cette balance considérable de commerce qui est contre nous. Lorsque nous demandons aux Américains de nous permettre de payer pour les objets fabriqués que nous achetons d'eux, au moyen de nos produits naturels, comment sommes-nous reçus? On nous reçoit avec ce nouveau tarif, qui impose des droits sur les produits de notre travail que nous désirons échanger avec les Etats-Unis contre les objets fabriqués qu'ils nous vendent. On nous oblige à payer sur les bêtes à cornes valant \$10 et plus chacune, \$6 par tête; sur les cochons, \$1.50 par tête; sur les chevaux et mulets valant \$150 ou moins, \$30 par tête; sur les moutons, \$1.50 par tête; l'orge, 30 cents par boisseau, ce qui équivaut à 125 pour 100 ad valorem d'après la valeur actuelle de l'orge sur nos marchés; sur la drèche, 45 cents par boisseau; sur le sarrasin, 15 cents par boisseau; sur le maïs, 15 cents par boisseau; sur la farine de maïs, 20 cents par boisseau; sur l'avoine, 15 cents par boisseau; sur le seigle, 10 cents par boisseau; sur le blé, 25 cents par boisseau; sur le beurre, 6 cents par livre; sur les fèves, 40 cents par boisseau; sur les choux, 3 cents par tête; sur le foin, \$4 par tonne; sur les pommes de terre, 25 cents par boisseau, et tous les droits que je viens d'énumérer sont calculés de manière à avoir un effet prohibitif. Ce refus de la part des Etats-Unis, si nous prenons en considération les arrangements commerciaux si avantageux que nous avons établis à leur égard, de recevoir, moyennant des conditions acceptables, les produits de notre travail, crée un état de choses des plus désavantageux; et vu ces circonstances, je maintiens que le fait d'accorder aux Américains le droit de faire entrer leur maïs en franchise est leur accorder un privilège auquel il n'ont pas droit.

Nous devrions maintenir les droits sur le maïs jusqu'à ce que nous ayons obtenu des Etats-Unis quelque chose en retour des privilèges que nous voulons leur accorder. La position que nous occupons est suivant moi d'une grande importance; et pour cette raison, bien que j'affirme de nouveau que le droit sur le maïs, si l'on considère la question à son propre mérite, n'est pas, suivant moi, une question sérieuse ou même dommageable au pays, cependant je n'enlèverais pas ce droit, vu les relations commerciales qui existent actuellement entre les deux pays, tant que les Etats-Unis ne nous accorderont pas quelque chose en retour des privilèges que nous voulons leur donner. Maintenant, je sais par expérience que dans les Etats de l'Ouest — dans l'Iowa, l'Illinois, le Wisconsin et dans les autres Etats grands producteurs de maïs d'où vient l'opposition à la réciprocité dans les produits agricoles entre ces deux pays — l'admission en franchise

du maïs sur le marché canadien est considérée comme une chose très importante; et je sais que l'hostilité de ces cultivateurs de l'ouest à toute concession ayant pour but d'admettre en franchise, les produits de notre sol sur le marché américain, cette hostilité, dis-je, peut être en grande partie réduite et disparaître, en leur faisant comprendre l'importance de l'avantage que nous pouvons leur accorder en admettant leur maïs en franchise sur nos marchés.

Je parle de cela par expérience, et pour avoir discuté cette question des centaines de fois avec des cultivateurs américains. Je sais que dans la grande majorité des cas, ces gens disent: nous n'aurions aucune objection à vous permettre d'exporter en franchise sur notre marché le foin, les pommes de terre, l'orge, dans certains cas, si vous voulez admettre notre maïs en franchise. Dans les circonstances, la chose la plus avantageuse pour nous serait de ne pas accorder ce privilège tant que nous n'aurons pas reçu compensation en retour, et je soumetts à la considération du gouvernement les remarques que je viens de faire. Ce n'est pas mon intention de m'opposer à la politique ayant pour but d'enlever les droits sur le maïs; mais je veux essayer de les convaincre de l'avantage qu'il y a à attendre, avant de prendre cette décision, qu'ils aient obtenu quelque chose en retour des Américains. Ce n'est pas un peuple qui a l'habitude de donner son bien pour rien; ils n'agissent pas à notre égard avec un esprit bien libéral; et je suis bien décidé à ne rien faire qui puisse tourner à leur avantage à moins qu'ils ne nous accordent quelque chose en compensation. J'avoue, bien que ce sentiment ne soit pas très chrétien, que je préfère souffrir un peu moi-même plutôt que de leur accorder un avantage sans recevoir considération en retour. Je conclus donc en disant que je ne crois pas qu'il soit opportun pour le moment de mettre le maïs sur la liste des articles admis en franchise.

M. MOORE: Avant que cette clause des résolutions sur le tarif soit adoptée, je veux exprimer mon opinion sur cette importante question, et faire connaître les raisons qui me font croire pourquoi nous ne devons pas consentir à enlever les droits sur le maïs importé des Etats-Unis dans ce pays. Si j'avais raison de croire que les cultivateurs canadiens sont en faveur de l'admission en franchise du maïs, je voterais certainement pour cet item. Toutefois, je crois, que tandis qu'il y a quelques cultivateurs riches qui s'occupent de l'élevage des animaux et peuvent considérer cette disparition des droits comme un avantage qui leur est personnel, la masse des cultivateurs est opposée à l'admission du maïs en franchise, à moins que les Américains n'accordent des concessions équivalentes aux privilèges que nous donnons ainsi à leurs cultivateurs. Il y en a d'autres qui croient, et je présume qu'ils ont raison, car ce sont des cultivateurs pratiques, que le maïs mêlé à d'autres grains serait une meilleure nourriture, et que, par conséquent, ceux qui s'occupent de l'élevage des animaux préféreraient avoir le privilège d'importer leur maïs en franchise. Ils ont raison, suivant moi, de prétendre qu'une nourriture mêlée est meilleure, mais qu'est-ce qui les empêche de se servir du maïs canadien? Pourquoi ne pourrions-nous pas produire du maïs au Canada au lieu d'aller le chercher aux Etats-Unis et le faire entrer ici en franchise pour faire concurrence

au maïs domestique de nos cultivateurs canadiens? Ils nous répondent que la production du maïs canadien n'est pas suffisante, mais il me semble, qu'avec un pays de l'étendue du nôtre, et une population de cinq millions d'âmes, avec une étendue de terre de 3,500,000 milles carrés, un bon climat et un sol fertile, nous devrions être capables de produire suffisamment pour nos propres besoins, et prétendre le contraire est faire injure à l'intelligence et à l'esprit d'entreprise du peuple de ce pays.

Je suis persuadé qu'avec une protection convenable, nous pourrions récolter dans la province de l'Ontario seule tout le maïs nécessaire à notre consommation, et cela, à des prix très modérés. Je sais ce qui se passe au sujet de l'importation du maïs de l'Ontario par la province de Québec, où nous n'en récoltons pas autant que nous en avons besoin. Le maïs s'est vendu, transport payé, dans les Cantons de l'Est de la province de Québec, et à des endroits éloignés des chemins de fer, à 28½ cents par boisseau, et le cultivateur riche qui se plaint d'être obligé de payer 28½ cents par boisseau pour le maïs rendu chez lui ne fait pas preuve du patriotisme que l'on devrait s'attendre de trouver chez un homme de son caractère et de sa position. On a dit, dans un langage encore plus expressif que celui dont je puis me servir, que l'admission du maïs en franchise allait causer un tort considérable aux prix des grains canadiens, et je n'insisterai pas sur cet argument, car il est trop évident pour être contesté. Les résolutions sur le tarif contiennent un autre item qui concerne le grain importé pour l'usage des distillateurs, et sur lequel ils sont obligés de payer un droit de 7½ cents par boisseau, mais ils ont voulu avoir toutes les occasions possibles de s'exempter du paiement de ce droit. Qu'est-ce qui les empêchera de faire le tour de la province de l'Ontario et d'acheter tout le maïs canadien et de laisser ensuite les acheteurs importer des Etats-Unis? De cette façon, le gouvernement perdra les droits, et les distillateurs seront grandement protégés par un gouvernement qui est censé être en faveur de la tempérance et de la prohibition. Une autre objection faite à l'admission du maïs en franchise c'est que cela est de nature à porter un coup fatal à la politique nationale et au système protecteur de ce pays, qui a été d'un si grand avantage pour le peuple canadien en donnant naissance à nos diverses industries et en nous plaçant dans une position avantageuse parmi les peuples de l'univers. Grâce à la protection, nous avons progressé plus rapidement que n'importe quelle autre nation durant les dernières dix-huit années, malgré tout ce que peuvent dire contre la politique nationale les honorables membres de la droite. Même avant 1878, plusieurs requêtes furent envoyées au parlement par les cultivateurs demandant à ce que des droits protecteurs fussent imposés sur les céréales, y compris le maïs. Leur prière ne fut pas exaucée par le gouvernement du jour, mais l'administration qui lui succéda, ayant à sa tête feu sir John-A. Macdonald, accéda à leur demande, et depuis ce temps il y a toujours eu un droit sur les céréales. Que la Chambre me permette maintenant de lui citer quelques chiffres qui serviraient à démontrer l'influence qu'a eue la politique nationale sur les importations de céréales américaines. En 1878, lorsqu'ils étaient admises en franchise, l'orge, l'avoine, les pois, les fèves, le maïs, la farine d'avoine, le blé, la farine de blé, le seigle et la farine de seigle furent importés

M. MOORE.

des Etats-Unis dans ce pays pour un montant de \$13,446,960. En 1894, ce montant était réduit à \$1,000,862, constituant une différence en faveur du cultivateur canadien de \$12,446,000. D'après cette moyenne par année, notre tarif protecteur a fourni à nos cultivateurs, durant les derniers dix-huit ans, un marché d'au delà de \$200,000,000.

Ne croyez-vous pas que cela a été un avantage pour nos cultivateurs d'avoir un tarif protecteur sur les céréales, lorsque cette protection leur a fourni un marché de plus de \$200,000,000 durant le temps qu'il a été en vigueur? Prenez le maïs seul. Le Canada a importé en 1878 pour \$3,535,619 de maïs. Mais après qu'un droit fut imposé sur le maïs américain, cette importation fut réduite à \$683,677 en une seule année, laissant une différence de \$2,851,742, valeur des produits vendus par nos cultivateurs au lieu des cultivateurs étrangers. A ce compte-là, ce marché dans dix-huit ans s'est élevé à environ \$50,000,000. Peut-on considérer cette somme comme un avantage pour notre pays? N'était-il pas plus dans l'intérêt de nos cultivateurs d'avoir ce marché pour leurs produits que de le voir contrôlé et alimenté par un pays étranger? Voyons maintenant ce qui s'est passé relativement au cochon. Jusqu'en 1890, nous avions un tarif de revenu sur cet article, mais cette année-là, nos cultivateurs demandèrent d'être protégés et le gouvernement imposait les droits sur le cochon, avec ce résultat, que tandis que sous l'application du tarif de 1890 nous avions importé pour une valeur de \$1,458,286, et qu'une fois ce droit protecteur imposé, les importations furent réduites à \$309,436, constituant en une seule année une réduction de \$1,148,850, et dans le même temps nos exportations de cochons augmentaient de \$3,943,000, établissant une différence de plus de \$5,000,000 en faveur de nos cultivateurs, due à l'augmentation du commerce activée par un tarif protecteur comparé à un tarif de revenu.

Un mot de plus au sujet de ces requêtes. Elles firent le tour du pays, furent signées par une foule de cultivateurs, présentées au gouvernement, et, en 1878, elles eurent l'effet désiré, et le gouvernement accorda la demande des cultivateurs. Et depuis cette époque jusqu'aujourd'hui, il n'y a jamais eu de pétition de présentée au parlement pour lui demander d'enlever les droits sur les céréales; et je crois qu'il serait tout à fait inconvenant de la part des représentants du peuple d'enlever les droits qui sont dans l'intérêt des cultivateurs, lesquels ne le demandent pas, mais ont demandé plutôt d'être protégés contre l'admission du maïs américain en franchise, car aux Etats-Unis, il peut être produit à si bon marché que l'on s'en sert comme combustible. Ils ont récolté l'année dernière environ 2,100,000,000 boisseaux de maïs, et il est de la plus grande importance pour eux d'obtenir un marché pour leur surplus. Après avoir été traité comme il l'a été par le gouvernement des Etats-Unis, on demande au peuple de ce pays d'accorder aux Etats-Unis un privilège qui est de la plus grande importance pour eux, mais qui sera dommageable au Canada.

Bien que je sois opposé généralement et comme question pratique à l'admission du maïs en franchise, parce qu'il fait concurrence à celui qui est produit par nos cultivateurs, et les empêche de s'occuper activement d'une industrie dans laquelle ils devraient être encouragés, il existe d'autres raisons importantes qui devraient me porter à voter

contre l'admission en franchise dans ce pays du maïs américains. Il y a d'abord l'attitude du peuple et du gouvernement américains relativement aux relations commerciales qui existent contre les deux pays. Ils n'ont droit à aucune considération de cette nature après la manière injuste avec laquelle ils nous ont traités. Depuis 1847, nos hommes publics se sont adressés au gouvernement des Etats-Unis au moins une vingtaine de fois pour établir un tarif de réciprocité commerciale entre les deux pays, mais ils n'ont jamais voulu, à l'exception d'une fois, accorder aux produits agricoles du Canada le droit d'être admis en franchise aux Etats-Unis, et dans ce cas exceptionnel, ils ont rétabli les droits aussitôt qu'ils leur a été permis de le faire légalement. Pourquoi ont-ils agi ainsi ? Ils peuvent raconter leur propre histoire. Ce n'était pas tant parce qu'ils prenaient en considération la faveur qu'ils croyaient faire à la population du Canada qu'ils ont refusé de conclure tout traité avec notre pays. Mais ils empêchèrent nos cultivateurs d'exporter leurs produits agricoles aux Etats-Unis, ils nous fermèrent l'entrée libre de leurs marchés espérant par là réussir à nous forcer à l'annexion, et nous obliger à renoncer à notre allégeance à la Couronne britannique pour devenir une partie intégrante de l'union américaine.

Comme preuve de ce que je dis, je vais me permettre de lire à la Chambre quelques expressions de sentiment des principaux citoyens des Etats-Unis. En 1891, James-G. Blaine, qui était alors secrétaire aux Etats-Unis, en réponse à une lettre qui lui avait été adressée, fit la déclaration suivante :

Il n'existe aucunes négociations au sujet d'un traité de réciprocité avec le Canada, et vous pouvez être convaincu que ce gouvernement ne songe nullement à négocier un projet de réciprocité avec le Canada, restreint aux produits naturels.

Parlant à Calais, Etat du Maine, en août 1888, M. Blaine disait :

Au delà de la frontière, de l'autre côté de cette rivière, nos voisins ont choisi un autre gouvernement, une autre allégeance. Ils sont sujets de la reine Victoria ; ils sont loyaux de Sa Majesté. Ils vivent à l'ombre d'un pavillon étranger. Ils font exactement ce qu'ils ont droit de faire. Je n'ai jamais contesté leur droit ni même leur position. Ils ont le droit de choisir pour eux-mêmes comme c'est le nôtre de décider pour nous-mêmes. Mais je suis entièrement opposé à l'idée de donner aux Canadiens la satisfaction platonique d'agiter le drapeau anglais, de payer les taxes anglaises, grâce aux profits qu'ils pourraient réaliser sur les marchés américains. Ils ne peuvent avoir les deux en même temps. S'ils se joignent à nous, ils partageront nos avantages, mais il est tout à fait contraire aux droits des citoyens américains que des millions d'hommes qui ne reconnaissent pas l'allégeance des Etats-Unis, qui ne partagent pas nos joies et nos misères, qui ne font pas partie du peuple américain, mais ont préféré rester des étrangers vis-à-vis de nous,—ce serait une injustice de la part d'un congrès démocratique de dire qu'ils ont droit exactement à la même part sur nos marchés, et aux mêmes privilèges commerciaux sous notre drapeau que nous.

Voici maintenant une autre déclaration faite il y a quelques années par le président Lane, de l'association des marchands de Boston :

Nos amis les libéraux, Fielding et Longley, de la Nouvelle-Ecosse ; Davies, de l'île du Prince-Edouard ; Mercier et Laurier, de Québec ; Cartwright, de l'Ontario, et une foule d'autres après eux, ont les yeux fixés sur nous, le peuple des Etats-Unis, et attendent "le signal qui doit les conduire à la victoire". Pouvons-nous leur refuser ce qu'ils nous demandent ?

Le Canada tout entier, une fois cette union commerciale établie, deviendra pour ainsi dire de vastes territoires comme ajoutés à notre domaine, et d'une extrémité à l'autre d'un continent, l'univers pourra constater les

résultats d'un commerce libre sur tous les produits d'un continent, naturels ou fabriqués.

Une réponse fut faite à cet énoncé par un honorable député qui siège aujourd'hui dans cette Chambre, dans les termes suivants :

En résumé, monsieur, si ce projet peut être exécuté, cela voudra dire pour vous l'addition de la moitié d'un continent à votre pays pour les fins commerciales et l'établissement d'un nombre considérable d'Etats au nord, possédant une immense étendue de terres fertiles et inhabitées, des ressources minières très considérables, une population de près de 5,000,000, mais pouvant en faire vivre 50,000,000, et la certitude (au cas de la réalisation de ce projet) d'une augmentation rapide de population—et ceci n'est pas moins important—une population qui ressemble beaucoup au peuple américain sous le rapport du caractère, des habitudes, des coutumes, et même des préjugés.

Une VOIX : Qui a dit cela ?

M. MOORE : Je crois que c'est l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright). Je n'ai rien à dire contre les sentiments qui y sont exprimés.

M. Blaine ajoute :

Le seul moyen pour les Canadiens de profiter des avantages des marchés américains, c'est de devenir citoyens américains.

Le général Benjamin-F. Butler a dit :

Le Canada pleure pour obtenir un traité de réciprocité. Laissez-le pleurer jusqu'à ce qu'il consente à faire partie de l'union.

Le sénateur Carlisle a dit :

Je suis en faveur de l'union commerciale, parce qu'elle va amener le Canada sous notre drapeau.

Le sénateur Depew a dit :

Je suis en faveur de ce projet d'union, parce qu'il va étendre le domaine du drapeau étoilé des chutes de Niagara au pôle nord.

M. Bullock, le président de la chambre de commerce de Boston, a dit :

Le meilleur moyen d'obtenir la réciprocité avec nos voisins—est d'accepter sir Richard Cartwright comme sénateur de l'Etat de l'Ontario.

Mais nous ne voulons pas priver le pays de sa personne. Le chef du gouvernement actuel, M. Laurier, a dit au banquet libéral de Montréal :

La politique du parti libéral peut s'exprimer en deux mots—réciprocité absolue avec les Etats-Unis.

Et il a dit aussi "qu'il espérait pouvoir se rapprocher des Etats-Unis, s'il y avait un changement de gouvernement."

Maintenant pour obtenir ces quelques avantages et se rapprocher des Etats-Unis, le Canada est obligé de donner tout ce qu'il possède. Je crois que nous aurions fait mieux d'essayer de marcher dans la voie du progrès sans nous occuper des Etats-Unis et compter plus sur nos propres ressources et notre énergie. La mise en vigueur de cette politique nous est indiquée dans le bill relatif au travail des aubains, et je trouve dans le *Witness* d'une dépêche de Washington disant que le sénateur Tillman, un homme public important des Etats-Unis, a donné avis qu'il proposera un amendement au bill du tarif à l'effet d'imposer une taxe de \$100 par tête sur tous les immigrants qui entreraient aux Etats-Unis. L'amendement déclare aussi que toute personne qui entrera aux Etats-Unis pour travailler sans avoir l'intention de devenir un

citoyen américain, sera coupable d'un délit punissable par voie d'emprisonnement ou de l'amende.

Si cet amendement devient loi, il en coûtera cent dollars pour faire entrer un Canadien aux Etats-Unis. Je crois que, conformément à leurs lois, les cochons canadiens sont admis à bien meilleur marché aux Etats-Unis qu'un citoyen de notre pays. Ils ne veulent pas établir de relations commerciales amicales avec le Canada, et j'espère que le temps est passé pour nous de nous mettre à leurs genoux et de les supplier de nous accorder des faveurs qu'ils nous ont toutes refusées depuis les dernières quinze années, à l'exception d'une.

En adoptant ce bill relatif au travail des aubains, ils excluent les Canadiens de ce pays, ils les prennent par les épaules et les conduisent de l'autre côté de la frontière, à moins qu'ils ne consentent à renoncer à l'allégeance qu'ils doivent à leur reine et à leur pays.

Ils ont oublié qu'il y a moins de deux ans, lorsqu'ils ont essayé de percevoir une quantité d'or considérable, ils ont emprunté de nos banques canadiennes \$25,000,000. Ils ont oublié plus que cela; ils ne se souviennent pas que lors de l'estimation de la richesse des Etats-Unis qui s'élevait à \$65,000,000,000 d'après le recensement de 1890, 10 pour 100 et plus de cette richesse était détenue par des capitalistes anglais. Malgré cela, ils vont prendre au collet le sujet anglais qui voudra entrer dans ce pays et le conduire de l'autre côté de la ligne frontière, à moins qu'il ne consente à renoncer à son allégeance et à devenir un citoyen américain. Plus que cela, ils ont oublié que durant leur guerre civile, 20,000 braves enfants du Canada sont morts pour eux sur les champs de bataille ou dans les hôpitaux, tandis qu'ils étaient au service du gouvernement américain; et cependant, lorsque les Canadiens tenteront d'entrer sur leur territoire, ils en seront exclus.

Le temps est arrivé pour nous de sortir de notre torpeur et de leur prouver que le peuple canadien peut compter sur ses propres ressources. Prouvons-leur que quand bien même ils élèveraient leur tarif sur tous les articles, et le placeraient si haut qu'on n'y pourrait atteindre, le Canada continuera d'exister et de prospérer sans avoir besoin d'aucune faveur commerciale de la part du peuple de ce pays.

Nous avons une autre raison de suivre cette ligne de conduite. Notre pays est aussi étendu que les Etats-Unis, son climat est aussi doux, son sol aussi fertile. Nos richesses forestières sont plus considérables, il en est de même de nos pêcheries, et lorsque les mines de ce pays seront plus développées, je crois qu'il ne faudra guère de temps pour convaincre le peuple américain et l'univers tout entier, que nous possédons une quantité aussi considérable du précieux métal que n'importe quel autre pays sous le soleil. Mais nous avons encore plus que tout cela, nous possédons cinq millions de Canadiens, formant un peuple entreprenant, qui peut être comparé avec avantage au même nombre de citoyens américains. Le temps est venu pour nous de faire valoir notre indépendance commerciale et de prouver au peuple américain que nous ne sommes pas des gens à nous en laisser imposer. Nous pouvons leur dire de plus que nous faisons partie du plus grand empire qui existe sous le soleil, sans égal parmi les nations du globe, un empire qui commande à plus d'un sixième de la surface de la terre, et contrôle un

M. MOORE.

tiers du commerce de l'univers. Bientôt nous allons célébrer le jubilé de diamant d'une reine qui est à la tête de tous les souverains existants, et qui règne sur l'empire le plus grand et le plus beau qu'il ait jamais été donné à l'univers de connaître.

M. STENSON : Je n'avais pas l'intention de prendre part à cette discussion, croyant qu'il était mieux d'abandonner ce sujet aux députés anciens et expérimentés, et surtout aux cultivateurs pratiques. Mais puisque mon honorable ami de Stanstead (M. Moore), nous a donné son opinion sur l'admission du maïs en franchise, je dois avouer que mon premier sentiment a été un sentiment d'immense surprise. Je crois que l'honorable député de Stanstead est le seul représentant de cette partie du pays que j'habite, qui soit opposé à l'admission du maïs en franchise. Durant mon élection, l'on a discuté la question d'admettre le maïs exempt de droit, et l'honorable député de Stanstead sera peut-être surpris d'apprendre que c'est mon adversaire, un homme de la politique nationale, qui a soulevé la question et a déclaré qu'il était en faveur de l'admission du maïs en franchise. En 1894, je crois, l'honorable député de Compton (M. Pope), qui représente un beau comté agricole, était en faveur de l'admission du maïs en franchise, il a demandé avec instance au gouvernement conservateur de modifier le tarif en ce sens, et il était convaincu que ses chances de succès étaient bonnes. Mais l'honorable député, ainsi que tous les députés de la partie du pays que j'habite, excepté l'honorable député de Stanstead, étaient certainement en faveur de l'admission du maïs en franchise, parce que l'on se livre chez nous à l'industrie laitière, et que l'industrie laitière a besoin d'avoir le maïs sans payer de droits. Néanmoins, il m'est facile de comprendre pourquoi l'honorable député de Stanstead est aujourd'hui contre l'admission du maïs en franchise, il nous a donné le secret de son attitude sur cette question. En premier lieu, dit-il, ce serait pour nous une honte d'admettre que dans ce vaste pays nous ne pouvons pas produire tout le maïs dont nous avons besoin.

Quelques VOIX : Nous ne produisons pas le coton non plus.

M. STENSON : Bien, je vais prendre en note que si c'est une honte de ne pas produire le maïs, c'est peut-être une honte aussi grande de ne pouvoir produire le coton.

Quelques VOIX : Non, non.

M. STENSON : Pourquoi pas, quelle est la différence ? N'est-ce pas le climat qui fait toute la différence ? Vous admettez, je crois, que c'est le climat qui en est la cause, et s'il en est ainsi, ce n'est pas une honte pour nous de ne pas avoir un climat favorable à la culture du maïs, surtout quand nos voisins produisent le maïs pour nous, et à très bon marché, si nous voulons bien abandonner la politique nationale et ne pas renchérir ce produit par notre propre faute. Il y a, plus, M. le président, le gouvernement, dit-on, percevra moins de droits, si nous admettons cet article en franchise, car nos cultivateurs fourniront leur maïs aux distillateurs. Bien, laissons nos cultivateurs vendre leur maïs aux distillateurs et en retirer tout le profit possible; mais si le contrôleur des Douanes n'est pas assez habile pour les empêcher de le frauder en ne payant pas le droit, nous lui enjoignons d'être

plus attentif à ces devoirs à l'avenir. Mais le grand souci de l'honorable député de Stanstead, c'est que l'admission du maïs en franchise serait un coup porté à la politique nationale. Je ne partage nullement son opinion lorsqu'il déclare qu'il n'y a aucune raison d'admettre le maïs en franchise. Au contraire, si c'est là un coup porté à la politique nationale, c'est une des raisons pourquoi je serais heureux de voir entrer le maïs exempt de droit. Ce serait un coup fatal à la politique nationale qui doit mourir un jour ou l'autre. Je ne veux pas dire que nous devons immédiatement lui donner le coup de grâce, mais le temps viendra où ce tarif protecteur devra disparaître.

M. CLANCY : Voulez-vous admettre l'avoine en franchise ?

M. STENSON : Il s'agit du maïs aujourd'hui, nous serons satisfaits si cet article est admis exempt de droit.

Quelle est la raison de ce grand déploiement d'éloquence de la part de mon honorable ami, le député de Stanstead, sur l'attitude des Américains à notre égard ? L'honorable député semble croire que c'est simplement pour plaire à nos voisins que nous voulons faire entrer le maïs en franchise. Nous ne désirons aucunement sacrifier nos intérêts pour les beaux yeux de nos voisins ; au contraire, nous voulons obtenir leur maïs sans payer de droit. Qui a besoin du maïs ? Les cultivateurs ; ce sont les gens qui emploient le maïs. Je vais, dans un instant, après avoir examiné cette question sous son aspect patriotique, l'envisager à un point de vue plus pratique. Non seulement ce maïs nous a entraînés dans la discussion des paroles que tous les présidents, et les aspirants présidents des Etats-Unis ont prononcées à ce sujet, mais l'on nous a rappelé que 40,000 de nos braves jeunes gens ont traversé la frontière et ont combattu pour les Américains. Et l'honorable député a essayé de nous faire croire que si ces 40,000 hommes n'étaient pas allés à la rescousse de nos voisins, le drapeau étoilé serait disparu de la surface de la terre. Dans tous les cas, ces 40,000 hommes étaient des braves. Et lorsque nous serons un peu plus nombreux et lorsqu'il nous sera permis de faire entrer en franchise le maïs américain, nous enverrons assez d'hommes à nos voisins pour amener ces derniers chez nous, et nous les annexer. Nous leur enverrons 400,000 ou 500,000 de nos jeunes gens qui, au lieu de nous annexer à eux, les annexeront à nous. Un honorable député a affirmé que, dans une certaine année, nous avions importé 7,000,000 de boisseaux de maïs. S'il en est ainsi, comment a-t-on pu déclarer qu'il n'y avait qu'un cinquième de nos cultivateurs en faveur de l'admission du maïs en franchise ? L'on a déclaré que sur dix cultivateurs, il n'y en avait que deux qui désiraient avoir du maïs pour l'engraissement des animaux.

J'ai été surpris d'entendre déclarer qu'il n'y avait seulement qu'un cinquième de nos cultivateurs qui voulaient avoir le maïs exempt de droit. Un cinquième de 7,000 représenterait 1,400 cultivateurs consommant 7,000,000 de boisseaux de maïs, ou 5,000 boisseaux pour chaque cultivateur. Voilà qui est un peu fort, et il doit y avoir erreur dans les calculs de l'honorable député. Il se peut que sur dix cultivateurs, il n'y en ait seulement que deux qui engraisent des bestiaux, mais ce n'est

pas une raison pour croire qu'il n'y a pas un grand nombre de cultivateurs qui se servent de maïs, non pas pour engraisser des bestiaux, mais pour des fins de la laiterie et qui ont besoin de ce maïs, pour engraisser leurs cochons et élever leurs jeunes bestiaux.

Lorsque nous pouvions envoyer nos jeunes bestiaux en Angleterre, et lorsqu'aucun embargo ne pesait sur eux, il n'était pas aussi nécessaire qu'aujourd'hui de les engraisser. Mais aujourd'hui, nous ne pouvons continuer l'ancien système, car il faut abattre nos bestiaux à leur arrivée dans la Grande-Bretagne. Par conséquent, nous devons les engraisser ici. Dans la partie du pays où je demeure, il n'y a pas un cultivateur sur dix qui ne désire avoir le maïs sans payer de droit, et à aussi bon marché que possible, afin d'engraisser ses bestiaux et élever ses jeunes animaux.

Je vais être bref, parce que je m'attends à ce qu'il y ait des députés plus anciens et plus expérimentés que moi qui traiteront cette question. Mais qu'il me soit permis de remarquer que nos exportations de grains n'augmentent pas et que nos exportations de bœuf augmentent. Ce qu'il nous faut augmenter encore plus que cela, ce sont nos exportations de beurre et de fromage, et pour faire fleurir l'industrie laitière, il faut que le maïs entre en franchise. Quelques députés craignent que cela n'altère la qualité de notre porc ; pour leur information, je dirai qu'il n'y a pas un cultivateur, dans la partie du Canada où je réside, qui prétendrait engraisser ses cochons avec du maïs seulement. Cette céréale n'est qu'un accessoire que l'on mêle à la nourriture des bestiaux et des cochons. Il n'y a pas un cultivateur, dans les Cantons de l'Est, qui prétendrait engraisser les cochons avec du maïs seulement ; et sur cent cultivateurs, il n'y en a pas un qui ne soit en faveur de l'admission du maïs en franchise.

M. TISDALE : Jusqu'à présent, tous les items du tarif ont été discutés à fond, et les membres des deux côtés de cette Chambre ont donné au parlement et au pays leur manière de voir. Relativement à cet item, je crains que la discussion n'ait été trop longue, mais d'un autre côté, cette question du maïs exempt de droit se présente dans de telles circonstances, que moi qui représente un comté agricole, je croirais manquer quelque peu à mon devoir, même à cette heure avancée de la session, si je n'exprimais pas les sentiments dont j'en suis convaincu, mes électeurs sont animés. Avant d'entrer dans le vif de la question, je désire déclarer que, toutes les fois que le gouvernement, composé, comme il l'est, d'hommes que je combats sur le terrain politique, et qui ont été les adversaires du gouvernement et du parti que j'ai appuyés depuis mon entrée en cette Chambre, s'est élevé au-dessus de l'esprit de parti ou a eu le courage de renoncer à certains principes, — au quel qu'aient pu dire les membres de l'autre côté de la Chambre, et agit ainsi dans les intérêts du pays, je le félicite. Il faut que les hommes qui appartiennent à un parti ou qui le dirigent, aient un grand fond de courage, pour pouvoir, dans de certaines circonstances, adopter une ligne de conduite différente de celle qu'ils ont préconisée auparavant, — et quoique identifié avec un parti, et quoique croyant, en somme, que le meilleur gouvernement que nous puissions avoir en ce pays, c'est le gouvernement par le parti, je suis un de ceux qui applaudissent au courage des hommes qui s'élèvent au-dessus de toutes les questions de

parti lorsqu'une grande responsabilité pèse sur leurs épaules, et lorsqu'ils sont convaincus qu'ils agissent dans des meilleurs intérêts du pays. Je désire déclarer que, tout en combattant ces hommes-là, tout en étant identifié avec un parti qui les combat, ces députés en agissant ainsi ont mon appui, que mon parti soit d'accord avec moi ou non. Après cette courte entrée en matière, je vais aborder la question. Je n'ai pas fait cette entrée en matière plus longue, parce que je ne veux aucunement retenir ce comité et prolonger cette session, et la Chambre devrait clore la discussion aussitôt que possible, dans l'intérêt, non seulement des membres de ce parlement, mais aussi dans l'intérêt du pays.

Je désire examiner pendant quelques instants cette importante question et déclarer que je suis opposé à la proposition d'admettre le maïs en franchise et que, sur ce point, je partage l'opinion exprimée par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton), même lorsqu'il dit que moyennant bonne et juste considération, nous devrions admettre en franchise le maïs américain, quoique je puisse différer avec lui sur ce qui constitue une bonne et juste considération, et j'abonde entièrement dans son sens lorsqu'il déclare que cette politique est injustifiable, si nous ne recevons rien en échange de l'avantage que nous accordons. Vu que l'honorable député de Norfolk-nord, faisant son devoir comme représentant du peuple, se sépare de son parti sur cette question, je manquerais à mon devoir, si, moi, élu comme conservateur, je n'exprimais pas mon opinion sur ce sujet. Je ne tombe pas d'accord avec l'honorable député (M. Stenson) qui vient de porter la parole et qui représente un comté agricole, lorsqu'il dit qu'il y a cent de nos cultivateurs contre un qui sont en faveur de l'admission du maïs en franchise, et je lui dis qu'au contraire, il n'y en a pas un sur cent qui approuve la proposition du gouvernement. Depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre, j'ai toujours prouvé que j'étais prêt à sacrifier les intérêts individuels de mon comté lorsqu'ils étaient contraires aux intérêts généraux du Canada. Dans ce cas-ci, je prétends que les intérêts de mes électeurs et les intérêts de la population agricole du Canada en général sont identiques, et que ces intérêts sont opposés à l'admission du maïs en franchise. Depuis que les honorables membres de la droite sont au pouvoir, j'ai plus de confiance en l'avenir du Canada que j'en avais auparavant, lorsque je les jugeais d'après leurs tactiques dans l'opposition. La journée d'hier a prouvé que obéissant à leurs convictions éclairées et honnêtes, presque tous les membres du parti conservateur ont appuyé une proposition du gouvernement, tandis que 20 ou 30 pour 100 des députés ministériels l'ont combattue. Ce fait démontre que le parti conservateur dans l'opposition est disposé à favoriser toute mesure, de quelque source qu'elle vienne, que nous croyons être dans les meilleurs intérêts du Canada. J'en appelle aux honorables membres de la droite et je leur demande de faire preuve du même esprit qui anime les membres du parti conservateur en cette Chambre. La proposition du gouvernement ne frappe pas le maïs seulement, mais encore toutes les grosses céréales que cultivent les agriculteurs du Canada. Notre avoine, notre orge d'une qualité inférieure, nos pois et autres grains de cette nature seront atteints par l'admission du maïs en franchise.

A mon avis, cela représente une perte de plusieurs millions de dollars pour les cultivateurs du

M. TISDALE.

Canada et, en toute sincérité, je demande au gouvernement de reconsidérer sa position et de revenir sur ses pas. Si cette question est mise au voix, j'en appelle à tous les membres de cette Chambre qui représentent des comtés encore plus intéressés dans la matière que le comté de Norfolk-nord; je leur demande de suivre l'exemple de mon honorable collègue (M. Charlton), et de s'opposer à l'admission du maïs en franchise, s'ils sont convaincus qu'en agir ainsi serait dans l'intérêt du Canada. Nous voyons ici, ce soir, l'honorable député (M. Charlton), qui a toujours été fidèle à son parti en tout temps et en toute saison, et quelquefois, de l'avis de membres de la gauche, hors de saison, nous le voyons craindre d'exprimer son opinion sur cette question. Dès 1891, j'ai dit que si le parti libéral pouvait seulement renoncer aux doctrines énoncées dans ces discours de husting et accepter le principe de la protection en faveur des industries canadiennes et en faveur de nos cultivateurs, il aurait alors une chance d'arriver au pouvoir et d'y rester. Je déclare ici, ce soir, en pesant toute la responsabilité qui s'attache à mes paroles, que je suis plus intéressé dans le progrès et le développement du Canada que dans la fortune du parti conservateur. Je suis un protectionniste, un protectionniste modéré, je n'ai jamais fait un secret de ma politique et je représente un comté agricole. Je crois que l'on doit protéger les cultivateurs canadiens, et je suis heureux de dire qu'à l'exception du maïs, le gouvernement actuel protège les cultivateurs pour la vente de leurs produits. Je n'accuserai pas les honorables membres de la droite d'adopter la politique conservatrice, peu m'importe que cette politique soit la nôtre ou la leur, tant et aussi longtemps que c'est une politique qui tendra à faire du Canada, dans cette année du jubilé, le bras droit de l'Empire britannique—et c'est certainement ce qu'il est—j'appuierai cette politique.

Je n'accuserai pas les honorables membres de la droite d'avoir volé notre programme, tant et aussi longtemps qu'ils protégeront nos industries agricoles et manufacturières. Je dis aux honorables membres de la droite que s'ils désirent poursuivre une politique avantageuse aux cultivateurs de ce pays, ils retrancheront cet item de leur tarif et laisseront le droit qu'il y avait auparavant. Je leur fais cet appel en très bonne compagnie au point de vue libéral, puisque mon honorable ami (M. Charlton) abonde dans mon sens. J'ai souvent dans le passé croisé le fer avec mon honorable ami (M. Charlton), mais je le félicite de la position qu'il a prise sur cette question. J'exprimerai publiquement,—ainsi que je l'ai déjà fait privé—l'opinion que les honorables membres de la droite sont en état de faire comprendre au peuple américain certaines questions que nous, les membres de la gauche, n'avons jamais pu lui faire comprendre. Je ne suis pas pour dire rien de désagréable sur les actes du parti libéral dans le passé, ou relativement à ce que nous prétendons faire. Les membres de la droite ont eu le courage de montrer au peuple américain quelle est notre position; et je conviens avec eux que ce serait un malheur d'avoir quelque difficulté avec le peuple de la grande république. Comme les membres de la gauche l'ont toujours dit, et comme j'en ai toujours été fortement convaincu, les meilleurs intérêts de l'empire exigent que nous soyons en relations aussi bonnes possible avec nos voisins, cependant nous devons bien faire comprendre qu'ils ne peuvent pas, par un langage

hostile, par des lois hostiles, et par des menaces, intimider un peuple libre comme le peuple canadien. Les honorables membres de la droite ont eu une occasion—et je les félicite d'avoir su en profiter—de prouver au peuple américain que le peuple canadien, libéraux comme conservateurs, quoique nous ne soyons que 5,000,000 contre 65,000,000 est un peuple qui, ayant dans ses veines le sang de deux vaillantes races, la race normande et la race anglo-saxonne, ne se laissera pas intimider, ni contraindre.

Je félicite les honorables membres de la droite, et je désire déclarer à l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) que je suis heureux d'être avec lui la main dans la main, en cette circonstance, et je m'en tiens à la proposition qu'il fait, laquelle est, j'en suis convaincu, dans les meilleurs intérêts du Canada. Le temps est propice pour apprendre au peuple américain qu'à moins de recevoir une juste concession en échange, nous ne sommes pas pour ouvrir nos portes au maïs exempt de droit.

Cette question est une question d'affaires; et je désire dire à l'honorable député de Norfolk-nord que, comme conservateur, je suis prêt, malgré tous les membres de ce côté-ci de la Chambre, s'il le faut, ce que je ne crois pas, à me joindre à lui et à déclarer que quand les Américains nous donneront un équivalent raisonnable, nous serons disposés à leur faire des concessions. Je dis donc aux honorables membres de la droite,—et c'est contre les intérêts de mon parti que je leur donne cet avis,—que la meilleure politique qu'ils peuvent adopter pour conserver le pouvoir, est de se pénétrer des sentiments de l'honorable député (M. Charlton) à l'égard des Américains. Je connais bien ces derniers, j'ai été en rapport avec eux; s'ils voient que vous faites les chiens couchants, ou que vous ne comprenez pas vos propres intérêts, ils vous traiteront comme, à leur avis, vous mériterez d'être traités; mais si vous leur prouvez que, dans le champ du commerce, vous êtes prêts à rendre coup pour coup, ils vous respecteront. Je suis heureux de combattre cette motion. A cette heure critique de notre histoire, je dis que le parti libéral devrait se joindre à nous et à l'honorable député de Norfolk-nord pour déclarer aux États-Unis: "Nous ne voulons rien recevoir de vous sans vous donner un équivalent raisonnable; si vous voulez que votre peuple vienne travailler dans notre pays, comme un peuple libre, nous désirons que notre peuple ait le même droit dans votre pays; nous sommes un peuple anglais, grand et à l'esprit large, qui ne veut subir aucune contrainte, et si vous essayez à nous contraindre, vous verrez se réveiller le vieil esprit français et le vieil esprit anglais; ce n'est pas par une telle conduite que vous aurez raison de nous."

Je dis que je suis heureux de voir prendre à l'honorable député de Norfolk-nord la position qu'il a prise, tout libéral qu'il soit; plusieurs membres de mon parti l'ont même cru extrêmement libéral. Mais je suis heureux de constater que le libéralisme moderne, le libéralisme au pouvoir, le libéralisme qui se trouve face à face avec les responsabilités que ce côté-ci de la Chambre a eues durant dix-huit ans, est prêt à dire aux États-Unis: "Si vous ne nous aidez pas, nous devons, en légitime défense, nous aider nous-mêmes."

Un mot de l'importance de cette question. Je ne veux pas donner de statistiques; les honorables

membres de cette Chambre sont bien renseignés sur ce sujet, parce que je prends pour admis qu'ils lisent les diverses statistiques et comprennent aussi bien que moi l'importance de la question du maïs à laquelle se trouve intimement liée la question des grosses céréales, et la question est de savoir si le maïs à bon marché des États de l'Ouest, maïs qui se donne presque pour rien, va venir en Canada, prendre la place non seulement de notre maïs, mais aussi de nos autres grosses céréales.

Je proteste donc contre cette motion comme contraire à l'esprit du tarif que les honorables membres de la droite ont présenté. Je les félicite du courage qu'ils ont montré en protégeant les intérêts des cultivateurs dans la mesure qu'ils l'ont fait; et je leur demande de s'élever au-dessus de l'esprit de parti, comme j'ai essayé de le faire moi-même, et de suivre l'exemple de l'honorable député de la division nord du comté de Norfolk. Je leur demande cela dans leur propre intérêt, car j'aimerais mieux les voir rester au pouvoir que de voir les meilleurs intérêts de ce pays souffrir, même temporairement, par une erreur de leur part en cette matière.

M. CHRISTIE: Je ne veux retenir la Chambre qu'un instant. Je désire simplement déclarer que les cultivateurs de mon comté sont presque à l'unanimité en faveur de l'admission du maïs en franchise. Je n'ai pas encore rencontré, dans mon comté, un seul homme qui fût opposé à cette réforme. Mes électeurs considèrent que cet item du tarif est pour eux une véritable bénédiction. La plupart de nos cultivateurs se livrent, pour gagner leur vie, à l'élevage des bestiaux et à la fabrication du beurre et du fromage, et ils trouvent avantageux d'avoir le maïs à bon marché. Ils considèrent cet article comme une matière première, et ils vendent leurs produits et trouvent leur profit dans l'échange. Je suis convaincu que les cultivateurs de mon comté considéreront comme un grand bienfait l'adoption de cette proposition. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, mais j'ai cru qu'il était de mon devoir de dire à cette Chambre, de la part de mes commettants, qu'ils étaient en faveur de l'admission du maïs en franchise. A une assemblée publique tenue dans mon comté, dans le but spécial de discuter cette question, il n'y a eu qu'un seul individu, et ce n'était pas un cultivateur, qui ait jeté une note discordante dans le concert unanime des opinions en faveur de l'admission du maïs en franchise.

M. McMILLAN: En me levant pour prendre part à ce débat, l'un des plus importants de tous ceux qui peuvent occuper l'attention de cette Chambre, je désire dire, dès le début, que les cultivateurs de ce pays sont aux prises avec les cultivateurs du monde entier; et les cultivateurs qui peuvent produire à meilleur marché sont ceux qui ont les plus grandes chances de succès sur les marchés du globe. Permettez-moi de dire que je proteste contre l'introduction de l'esprit de parti dans un débat de ce genre, et d'exprimer mon regret qu'une question d'une aussi grande importance pour les cultivateurs de ce pays ne puisse être discutée autrement que dans un esprit de parti. Nous, les cultivateurs du Canada, souffrons beaucoup de ne pouvoir nourrir nos bestiaux avec les grosses céréales de notre pays, et je crois, dans le cours de mes remarques, pouvoir donner en faveur de l'ad-

mission du maïs en franchise, des preuves assez fortes pour convaincre tout membre impartial de cette Chambre, et des preuves qui ne peuvent être contredites.

Quant au maïs, quoique l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) ait dit que l'Ontario en produisait assez pour ses propres besoins, sa déclaration n'est pas corroborée par les faits, car lorsque nous examinons les tableaux du commerce et de la navigation, nous constatons que durant la dernière année pour laquelle il y a un rapport, nous avons importé 3,000,000 de boisseaux de maïs, et nous n'en avons exporté que 9,000 boisseaux. Ces chiffres prouvent à l'évidence que le Canada ne produit pas assez de maïs pour ses propres besoins. Les cultivateurs de ce pays sont aussi intelligents que les cultivateurs de n'importe quel autre pays du monde civilisé, et connaissent mieux leurs intérêts que qui que ce soit. On a dit que l'on pouvait cultiver le maïs avec succès dans presque tous les comtés de l'Ontario; il n'en est pas ainsi. Dans le comté même que je représente, l'un des plus grands comtés agricoles de l'Ontario, et l'un de ceux qui exportent le plus grand nombre de bêtes à cornes sur le marché anglais, il nous est impossible de faire venir le maïs à un point de maturité suffisante pour en faire de la farine, mais il nous est très facile, en revanche, de faire de l'ensilage. Quand on prétend que le maïs, admis en franchise, viendra remplacer sur nos marchés les grosses céréales, on fait un énoncé à l'encontre des faits. Et la période de temps que les honorables députés ont choisie pour appuyer leur démonstration prouve précisément le contraire. Ils ont choisi les années 1878 à 1881, et ont signalé le fait qu'en 1878, il a été importé au pays 8,000,000 de boisseaux de maïs pour la consommation domestique. Eh bien ! quelle était la situation économique du pays cette année-là, relativement aux céréales? Les honorables députés ont négligé d'appuyer leur argumentation sur les faits et de prouver que, réellement, l'importation en grand du maïs au pays aurait fait baisser le prix de nos grosses céréales. Or, la statistique prouve que l'année où le maïs a été importé au pays en plus grande quantité pour la consommation domestique est précisément celle où nos grosses céréales ont atteint les prix les plus élevés.

J'ai déjà donné la preuve de cet énoncé. Je vois avec plaisir que parmi les députés, il n'est pas un seul cultivateur sérieux qui ait pris la parole pour s'opposer à l'entrée du maïs en franchise. Il sied bien à l'honorable député de Stanstead (M. Moore) un industriel, de venir nous faire la leçon sur ce qui peut tourner au bénéfice ou au détriment de la classe agricole. Pourquoi donc ne prend-il pas, au sujet du coton, la même attitude qu'il adopte au sujet du maïs? Pourquoi ne s'oppose-t-il pas à l'entrée du coton en franchise? Non, il a bien garde de le faire, puisque le coton est la matière première de son industrie et n'est pas une production indigène au pays. De même, le maïs est la matière première du cultivateur, et il est impossible de le récolter en quantité suffisante au Canada. S'il est conséquent avec lui-même, l'honorable député de Stanstead appuiera la motion débattue tendant à admettre le maïs en franchise au pays. En 1878, époque où il se fit une importation de 8,000,000 de boisseaux de maïs, quel a été le résultat de cette importation au point de vue des grosses céréales? Il existe à la bibliothèque du parlement un rapport à ce sujet que l'honorable

M. McMILLAN.

député de Grey-est (M. Sproule) a sans doute lu, et s'il eût pensé y trouver certaines preuves à l'appui de ces prétentions, il l'aurait, depuis longtemps, cité à la Chambre. Mais il sait parfaitement qu'il ne s'y rencontre pas de preuves à l'appui de la thèse qu'il a développée en Chambre relativement à l'abaissement des prix de nos grosses céréales, abaissement qui, à son avis, suit fatalement l'importation d'une grande quantité de maïs. En 1878, les cultivateurs ont obtenu pour leur avoine 11 cents et quart par boisseau de plus que le prix dominant du marché de Chicago.

Notre orge nous a aussi rapporté 15 cents de plus que le prix de Chicago, et cette année-là, deux ans avant l'inauguration du système protecteur, notre importation de maïs s'éleva à 8,000,000 de boisseaux. Deux années plus tard, en 1881, lorsque l'impôt du maïs fut établi, et que l'importation en tomba à 2,000,000 de boisseaux, le prix de l'avoine à Toronto ne dépassa que de 2 cents le prix de Chicago, et le prix de l'orge, au lieu d'être de 15 cents plus élevé au Canada qu'à Chicago, comme cela était arrivé en 1878, tomba à 17 cents en dessous, bien qu'en 1878, notre importation de maïs eût été bien moindre. Voilà qui prouve clairement que l'importation du maïs en grand n'a pas provoqué l'abaissement des prix de nos grosses céréales. Transportons maintenant la question sur le terrain international, et nous verrons que si le maïs américain n'est pas importé en Canada, il ira faire concurrence à nos grosses céréales sur les marchés de la Grande-Bretagne. De crainte, toutefois, que la statistique d'une seule année ne suffise point à établir un argument de cette nature, invoquons la statistique des cinq années qui ont précédé l'inauguration du régime protecteur, alors que notre consommation domestique annuelle de maïs s'élevait à 5,581,000 boisseaux. Quelle était la situation de nos grosses céréales pendant cette période quinquennale? A cette époque, notre avoine se vendait 2 cents et demi de plus qu'elle ne se vendit après l'établissement du régime protecteur, bien que notre consommation de maïs eût descendu à une moyenne annuelle de 1,321,000 boisseaux. Pendant cette même période, notre orge se vendait en moyenne 75 cents le boisseau, tandis que, trois années plus tard, elle ne se vendait que 71 cents, ce qui prouve d'une façon concluante que l'argumentation des honorables députés de la gauche relativement à l'effet produit par l'importation du maïs en franchise sur les prix de nos grosses céréales n'est point basée sur les faits.

Je défie les honorables députés de prouver leur énoncé au sujet de ce résultat, et je les invite à consulter le rapport déjà mentionné, et qui contient la statistique compliée précisément dans le but d'établir l'effet produit par l'établissement du régime protecteur sur les industries agricoles du Canada. Cette statistique prouve précisément le contraire de ce qu'en attendaient ceux qui avaient fait nommer la commission chargée de s'enquérir de cette question. Pour mieux établir la comparaison, je prends un boisseau de blé d'automne, un boisseau d'avoine, un boisseau d'orge, une tonne de foin, une tonne de paille, une livre de laine et 100 livres de porc. En octobre, une année avant l'établissement du régime protecteur, la vente de ces différents articles nous rapportait \$41.28. Trois années plus tard, la vente des mêmes articles ne nous rapportait plus que \$31.28. Voilà une statistique qui prouve que le régime protecteur n'a ni

turné à leur bénéfice de nos cultivateurs, ni rehaussé le prix de leurs produits. A titre de cultivateur, j'affirme positivement que nos produits sont meilleurs et plus satisfaisants, lorsque nous pouvons nous procurer du maïs pour l'alimentation de nos bestiaux. Je vais citer à ce sujet l'opinion de l'un de nos plus grands exportateurs de bestiaux dans la province de l'Ontario. On se demande souvent pourquoi les bestiaux de boucherie, provenant des États-Unis, se vendent à des prix plus élevés sur les marchés de la Grande-Bretagne que nos bestiaux canadiens. Je cite l'opinion du grand exportateur en question :

L'abolition de l'impôt du maïs serait d'un incalculable avantage pour la classe agricole. Le droit était censé protéger l'avoine canadienne, mais si nos cultivateurs pouvaient se procurer du maïs pour nourrir leurs bestiaux, disons à 40 cents le boisseau, il n'y aurait pas de meilleur grain pour l'engraissement du bétail. Le bœuf de l'ouest de l'Amérique, engraisé au maïs, donnera 100 livres de bœuf de plus que notre bœuf, poids vivant. C'est pour cela que les exportateurs canadiens sont si fort distancés sur le marché anglais, puisque l'exportateur américain place virtuellement sans frais sur le marché 100 livres de bœuf en égard à la différence des bestiaux ; il débute donc déjà par un gain de \$6 à \$7 sur nous.

Voilà un fait qui prouve que le cultivateur de l'ouest de l'Amérique, qui nourrit ses bestiaux uniquement de maïs, gagne sur le marché anglais \$7 de plus que nous par tête de bétail, c'est-à-dire par 100 livres de bœuf abattu. Je défie mes collègues de nier cet énoncé. Je suis prêt à prouver par les résultats des expériences faites que le maïs est l'une des meilleures nourritures qu'on puisse obtenir. Les faits que je citerai sont basés sur l'expérimentation, et sont du reste simplement la constatation officielle des résultats obtenus. On cherchera sans doute à prouver à grand renfort d'arguments que l'impôt du maïs laisse à nos cultivateurs le marché libre pour la vente de leurs céréales, mais cet impôt aura le même effet que celui du blé qui subit au Canada un abaissement de 48 cents, tandis qu'aux États-Unis il ne baissa que de 24 cents,

J'ai par devers moi un état des résultats des diverses expériences relatives à l'engraissement des animaux avec différentes sortes de grains. Je citerai d'abord les résultats d'une expérience faite au collège d'agriculture de Guelph, en 1881-1882. C'est une expérience faite sur des animaux nourris aux pois, à l'avoine et au maïs. Pour les animaux dont le maïs constituait la principale nourriture, il a fallu donner 4 livres et huit dixièmes de grain pour accroître le poids de l'animal d'une seule livre ; pour ceux nourris surtout aux pois, il a fallu 5 livres et deux dixièmes de grain pour augmenter d'une livre le poids de l'animal, soit près d'une demi-livre de plus que de maïs ; pour l'avoine, il en a fallu 5 livres et huit dixièmes. Si l'on estime ces grains à 1 cent la livre, le maïs l'emporte sur tous les autres. Pour l'engraissement d'un seul animal, voici le coût du grain donné en nourriture : Maïs, \$20.75 ; pois, \$22.50, avoine, \$25.10. On voit donc que, pour l'engraissement d'un animal en hiver, il y a une économie de \$1.75 à donner du maïs au lieu des pois, et une économie de \$4.35 à donner des pois au lieu de l'avoine. Mais pour cent têtes de bétail, l'on constate un gain de \$1.75 en faveur du maïs de préférence aux pois, et de \$4.25 au lieu d'avoine.

Nos cultivateurs canadiens ne trouveraient-ils pas leur profit, pour l'engraissement de leurs animaux, à vendre une partie de leurs grosses céréales et à acheter du maïs, qu'ils ajouteraient au grain ?

Je me hâte d'ajouter que le cultivateur qui s'y entendra en fait d'engraissement des animaux, ne donnera pas à ses porcs une nourriture composée exclusivement de maïs et de pois ; et je vais prouver que le maïs constitue la meilleure nourriture principale, si l'on doit ajouter foi aux expériences. En 1883-84, au collège d'agriculture de l'Ontario, il a été fait une expérimentation sur vingt-une têtes de bétail. Avec la farine de maïs comme nourriture, il en a fallu 8 centins valant pour accroître d'une seule livre le poids vivant de l'animal ; tandis qu'il a fallu donner pour 11 centins et demi valant de pois, et 10 centins et demi d'avoine respectivement, pour obtenir le même poids, ce qui prouve d'une façon concluante que le maïs constitue la nourriture la plus profitable et la plus économique à la fois. Il ne faut pas oublier que ces expériences ont eu lieu à une époque où le maïs était frappé d'un droit de 7 centins et demi, tandis que tous les autres grains étaient admis en franchise. Cette statistique ne donne donc pas une forte idée des résultats qu'on pourrait obtenir de ces expériences, au point de vue de l'économie, avec du maïs admis en franchise au pays. Mais, nous dit-on, il n'y a pas un seul comté de l'Ontario qui soit en faveur de l'abolition de l'impôt du maïs. Ce soir même, nous avons entendu répéter la même chose. On nous a affirmé, ce soir, au nom des habitants de Frontenac, que, seuls, quelques bouchers et quelques propriétaires de minoteries profiteraient de l'abolition de l'impôt. Or, j'ai par devers moi la déclaration des membres des comices agricoles du comté de Frontenac qui sont d'avis que les marchands de bois seraient les seuls à bénéficier de cette abolition. Et quel est l'auteur de la motion actuellement débattue ? Est-ce un agriculteur ? Non ; c'est un médecin ; aussi les agriculteurs ont-ils repoussé sa motion à une écrasante majorité, et ont voté l'abolition de l'impôt du maïs. J'ai sous les yeux le rapport d'une expérience faite par le professeur Robertson au collège d'agriculture de Guelph, relativement à l'engraissement des porcs. Son expérience a consisté à donner aux animaux de la farine de maïs et du sel, de la farine d'orge, du son et du sel, de la farine de pois avec du sel, de l'ensilage de colza. Et quel a été le résultat de l'expérience ? Citons le rapport officiel :

Le 9 août, 16 porcs furent mis en trois compartiments séparés, contenant 6, 5 et 5 porcs respectivement. On fit en sorte de mettre dans chaque compartiment des sujets de même âge, de même taille et de la même souche, autant que possible. Aucun d'eux n'était de race pure, bien que la plupart eussent les points blancs dénotant le berkshire ou le chester. On leur donna pour nourriture du son avec sel et eau, à trois rations par jour, aussi abondantes que possible. On avait soin de mélanger le son avec de l'eau froide, dans les auges, immédiatement avant de leur servir leur ration.

On mit les animaux à ce régime, pour les préparer à l'expérience qui devait suivre. Or, voici ce qui résulte de l'expérience commencée le 30 septembre, et finissant le 12 octobre : il a fallu 4.74 livres de farine de maïs pour augmenter d'une livre le poids de l'animal, tandis que pour atteindre le même résultat, il a fallu 4.84 livres de farine de pois, et 4.57 livres d'orge et de son, respectivement. Or, après avoir été engraisés, ces animaux furent abattus. Après les avoir abattus, on les examina, et quel fut le résultat de cet examen ? Quant à la couleur, lisons ce que dit le rapport :

L'un des porcs de chaque lot fût dépecé en avant et en arrière des palerons et en avant du jarret. Nous

avons l'intention de photographier ces sections, si la différence entre les proportions de gras et de maigre, provenant des différentes espèces de grains, eût été décidément apparente. La différence n'eût pas été évidente à l'œil, d'après une photographie fidèle. Nous transcrivons ici quelques-unes des notes prises sur-le-champ.

Animaux nourris à la farine de maïs : viande maigre, un peu plus colorée que les autres ; égale à celle provenant des animaux nourris à la farine de pois, pour la forme et la proportion de gras et de maigre ; lard de nuance plus crayeuse que les autres.

Animaux nourris à la farine de pois. — La couleur de la viande maigre n'est pas aussi vive que chez les animaux engraisés à la farine de maïs.

Animaux engraisés à la farine d'orge et au son : Couleur de la viande maigre un peu pâle ; proportion plus considérable de maigre que chez les animaux nourris à la farine de maïs et de pois : chair et gras moins fermes que chez ceux des deux autres lots.

Disons un mot de la diminution dans le poids de la viande. Pour les animaux nourris au son, la viande abattue a perdu 14-3 pour 100 du poids de l'animal sur pied, tandis que pour les animaux nourris à la farine de pois, il a été constaté une diminution de 17 pour 100 ; et pour ceux nourris à la farine de maïs, la réduction de poids a été de 14-1 pour 100 ; ce qui prouve que le maïs donne un produit plus ferme : le porc ayant aussi meilleure couleur et étant l'égal, à tous autres égards, du porc nourri au pois. A mon avis, il n'est pas profitable de nourrir le porc exclusivement soit de maïs, soit de pois, soit de son.

J'ai aussi par devers moi les résultats d'une autre expérience, qui, bien que n'ayant pas une portée directe sur la question de l'abolition de l'impôt du maïs, n'en démontre pas moins toute l'absurdité de nourrir les porc exclusivement de maïs. C'est une expérience faite à la ferme expérimentale de Guelph en 1895, et je la cite afin de montrer aux cultivateurs qu'il est bien plus économique de donner au porc un peu de farine et une grande quantité de plantes-racines, que de leur donner exclusivement pour nourriture une farine de grain quelconque.

En novembre 1895, il a été acheté 24 porcs, au prix de \$31 ; coût de la nourriture, \$99.33. Ils pesaient, abattus, 4,841 livres, et on les a vendus \$3.85 le cent, leur poids étant en moyenne de 200 livres ; de sorte qu'il y a eu gain de \$35. Les pois ont coûté \$30, le lait \$4, et les plantes-racines \$59.29. On donne à ces animaux 10 livres de plantes-racines contre chaque livre de grain qu'on leur donne à manger. Cela concorde avec ma propre expérience au sujet de l'alimentation des porcs.

Le lard a été produit au coût de 2-69 cents la livre. Il a été fait une autre expérience à la ferme expérimentale d'Ottawa. Le docteur Saunders a comparé devant notre comité, il y a quelque temps, et nous a donné une certaine statistique au sujet de l'engraissement des porcs au moyen de la farine de pois et de la farine de maïs seule ; et il prouve que lorsque les porcs sont engraisés avec les pois, cela revient à 3 cents et demi la livre pour accroître le poids de l'animal sur pied d'une seule livre, en évaluant les pois à 30 cents le boisseau. Il parle ensuite des porcs à qui l'on donne pour toute nourriture du maïs, de l'eau et du sel, évaluant le maïs à 45 cents le boisseau. Bien que ce calcul ne me paraisse pas exact, il montre, toutefois, que le maïs à 45 cents le boisseau a produit du porc à 3 cents et un tiers, tandis que le porc produit avec de la farine de pois et du son revient à 3 cents et demi. Cela prouve d'une façon concluante que le maïs est l'une des meilleures formes d'alimentation pour les animaux. Au sujet

M. McMILLAN.

des résultats d'une expérience faite à la ferme expérimentale de Guelph, voici ce que je lis dans un rapport inséré dans nos documents parlementaires :

Il n'y a peut-être pas de forme de grosse céréale connue du monde civilisé, qui tienne une place plus importante que celle-ci, dans l'alimentation de l'homme et des animaux. Il est malheureux que le Canada n'en puisse pas produire suffisamment, quand ce ne serait qu'un dixième de sa consommation. Nous sommes en mesure d'en produire abondamment pour le fourrage, mais quant au grain lui-même, l'on sait assez qu'il ne s'en produit proportionnellement qu'une petite quantité. Néanmoins, livre pour livre, il nous revient moins cher que nos propres pois, et c'est un fait constant que toute espèce de grain qu'on peut se procurer à un cent la livre constitue une nourriture économique pour les bestiaux.

Voilà où en est rendue la question du maïs au Canada, pour le moment. Nous ne pouvons en produire en quantité suffisante pour notre propre consommation domestique.

Les cultivateurs canadiens sont forcés de faire concurrence aux agriculteurs de l'ouest qui ont le maïs en franchise, et ils ont été en mesure d'acheter nos bestiaux. Les cultivateurs anglais ont été en mesure d'acheter nos bestiaux et de les placer sur le marché anglais après les avoir nourris surtout de maïs acheté des Etats de l'est et des Etats-Unis, et de battre les Canadiens sur leur propre marché, parce que le maïs qu'ils achètent est admis en franchise. Les Américains font la même chose aujourd'hui. L'automne dernier, ils ont commencé à acheter nos jeunes bœufs qu'ils ont transportés chez eux, et après les avoir engraisés au maïs, sont revenus nous battre sur notre propre marché. Il nous est impossible de produire une quantité suffisante de maïs. J'ai prouvé que l'on peut produire le porc trois cents par livre meilleur marché, lorsqu'on le nourrit de maïs, et que le bœuf peut se produire à 3 cents la livre meilleur marché ; alors pourquoi n'en pas faire bénéficier nos cultivateurs ? Nos cultivateurs ne peuvent produire une quantité suffisante de maïs. Mais, me dira-t-on, les intérêts des grands producteurs de porc ne sont pas identiques à ceux des cultivateurs canadiens en général. Je le demande à tout cultivateur sensé : est-il juste que le gouvernement encourage l'exportation des grosses céréales du pays ? Le cultivateur qui réussit le mieux aujourd'hui est celui qui se sert de toutes ses grosses céréales, et les convertit en bœuf, en mouton et autres produits, pour les expédier en Angleterre. Aujourd'hui, nos cultivateurs peuvent acheter un boisseau de maïs à 27 cents et demi, tandis qu'ils paient l'avoine 25 cents le boisseau. L'on sait que, livre pour livre, le maïs constitue une meilleure nourriture pour les animaux que l'avoine. Il suffit de raisonner un peu pour s'en convaincre. N'ai-je pas prouvé à la Chambre, en 1895, que pendant treize années, l'avoine s'était vendue plus cher aux Etats-Unis qu'au Canada ? Or, si les grosses céréales des Etats-Unis, avec tous les millions de boisseaux de maïs que ce pays produit, ne s'importent pas ici à un prix inférieur à nos propres grosses céréales, quel mal peut-il résulter pour nous de l'admission en franchise du maïs, puisque nous avons à faire concurrence aux millions de boisseaux de maïs sur le marché d'un pays où cette céréale est si abondante, qu'elle sert quelquefois de combustible ? Qu'avons-nous à craindre ? Un cultivateur qui a récolté cent boisseaux d'avoine et une centaine de boisseaux de pois pour engraisser ses animaux, y gagnerait à vendre 50 boisseaux d'avoine ou de pois, pour acheter du maïs, et tout en recevant, en retour, une plus grande

quantité de grain, il obtiendra, en même temps, une meilleure nourriture pour ses bestiaux.

Si nous tenons à placer avantageusement notre bœuf et notre porc sur le marché anglais, il faut que nous soyons en mesure de nous procurer, au meilleur marché possible, la nourriture de nos bestiaux. Or, si le maïs est la nourriture le plus économique qu'il soit possible de nous procurer, il est dans l'intérêt du cultivateur canadien que ce grain soit admis en franchise. L'un de mes honorables collègues fait un signe de dénégation. Il n'est pas cultivateur pratique, et ne sait rien de la question, n'ayant pas fait les expériences voulues. Il n'est pas un seul cultivateur pratique en Chambre qui, après avoir mis cette question à l'épreuve, oserait élever la voix contre l'admission du maïs en franchise. Mon intérêt personnel, a-t-on dit, est en antagonisme avec celui du cultivateur. Je nie la chose. Par le seul fait que j'achète du cultivateur les animaux qu'il ne veut pas engraisser, je travaille dans ses intérêts, car on attache une haute valeur au marché domestique. S'il leur était possible de se procurer pour leurs animaux une nourriture économique, sous forme de maïs et de grosses céréales, je suis convaincu que nombre de cultivateurs se livreraient à l'industrie que j'exerce, l'engraissement du bétail. Ils ne veulent pas faire cette exploitation, parce qu'ils constatent que l'engraissement du bétail n'est pas une industrie rémunératrice; or, si nous avions à notre disposition de grandes quantités de grosses céréales, cette industrie serait rémunératrice. Admettez le maïs en franchise, et vous verrez que nombre de cultivateurs canadiens tant de l'Ontario que des autres provinces, se livreront à cette industrie; mais, nous dit-on, chaque boisseau de maïs importé au pays déplace un égal volume de produits canadiens; mais ce raisonnement s'écroule en présence du fait que nous importons au delà de 3,000,000 de boisseaux de maïs de plus que nous n'en récoltons. Le maïs est un grain que nous ne saurions réussir à produire ici. Je prétends donc que c'est le devoir du gouvernement d'aviser aux meilleurs moyens d'encourager l'industrie agricole et les produits de l'industrie laitière.

On sait que nos cultivateurs, aujourd'hui, vendent leurs grosses céréales ainsi que le peu d'animaux qu'ils possèdent sur la ferme, tandis que s'ils pouvaient se procurer à bon marché du maïs qu'ils mélangeraient avec leurs grosses céréales, ils garderaient leurs animaux destinés à l'engraissement et ils constateraient que l'engraissement du bétail est une industrie rémunératrice. Admettons le maïs en franchise, et cela aiguillonnera l'esprit d'entreprise de nos cultivateurs canadiens et les engagera à se livrer davantage à la production du beurre et du fromage. L'un des députés de l'Île du Prince-Edouard a affirmé que dans cette province, l'on pouvait produire le maïs tout aussi bien que dans toute autre province du Canada. Si cela leur est facile, les habitants de l'Île du Prince-Edouard n'ont rien à craindre, en raison du long parcours que doit faire le maïs venant des Etats-Unis, avant de pouvoir atteindre le marché de l'île. Ils n'ont pas à redouter la concurrence du maïs des Etats-Unis. L'abolition de l'impôt du maïs serait l'un des plus grands bienfaits qu'il fût possible au gouvernement de conférer aux cultivateurs canadiens. Ce serait une véritable leçon de choses pour nombre de cultivateurs qui, aujourd'hui, vendent bien ces grosses céréales et qui

seraient en mesure de produire un article à meilleur marché et de meilleure qualité pour le marché de la Grande-Bretagne, tandis que cela leur assurerait un degré de prospérité qu'ils ne sauraient jamais atteindre, si ce bienfait ne leur était par accordé. Tous mes honorables collègues l'admettent, c'est sur le succès de nos populations agricoles que repose la prospérité du pays; or, l'engraissement des porcs et du bétail, et la production du beurre et du fromage sont des industries agricoles qu'il importe grandement de favoriser et de développer au pays, et il n'y a pas de meilleur moyen d'atteindre ce but, que de commencer par l'abolition de l'impôt du maïs.

M. CLANCY : M. le président, l'heure avancée de la session m'avertit d'être court dans les observations que je désire présenter à la Chambre, et je tiens à dire qu'en traitant cette question, je me placerai à un point de vue tout à fait opposé à celui de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). C'est un aspect tout à fait distinct de la question fiscale au Canada, que de savoir s'il nous faut user de représailles contre les Etats-Unis, s'il faut frapper d'un impôt le maïs importé au pays ou bien l'admettre en franchise. Je laisse donc de côté cet article de la question fiscale, pour me borner à traiter la question à fond. L'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) vient de nous faire un excellent discours, sans doute, mais je doute qu'il se soit placé au point de vue des populations agricoles du pays. Tous ceux qui l'ont entendu pérorer, sont sans doute restés convaincus, comme moi, qu'il a plaidé la cause de ceux qui se livrent à l'industrie de l'engraissement du bétail au Canada. Il n'y a que deux catégories de gens qui demandent l'abolition du maïs. De l'avis d'un certain nombre de personnes, il serait injuste d'exposer le consommateur à payer des prix plus élevés en établissant l'impôt du maïs, s'il arrivait que le prix du maïs subit un relèvement en raison de ce droit. L'objection à ce point de vue est assez plausible, et il y a une autre objection soulevée par l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) parlant au nom de ceux qui se livrent à l'engraissement du bétail et à la production du beurre et du fromage, industries qui toutes réclament l'abolition de l'impôt du maïs.

Je fais ici appel au ministre de l'Agriculture, cultivateur pratique, et lui demande si en inscrivant au tarif l'admission en franchise du maïs, il s'est surtout préoccupé de l'intérêt des populations agricoles, de la petite comme de la grande culture.

Les renseignements parvenus au ministre ne peuvent être de nature assez circonstanciée pour l'autoriser à prendre une telle attitude. Il sait, sans doute, que le Canada peut produire le maïs nécessaire à la consommation domestique. Il y a quelque temps, j'ai fait observer à la Chambre la rapide augmentation de la production du maïs au Canada même en présence d'une situation à en décourager la culture.

Il y a dix ans, en 1885, il y avait seulement 167,000 acres de maïs en culture. Cinq ans plus tard, ce chiffre s'était élevé à 223,836 acres, produisant 14,000,000 de boisseaux d'épis, et en 1895, le nombre d'acres avait atteint le chiffre de 302,927, et produisait 24,819,000 boisseaux d'épis, équivalant à 16,000,000 de boisseaux de maïs écalé. En 1895, nous en avons importé deux millions et trois quarts de boisseaux, de sorte que notre production

est virtuellement égale à notre consommation au Canada.

Ces chiffres sont tirés du rapport du Bureau de l'Industrie, et constituent une preuve concluante que nous produisons dans le pays presque tout le maïs dont on y a besoin. Qu'on donne au maïs la protection accordée aux autres céréales, et nous en produirons aisément assez au pays pour répondre à toute la demande. En raison de ce fait, je demanderai encore au ministre de l'Agriculture (M. Fisher) en quoi il pourrait y avoir raison à porter le maïs plus que le blé sur la liste des articles admis en franchise? Pourquoi a-t-on fait une différence entre le maïs et l'orge, ou le sarrasin ou l'avoine, ou le seigle, ou toute autre céréale? Je ne puis l'expliquer que par une demande à cette fin de la part des consommateurs de certaines parties du Canada où l'on ne produit pas de maïs, et de la part encore de ceux qui s'occupent tout à fait de l'engraissement des animaux de boucherie.

Je regrette que l'honorable député de Huron (M. McMillan) ne soit pas en ce moment à son siège, car je désire lui démontrer comme il en connaît peu au sujet de son propre comté. M. l'Orateur, il n'y a pas un comté dans la province de l'Ontario qui ne produise pas de maïs. Le comté d'Essex est celui qui en produit le plus, et le comté de Nipissingue, celui qui en produit le moins. Dans le comté où demeure l'honorable député (M. McMillan), on constate que la production du maïs en 1895 fut de 65 boisseaux d'épis l'acre, soit l'équivalent de 40 boisseaux de maïs écalé; et cependant, ce député déclare représenter les opinions des cultivateurs sur cette question. Je vois que le nombre de boisseaux d'avoine récoltés dans le comté de Huron, la même année, a été seulement de 34 l'acre, tandis qu'il y était produit 65 boisseaux de maïs l'acre.

J'affirme, M. l'Orateur, que dans la province de l'Ontario seule, nous pouvons produire assez de maïs pour approvisionner tout le Canada, et j'apprends qu'on cultive aussi ce produit dans une mesure assez considérable dans la province de Québec. On a cru il y a quelques années que le maïs, comme les fèves, ne croissait que dans un ou deux comtés du Canada, mais on a constaté que les cultivateurs peuvent cultiver avec succès le maïs dans tous les comtés de la province de l'Ontario—bien que, naturellement, avec plus d'avantages dans certains comtés que dans d'autres. Je n'ai aucun doute que dans la province de Québec, ainsi que dans certaines des autres provinces, on peut y produire avec un profit raisonnable certaines espèces de maïs.

Je désire déclarer au gouvernement que ni les cultivateurs ni la population canadienne en général n'ont demandé l'admission du maïs en franchise, et il n'y a rien pour justifier la conduite suivie par le gouvernement, si ce n'est que le parti libéral, dans les années passées, a préconisé cette admission du maïs en franchise. Les cultivateurs canadiens ont lieu de se plaindre de la conduite du ministre de l'Agriculture, parce que, comme je le prétends, il n'a pas pris les moyens nécessaires—ce qui requerrait beaucoup d'énergie et de temps—pour apprendre les besoins des cultivateurs lors des travaux de la commission du tarif. Je comprends la différence des difficultés qui existent entre se renseigner sur les désirs d'un corps aussi considérable que celui de la classe agricole, et se mettre au fait des vœux des gens engagés dans les entreprises manufacturières ou commerciales. Lorsque la commission du tarif

M. CLANCY.

siégeait, l'honorable ministre (M. Fisher) adressa un avis aux cultivateurs, disant en substance: "Réunissez-vous pour adopter des résolutions, puis envoyez-moi ces résolutions, et je leur apporterai la considération convenable." Cette démarche n'était pas suffisante de sa part. Même si la chose lui eût réclamé beaucoup de temps, il aurait dû visiter les cultivateurs d'une extrémité à l'autre du pays, et s'il ne pouvait prendre ce temps-là, c'était son devoir impérieux de ne pas faire de réductions dans le tarif concernant les produits agricoles tant qu'il n'aurait pas été en possession de renseignements complets et dignes de foi. Les *Farmers' Institutes* peuvent être manœuvrés par des hommes disposés à servir leur parti plus que leurs concitoyens de la classe agricole, et je nie qu'on puisse obtenir d'eux une franche expression d'opinion.

On me dit que les Patrons ont envoyé une requête au ministre de l'Agriculture pour lui demander de placer le maïs sur la liste des articles admis en franchise, mais je déclare cette démarche absolument dépourvue de valeur. Si nous prenons pour échantillons les membres de cette Chambre qui essaient de parler au nom des cultivateurs, s'intitulant Patrons ou jouant le rôle de Patrons, on peut voir quelle sorte farce ces messieurs commettent en parlant au ministre de l'Agriculture ou à cette Chambre au nom des cultivateurs, et combien nous devons avoir peu de confiance dans leurs représentations. Ces hommes-là ne parlent pas pour le peuple, ils parlent simplement pour eux-mêmes et pour les opinions étroites qui leur sont propres. Si vous prenez un Patron, et que ce soit un vrai Patron, qu'il demeure à la Nouvelle-Ecosse ou dans l'Ouest de l'Ontario, ou dans la province de Québec, il représentera les opinions des cultivateurs de tout le pays, mais j'ose dire que ces messieurs-là représentent simplement les vues étroites qui les environnent dans leurs propres comtés, et qu'ils ne peuvent parler pour les cultivateurs du Canada considérés dans leur ensemble. *Que le ciel protège les cultivateurs canadiens, si ces hommes-là ont des titres pour parler pour eux ou pour représenter leurs intérêts en cette Chambre! Je désire déclarer que les cultivateurs possèdent un plus haut degré d'intelligence, de pensée et de profondeur de vue, qu'on ne le croirait à en juger par les spectacles qu'il nous a été donné de voir en cette Chambre. Si le ministre de l'Agriculture considère ces hommes comme des représentants de la classe agricole du pays, il ne se trouvera pas en harmonie avec les grands intérêts de cette classe mais il se trouvera à agir au simple gré—dirai-je sans vouloir blesser personne—d'hommes animés des vues les plus étroites, qui ont plutôt le désir de se faire réélire dans leurs comtés respectifs, que celui d'assurer le bien-être du Canada.

Nous avons entendu ce soir un député qui se prétend cultivateur, donner ses raisons pour lesquelles le maïs doit être placé sur la liste des articles admis en franchise. Je vous déclare que cet homme est plutôt manufacturier que cultivateur. Il achète les produits de son voisin, qui a moins de fortune que lui, et il les achète à un prix moindre que le coût auquel il peut lui-même les cultiver. Il désire acheter le maïs que le sol et le travail étrangers ont produit, pour engraisser le bouillon qu'il a acquis de son voisin moins fortuné. Que fait-il? Il tient un établissement aux chemins de traverse pour la préparation du bœuf. Il n'est pas plus cultivateur que celui qui tient une boutique

de forgeron. Il n'a pas de rapports avec la grande classe des cultivateurs. Si tous les cultivateurs pouvaient se trouver dans la position où il est, il perdrait son état. Et pourquoi? Si l'on retranchait l'admission en franchise du maïs, si on lui enlevait l'avantage qu'il possède d'écorcher son voisin en achetant ses produits à meilleur marché qu'il peut les cultiver lui-même, son établissement tomberait.

Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a essayé d'établir cette après-midi l'avantage de l'engraissement par le maïs. Nul ne conteste cela. Là n'est pas la question. Nous disons que si le maïs produit le meilleur bœuf, s'il doit être recherché plus que toute autre céréale cultivée au Canada, pourquoi ne pas donner aux cultivateurs de ce pays l'avantage de cultiver la céréale qu'ils peuvent récolter pour la production du bœuf.

L'honorable ministre a deux choses à considérer. Il peut considérer les députés qui ont le don de se faire écouter de lui, lesquels ont ressassé le lieu commun qu'on a traité cette après-midi au sujet de la valeur du maïs pour l'engraissement, question que personne ne conteste. Ces messieurs sont écoutés de lui parce qu'ils siègent proches de lui. La grande masse des cultivateurs actifs du pays, qui ne peuvent pas fonder d'établissements du genre que j'ai mentionné, n'obtiennent pas son attention, et s'ils l'obtenaient, il serait loin de faire ce qu'il fait. Est-il rien de plus clair que cette proposition, savoir : qu'importer dans le pays tout grain produit par une nation étrangère, c'est substituer ce grain à celui du pays? Il ne peut y avoir deux avis à cet égard. Si l'on importe 10,000,000 de boisseaux de maïs américain, cela comporte qu'il nous faut accepter un prix moins élevé pour notre propre grain, ou l'exporter à l'étranger. Et, dans ce dernier cas, il nous faut faire face à la concurrence du producteur de maïs américain, en même temps qu'à celle du producteur de blé et d'avoine de toute autre nation étrangère, sur le terrain commun du marché ouvert à tous.

Qu'a dit l'honorable député de Huron-dans (M. McMillan)? Il a essayé de prouver que durant les années où le maïs a été admis en franchise, le prix de l'avoine était plus élevé que quand le maïs était protégé. Pour démontrer seulement quelle est la logique d'une attitude de ce genre, je signalerai que ces membres de la droite ont toujours prétendu que le prix de nos céréales n'était pas déterminé par le commerce de notre propre pays, mais qu'il subissait la loi des prix de l'exportation. Si tel était le cas—et je ne crois pas que ces messieurs se dérobent en présence de cette prétention, bien qu'ils puissent le faire en face de ses conséquences,—alors les prix n'étaient nullement déterminés par l'admission en franchise du maïs, mais ils l'étaient par les prix qu'on pouvait obtenir à l'étranger, et partant l'admission en franchise n'avait pas la moindre influence, sous aucun rapport, sur les prix. J'ai trouvé amusant de voir un député—le député de Richmond et Wolfe—dire ce soir qu'il voulait l'admission du maïs en franchise. A-t-on entendu dire par un cultivateur qu'il voulait l'admission en franchise du blé, ou de l'avoine, ou des pois, ou du seigle, ou du sarrasin? Non. Et pourquoi? Parce que chacune de ces sortes de céréales est produite quelque part dans le pays, et aucun député n'oserait retourner devant ses électeurs pour leur dire qu'il avait voulu faire placer ces céréales sur la liste des articles admis en franchise.

La question se résume simplement à celle de savoir si quelques comtés de la province de l'Ontario, engagés plus que tout autre dans la culture du maïs, doivent être écartés sans autre raison que le fait qu'on ne produit pas en grande quantité de ce maïs dans toutes les autres parties de la province. Voilà qui me paraît une proposition des plus étranges. Placer le maïs sur la liste des articles admis en franchise, quand on permet, et avec raison, que les autres céréales demeurent à l'abri de droits protecteurs, c'est, de la part du gouvernement, faire une distinction injuste.

Je signalerai à la Chambre que les droits prélevés sur le maïs importé au Canada, en 1896, se sont élevés à \$207,301, tandis que ceux perçus sur toutes les autres céréales, y compris le blé, l'orge, le sarrasin, le seigle et l'avoine, se sont montés seulement à \$44,000. Eh bien! pourquoi subir une perte de revenu sur cette céréale seulement, et forcer ceux qui sont victimes de la cause de cette perte à contribuer à celle-ci sans la moindre compensation sous aucun rapport, alors qu'ils doivent faire face dans leurs propres pays aux produits d'une nation étrangère? Je voudrais savoir pour quelle raison le manufacturier pourrait demander l'admission du maïs en franchise, lorsque le gouvernement a accordé à ces messieurs une mesure de protection identique à celle qu'ils ont eue par le passé? Si les manufacturiers demandent l'abolition du droit sur le maïs, il serait raisonnable de la part des cultivateurs de demander que ces messieurs fussent traités de la même manière. Nos ouvriers ne pourraient pas réclamer l'admission du maïs en franchise en leur qualité de consommateurs, attendu que des droits protecteurs imposés dépend nécessairement la question de savoir s'ils auront de l'ouvrage dans le pays. Les classes commerciales ne le pourraient pas, non plus, parce qu'elles possèdent une mesure de protection semblable. Il n'y a qu'une seule classe qui puisse le faire, c'est celle des cultivateurs mêmes. Si l'on place le maïs sur la liste des articles admis en franchise, on le fait par considération pour un certain nombre d'engraisisseurs de bestiaux du pays qui, je le déclare, ne sont pas des cultivateurs, à proprement parler. Ceux-ci peuvent se trouver engagés dans d'autres branches de l'industrie agricole, mais ils font de l'engraissement des bestiaux le trait principal de leur besogne, et à proprement parler, ce ne sont pas des cultivateurs. L'admission en franchise du maïs comporte donc l'obligation pour les petits cultivateurs de supporter la perte en résultat—et ce sont ceux-ci qui composent la plus grande partie de la classe agricole. J'ose dire que pas un cultivateur sur cinq cents au Canada n'a importé du maïs pour l'engraissement du bétail. Il s'ensuit donc que vous asservissez cinq hommes à un seul pour permettre à celui-ci d'améliorer son état.

On dit que la production locale sera consommée par les distillateurs. Ce que ceux-ci consomment se résume à une fraction. Sur 16,000,000 de boisseaux de maïs consommés annuellement, ils en importent moins de trois quarts de million. Il y a toujours du maïs vieux et sec dans les grands éleveurs américains, et les distillateurs préféreront le maïs de ces éleveurs, parce qu'il faut que cette céréale sèche six ou huit mois avant d'être propre à leur usage. Les meuniers et les consommateurs de maïs achèteront donc, pour la même raison, le maïs plus ancien et plus mûr, en d'autres termes, le maïs parfaitement sec de l'éleveur, plutôt que

d'acheter le maïs du cultivateur. Le pays producteur étranger, avec ses immenses éleveurs où le maïs est emmagasiné et toujours disponible, possède tous les avantages sur notre pays où les cultivateurs ont leur maïs en poches pour le vendre à une certaine époque de l'année.

Il est hors de tous doute que nous produisons presque assez pour nos propres besoins, et que favorisés d'un certain encouragement, nous produirons dans les cinq années prochaines tout ce que requiert la consommation locale, que nous en aurions probablement même pour l'exportation. Mon honorable ami, le député de Huron (M. McMillan), a signalé que nous en avons exporté, certaine année, seulement 9,000 boisseaux. Eh bien ! c'est la première année que je sache qu'on ait exporté du maïs, mais nous avons élevé notre production au niveau de la demande déterminée par la consommation locale, qu'elle égale presque maintenant, et nous devrions être bientôt en état d'exporter cette céréale.

J'aimerais que le ministre de l'Agriculture me donnât quelque bonne raison indépendamment de la question d'écarter une branche particulière de l'industrie agricole, pour laquelle le maïs doit être placé sur la liste des articles en franchise plus que les autres grosses céréales.

Je ne discuterai pas l'effet que l'importation du maïs peut avoir sur le prix des grosses céréales ; cet effet me semble trop clair pour faire l'objet d'une discussion. Je ne discuterai pas non plus la valeur du maïs au point de vue de l'engraissement, vu qu'il ne s'agit nullement de cela. Mais je demanderai à l'honorable ministre de l'Agriculture, même à cette époque tardive, de reconsidérer cette proposition imprudente, et je crois être dans la vérité quand je dis qu'il ne peut être en possession de renseignements qui le justifient d'adopter cette démarche. L'honorable ministre et ses collègues, il est vrai, ont parlé d'admettre le maïs en franchise par tout le pays, et ont fait naître des espérances qu'ils se croient peut-être tenus de réaliser. Mais il ne me semble pas y avoir le moindre doute que les cultivateurs canadiens s'attendent à voir placer le maïs sur le même pied que les autres céréales, et je proposerai par conséquent en amendement :

Que tous les mots après "que," de la fin de la motion, soient retranchés et que les suivants leur soient substitués, savoir : "dans l'opinion de cette Chambre, il est inopportun et contraire aux meilleurs intérêts agricoles du Canada de placer le maïs sur la liste des articles admis en franchise.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : L'honorable préopinant s'est adressé à moi relativement à plusieurs points concernant la question actuelle, et ce serait probablement peu courtois de ma part que de ne pas lui répondre.

Il me demande si j'ai soigneusement considéré cette question à tous les points de vue ; si j'ai tenu compte des différentes catégories de cultivateurs, et, en outre, si, lors de l'enquête faite au sujet du tarif, j'ai visité toutes les parties du Canada et constaté ce que la population pense sur cette question. Je puis dire à l'honorable député que, tout en n'ayant pu visiter tous les comtés du pays, j'ai assez parcouru celui-ci depuis la dernière session, et que j'étais présent lorsque la commission du tarif a rencontré les cultivateurs de la grande province de l'Ontario, en deux ou trois occasions différentes, à la suite d'invitations spéciales envoyées par moi-même. J'ai étudié la question au point de vue des éleveurs et des engraisseurs de bestiaux,

M. CLANCY.

et de celui des cultivateurs, et de la grande masse des renseignements que j'ai obtenus, je suis arrivé à la conclusion que la proposition actuelle et dans l'intérêt du pays. J'ai constaté que les opinions exprimées par les principaux cultivateurs de tout le Canada justifiaient la conclusion à laquelle m'avait conduit ma propre connaissance de l'industrie agricole, c'est-à-dire qu'il était de l'intérêt de la classe agricole que le maïs fût placé sur la liste des articles admis en franchise, et c'est seulement sur cet accord d'opinions que j'ai demandé la chose. Je ne l'ai pas fait dans l'intérêt d'aucun manufacturier faisant dans le bœuf ou les bestiaux, ou dans quelque autre branche ; je l'ai fait dans l'intérêt des cultivateurs du pays considérés dans leur ensemble, et je puis établir, en quelques mots, je crois, pourquoi cela est dans leur intérêt.

D'abord, l'honorable député semble croire que les cultivateurs ne sont pas manufacturiers. Au contraire, ce sont les plus grands manufacturiers du pays. Presque tous les produits manufacturés exportés du Canada proviennent des cultivateurs. Les produits de la ferme constituent de beaucoup la plus grande partie des produits manufacturés exportés du Canada, et apportent l'argent de l'univers dans le pays pour payer les comptes du peuple.

Il a aussi fait allusion au fait que le député de Huron (M. McMillan) se livre à l'industrie du bœuf. Mais il a omis de dire que mon honorable ami est aussi l'un des plus grands laboureurs du sol qu'il y ait au Canada. Il possède une ferme de 400 acres de la meilleure terre et de la terre la mieux labourée de la grande province de l'Ontario. Cette ferme est un modèle où les cultivateurs de cette province-là et du reste du pays peuvent aller chercher des leçons d'agriculture ; et si mon honorable ami, le député de Huron, se trouve dans la position qu'il occupe aujourd'hui, s'il est l'un de nos principaux cultivateurs, c'est grâce au fait qu'il a pu faire preuve de son intelligence et de sa connaissance de l'industrie en produisant du bœuf et d'autres articles tirés de bestiaux engraisés sur sa ferme. Et si, aujourd'hui, sa ferme est de beaucoup plus productive qu'elle n'était lorsqu'il a commencé à la cultiver, si elle est une des fermes modèles du pays, c'est parce qu'il a élevé des bestiaux destinés à la boucherie sur cette ferme, qu'il les a engraisés sur cette ferme, qu'il a entretenu la fertilité de cette ferme, et qu'il s'est révélé comme manufacturier d'articles agricoles.

L'honorable préopinant semble croire que celui qui simplement récolte les grains, qui simplement convertit la matière première du sol en récoltes naturelles, pour les vendre ainsi, que celui-là est la meilleure espèce de cultivateur. Ce monsieur a une piètre opinion de l'industrie agricole.

M. CLANCY : Je n'ai rien dit de la sorte.

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député ne l'a pas dit expressément mais le ton général et la teneur de son discours comportaient cette signification ; ils étaient de nature à décourager les cultivateurs du pays de s'engager dans la branche la plus importante de l'art agricole, de faire l'élevage des bestiaux destinés à la boucherie sur leurs propres terres, et à les porter, plutôt, à enlever à leur terre tout ce qu'elle renferme de fertilité pour le vendre sous forme de produit à l'état nature, détruisant par là

cette fertilité. Si l'honorable député, au lieu d'être marchand et commerçant de bois, était cultivateur, il saurait parfaitement bien que ce mode d'exploitation agricole est le plus infécond et le plus mauvais. C'est le genre de culture que la population du pays abandonne, et nous voulons l'encourager à l'abandonner pour adopter un mode préférable et plus relevé qui fournira un champ plus vaste à son intelligence. Je suis heureux de pouvoir déclarer à l'honorable député que les cultivateurs canadiens abandonnent ce genre, et qu'ils s'engagent dans un ordre de culture plus intelligent et plus satisfaisant, et il s'ensuit qu'ils contribuent plus à la prospérité publique que toute autre classe de la société.

L'honorable préopinant a parlé du cultivateur dont l'enseignement de manufacturier s'étale à la traversé des chemins. Les cultivateurs auxquels je fais allusion, c'est-à-dire la grande masse des cultivateurs, n'appartiennent pas à cette classe-là. J'ose dire qu'il n'y en a pas qui en fassent partie, si ce n'est les personnes engagées dans la distillerie qui engraisent seulement les bestiaux pour la boucherie et ne labourent point la terre. L'engraissement des animaux destinés à la boucherie est inséparable du labourage de la terre. Partout dans le pays, nous tâchons d'apprendre à nos cultivateurs qu'il est de leur meilleur intérêt de se livrer à l'élevage des animaux de boucherie, que cette branche de l'agriculture est la meilleure dans le pays, et que plus ils la cultiveront, plus ils réussiront. Ils doivent donc avoir à leur disposition la meilleure nourriture requise pour les fins de cet élevage, et dans le discours qu'il a prononcé ce soir, mon honorable ami, le député de Huron-sud (M. McMillan), a prouvé d'une manière assez concluante que le maïs constitue l'une des meilleures nourritures à cet égard.

L'honorable préopinant dit que nous pouvons produire tout le maïs dont on a besoin au Canada, et qu'il ne nous est pas nécessaire d'acheter cette céréale de l'étranger. Il a lui-même prouvé qu'il est une partie du pays seulement où l'on peut produire le maïs avec avantage. Dans un grand nombre d'autres parties du Canada, il est vrai, on peut le cultiver avec succès. Je puis dire à l'honorable député que dans l'est comme dans l'ouest on peut produire le maïs. Dans la partie de la province de Québec où je demeure, on peut le faire, mais nous trouvons que nous pouvons cultiver autre chose avec plus d'avantages, et nous préférons plutôt nous adonner à une culture plus profitable sur nos terres et acheter le maïs que nous jugeons nécessaire d'employer à l'engraissement de nos animaux destinés à la boucherie.

L'honorable préopinant parle pour la partie ouest de l'Ontario, où la production du maïs peut rapporter une part raisonnable de bénéfice. Je signalerai seulement les paroles de mon honorable ami, le député de Norfolk-nord (M. Charlton), que la gauche a cité en l'approuvant. Ce député nous déclare que dans son propre comté, évidemment producteur de maïs, c'était une jolie question de savoir s'il valait mieux que le maïs fût ou ne fût pas admis en franchise. Si la question est douteuse dans l'un des meilleurs comtés de l'Ontario relativement à la production du maïs, que doit-il en être dans la plus grande partie du Canada où l'on ne peut produire cette céréale qu'à force d'habileté et de soins, et à l'exclusion d'autres choses dont la culture est de beaucoup plus profitable ?

M. CLANCY : Parle-t-il (M. Charlton) en qualité de cultivateur ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il a parlé d'après ce qu'il connaissait de sa localité, et il a exprimé les vues de ceux qu'il représente. La gauche l'a cité comme si elle acceptait son jugement, démontrant ainsi qu'elle croyait qu'il parlait avec autorité. Elle doit accepter comme l'autre cette partie de son discours. L'honorable député semble oublier, et alors je lui rappellerai, qu'à l'est de Toronto ou, certainement, de Kingsten, on ne produit guère de maïs avec profit.

M. CLANCY : Que dites-vous de Grenville produisant cent boisseaux de l'acre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis dire qu'ici et là, dans tout le pays, on peut trouver un champ où l'on peut récolter cent boisseaux de maïs par acre. J'ai vu de grandes récoltes de maïs dans la partie des Cantons de l'Est où je demeure.

Je sais que dans l'est du Canada, il y a des endroits où l'on peut produire de 35 à 40 boisseaux de blé par acre ; mais nous n'avons pas la prétention d'être un pays à blé, et, en réalité, nous achetons presque toute la farine que nous consommons. Nous pouvons faire plus d'argent en récoltant du maïs pour l'ensilage, qu'en cultivant du grain. L'honorable député n'a parlé qu'au point de vue de la partie du pays qu'il habite.

Il demande si, en discutant cette question, je me suis procuré des renseignements des autres parties du pays, et si j'ai parlé sur ce sujet avec des cultivateurs. Il m'a mis en garde contre ceux qui ont la prétention de représenter les cultivateurs. J'espère qu'il ne se classe pas dans cette catégorie. Il demande aussi si mon honorable ami (M. Charlton) parle à titre de cultivateur ; mais lui-même (M. Clancy) n'est pas, que je sache, adonné à l'agriculture.

Il me reste encore à apprendre que ceux qui ne sont pas cultivateurs ne peuvent pas représenter des cultivateurs, ne peuvent pas exposer devant le parlement, les vites de ceux qui les ont envoyés ici, et dont la grande majorité se livre à l'agriculture.

Un homme dans les affaires comme l'honorable député de Huron-sud, et comme plusieurs autres que je vois autour de moi, est beaucoup plus en état de saisir tous les détails de cette question qu'un commerçant de bois, un avocat ou un médecin.

Il y a dans cette question des complications qui ne peuvent pas être expliquées dans une rapide exposition. L'honorable député a parlé de l'engraissement des animaux, comme si cette question se réduisait à cela. Il doit pourtant savoir que dans ce pays, la grande masse de nos cultivateurs s'occupe d'industrie laitière. Il n'ignore pas que la province de l'Ontario élève un très grand nombre de vaches pour la production du beurre et du fromage. Il doit savoir que la province de Québec produit très peu d'animaux de boucherie, et que ses animaux servent surtout à la production du lait. Les provinces de l'est produisent peu de viande de boucherie, et, cependant, elles élèvent beaucoup d'animaux. Le Nord-Ouest, que cette question n'intéresse pas, et l'Ontario produisent beaucoup de bœuf pour l'exportation. L'industrie laitière a autant d'intérêt dans cette question que l'élevage. Je vais citer à l'honorable député quelques chiffres pour lui

donner une idée de ce qu'est l'industrie laitière au Canada. Dans une année, l'Ontario produit 730,000,000 de livres de lait, valant environ \$5,300,000. Le coût de production de ce lait peut être diminué par l'abaissement du prix du maïs. Les produits laitiers sont en grande partie exportés en Europe, et s'il est un point sur lequel le Canada brille au premier rang sur le marché anglais, c'est avec son fromage. La province de l'Ontario a grandement contribué à ce résultat, et elle peut augmenter sa production si on lui donne à meilleur marché la nourriture des vaches qui produisent le lait avec lequel se fait le fromage. On peut dire la même chose de la province de Québec.

Il y a dans la province de l'Ontario 2,000,000 de bêtes à cornes, 647,000 chevaux, 1,295,000 cochons, et plus de 2,000,000 de moutons. Ces chiffres sont considérables et représentent un énorme capital. Quelle est la valeur de ces troupeaux? Cela dépend entièrement de la quantité de produits que leurs propriétaires en peuvent retirer et vendre. Plus les cultivateurs peuvent retirer de leurs animaux, plus ils ont de valeur pour eux; et comme l'industrie qui cherche à faire produire le plus possible à ses machines, et à moins de frais, ils veulent que la matière première, ce qui sert à nourrir leurs animaux, soit aussi peu coûteuse que possible.

Un des orateurs de la gauche a prétendu que le cultivateur est protectionniste et veut la protection. Je vais citer quelques exemples pour faire voir que même d'après la théorie des protectionnistes, le maïs doit être admis en franchise. Que désire le manufacturier, avant tout? Il veut obtenir sa matière première à aussi bon marché que possible. Qu'a-t-on vu au cours de l'enquête sur le tarif? Chaque manufacturier qui s'est présenté devant la commission pour demander autant de protection que possible sur l'article qu'il produit, n'oubliait pas de demander en même temps que les produits dont il se sert dans son industrie, soient admis à aussi bas prix que possible. De même, le cultivateur qui produit du bœuf, du beurre et du fromage, et qui a à lutter contre le monde entier, demande que les produits dont il se sert pour produire le bœuf, le beurre et le fromage, lui reviennent le moins cher possible. Alors, donnons-lui le maïs en franchise.

Des honorables députés de l'opposition ont prétendu que chaque boisseau de maïs importé prend la place d'un boisseau de notre propre maïs. Ceux qui parlent ainsi n'ont pas étudié soigneusement la question. Je déclare positivement, sans craindre qu'on puisse me démontrer le contraire, que chaque boisseau de maïs importé dans le pays ne prend pas la place d'un boisseau de notre propre grain, mais qu'il augmente la production du beurre, du fromage et du bœuf au Canada. Le maïs importé signifie des centaines, des milliers et des millions de livres de beurre et de fromage exportés. Voilà ce que signifie une augmentation dans l'importation du maïs. Elle ne signifie pas une diminution dans les prix de notre grain. Nous savons tous que le manufacturier qui importe sa matière première en franchise, emploie de préférence et avec plus d'avantage les matériaux qu'il faut se procurer sur les lieux.

Il y a quelques années, les Etats-Unis mirent la laine sur la liste des articles admis en franchise. Les cultivateurs protestèrent; ils croyaient que cela allait ruiner l'industrie de la production de la

M. FISHER.

laine. Mais qu'en est-il résulté? Dès que la laine fut admise en franchise, les fabricants de lainages augmentèrent leurs affaires, et immédiatement après, ils étaient en état de payer des prix plus élevés pour la laine produite dans le pays même. Je dis donc qu'une conséquence de l'admission du maïs en franchise sera une augmentation dans la production du beurre et du fromage, et nos cultivateurs consommeront et seront fiers de consommer plus de menus grains, en même temps que le maïs importé pour nourrir les animaux.

On a prétendu aussi que ce maïs va causer du tort à notre lard canadien. Cette prétention a été émise par l'honorable député de King, I. P. E. (M. Macdonald) qui nous a parlé de l'élevage des cochons dans sa province, industrie qui donne de belles espérances. Il prétend que ce serait un malheur d'admettre le maïs en franchise, parce que cela nuirait à la qualité du lard canadien. Nous savons que nos adversaires se sont servis de cet argument pour effayer les cultivateurs et le public contre l'importation du maïs en franchise.

M. CARGILL: L'honorable ministre prétend-il que le lard d'un cochon engraisé avec du maïs est d'aussi bonne qualité que celui d'un cochon engraisé avec des grains mélangés?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Si l'honorable député veut attendre que j'aie fini, il connaîtra ma réponse. Prend-il nos cultivateurs pour des fous? Les honorables députés de la gauche parlent quelquefois comme s'ils le croyaient. Je suis convaincu que nos cultivateurs sont assez intelligents pour employer autant de maïs qu'il faut et pas plus. Les marchands de lard et de salaisons de ce pays veulent des cochons engraisés avec une certaine proportion de maïs, mais non pas seulement de maïs.

Les éleveurs sont assez intelligents pour savoir quand il faut cesser de donner du maïs à leurs animaux, et parce que le maïs sera un peu à meilleur marché qu'auparavant, ils n'iront pas déprécier la valeur de l'article qu'ils produisent. Bien au contraire, je suis convaincu que nos cultivateurs savent qu'en engraisant leurs cochons avec du lait écrémé et du tréfle, et en leur donnant en même temps du maïs, ils produiront une meilleure qualité de lard que s'ils ne leur donnaient pas de maïs. La chose nous a été expliquée ce soir par l'honorable député de Huron-sud, et il y a quelques semaines, j'ai eu à ce sujet le témoignage du gérant du plus grand établissement de salaison du pays; il déclare qu'il veut que les cochons dont il achète le lard aient été engraisés avec une certaine proportion de maïs. Il m'a dit aussi qu'il ne voulait pas de cochons engraisés uniquement au maïs, et que les cultivateurs auraient tort de ne donner que du maïs à leurs animaux. Je veux, dit-il, du lard dans lequel il entre une certaine quantité de maïs; ce lard est de meilleure qualité et à meilleur marché, si on peut se procurer le maïs à assez bas prix.

M. BEATTIE: Je sais que la "London Packing Company" refuse le lard dont les cochons ont été engraisés au maïs, et c'est un des meilleurs établissements du genre au Canada.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Je vous concède que M. Flavelle et que la Compagnie Davis refuseraient du lard produit entièrement avec du

maïs. Mais ils ne refuseront pas du lard, quand l'animal aura été engraisé avec du lait écrémé en même temps qu'avec du maïs et de la farine de maïs, ou avec des grains mélangés et du son, en même temps qu'avec du maïs.

M. CLARKE : L'honorable ministre prétend-il que M. Flavelle est en faveur de l'admission du maïs américain en franchise ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; je dis que M. Flavelle préfère le lard dans la production duquel on a employé une certaine quantité de maïs.

M. SPROULE : Je sais que des propriétaires de grands établissements de salaisons anglais conseillent aux cultivateurs de ne pas engraisser leurs cochons avec le petit lait du fromage et avec du maïs, car cela produit du lard d'une qualité inférieure.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député ne semble pas connaître la différence entre le lait écrémé et le petit lait.

M. SPROULE : L'honorable ministre a l'air de s'imaginer qu'il parle à un auditoire qui ne comprend rien.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si l'honorable député avait compris ce que j'ai dit, il saurait que j'ai parlé de donner aux cochons du maïs et du lait écrémé, et non du maïs et du petit lait.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'a pas parlé de petit lait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les *Débats* démontreront que j'ai parlé de lait écrémé. Je me suis bien gardé de parler de petit lait, car je sais qu'avec le petit lait, le maïs n'est pas une bonne nourriture pour les cochons ; le petit lait doit être employé avec le son ou d'autres aliments azotés qui complètent le petit lait et lui apportent les éléments qui lui manquent.

M. SPROULE : Quelle quantité de lait écrémé l'honorable ministre espère-t-il retirer des fromageries ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai parlé des beurreries. Bien que l'honorable député ne soit pas cultivateur, il est assez vieux pour savoir que le petit lait est fourni par les fromageries et le lait écrémé, par les beurreries.

M. SPROULE : Je m'occupe d'agriculture continuellement depuis quinze ans, et j'y ai été mêlé presque toute ma vie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Alors, l'honorable député devrait avoir appris quelque chose à l'heure qu'il est.

M. INGRAM : A la manière discourtoise dont l'honorable ministre répond aux députés, on dirait qu'il est disposé à rester ici encore une semaine ou deux.

M. CARGILL : J'ai compris que le ministre a dit que le lait écrémé provient des fabriques de beurre ; j'ai toujours cru que c'était du lait de beurre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit que le lait écrémé provenait des beurreries.

M. CARGILL : Vous avez dit aussi que c'était un produit du beurre, et j'ai toujours compris que c'était le lait de beurre qu'on obtenait du beurre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député confond le moins avec le plus. Si l'honorable député était plus au courant de cette question, je n'aurais pas besoin de lui dire qu'on obtient du beurre une beaucoup moindre quantité de lait de beurre, que de lait écrémé des beurreries. L'honorable député a aussi parlé de nos efforts pour obtenir la réciprocité, et de la probabilité qu'en maintenant les droits sur le maïs, nous obtiendrions plus facilement des concessions des Etats-Unis.

Personne dans cette Chambre ne désire plus que moi et mes collègues du cabinet étendre nos relations commerciales avec les Etats-Unis. Je suis en faveur de l'abolition des restrictions imposées au commerce. Nous ne sommes pas des protectionnistes comme nos adversaires. J'aimerais beaucoup que nos produits agricoles puissent entrer librement sur le marché américain, mais je suis convaincu que l'expérience que les honorables messieurs de la gauche ont eu depuis un certain nombre d'années se prolongera et encore pendant quelque temps. Les conservateurs ont fait mettre dans nos statuts une offre permanente admettant le maïs en franchise, si nos voisins veulent abolir les droits sur l'orge. Ils savent comme nous que cette offre a été dédaignée, qu'il n'en est rien résulté, et que nos cultivateurs ont été privés de l'avantage d'avoir du maïs sans payer de droits.

L'honorable député de Richmond (M. Stenton) a dit que nous ne faisons pas cela pour les Américains. Nous demandons à la Chambre d'abolir les droits sur le maïs uniquement pour l'avantage du peuple canadien. De même que nous avons fait un grand pas dans la direction du commerce impérial par notre tarif différentiel accordé à l'Angleterre, nous croyons pouvoir cultiver de meilleures relations avec nos voisins en ne demandant pas quelque chose en échange de tout ce que nous faisons.

M. WILSON : Pourquoi n'a-t-on pas agi de même en tout—pour la houille aussi bien que pour le maïs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne pouvons pas tout faire à la fois.

M. WILSON : Le ministre des Finances a déclaré à la Chambre qu'à moins que les Américains ne diminuent leur tarif sur la houille à 40 cents par tonne, le nôtre restera à 60 cents. Pourquoi ne pas faire la même chose pour le maïs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce que nous ne pouvons pas tout faire à la fois. Nos honorables adversaires traitaient chaque article selon son mérite, et il en est résulté que dans leur tarif comme dans le nôtre, il y avait des droits différents sur les différents articles, certains articles étaient imposables et d'autres exemptés.

M. FOSTER : Et d'autres paient des droits spécifiques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'an dernier, les Etats-Unis ont produit 200,000,000 de boisseaux de maïs, et en ont exporté 100,000,000

de boisseaux. La quantité qui peut venir dans ce pays, même avec les droits abolis, n'est pas appréciable sur cette énorme quantité et avec un marché aussi vaste que cela compterait pour très peu dans toutes négociations que nous pourrions avoir avec eux au sujet de la réciprocité.

Comme l'a dit l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan), le maïs américain vient en concurrence avec nos produits sur les marchés étrangers, sous forme de bœuf, de mouton et de produits de la laiterie. Dans ce cas, il nous faut leur maïs pour produire ces mêmes articles à aussi bon marché qu'eux, et pour cela, il nous faut le maïs sans droit. C'est parce que nous voulons que nos cultivateurs soient en état de produire à aussi bon marché et dans d'aussi bonnes conditions que les cultivateurs américains que nous faisons cette proposition.

C'est parce que les éleveurs américains se servent du maïs de l'ouest que leurs exportations d'animaux dépassent si considérablement celles de ce pays. Si nous pouvons obtenir leur maïs sans droits, pour engraisser nos animaux qui sont supérieurs aux leurs, si nous pouvons nous procurer la matière première pour les engraisser à des conditions raisonnables, nous pourrions produire des animaux meilleurs et coûtant plus cher que ceux qu'ils produisent.

Mais tant que nous mettrons des obstacles aux cultivateurs, et que nous rendrons leur industrie onéreuse, nous leur nuirons dans leur lutte avec les Etats-Unis.

Il y a encore autre chose. On parle de l'importation du maïs, mais on ne dit rien de l'importation des produits de la viande. L'an dernier, le Canada a importé 11,500,000 livres de viande des Etats-Unis. Qu'on nous donne le maïs en franchise, et nous pourrions obtenir tout cela ici et garder notre marché intérieur pour nos propres cultivateurs. Comment se fait-il que les cultivateurs du Canada sont incapables de produire ces 11,500,000 livres de viande ? C'est parce que la politique de nos adversaires les a empêchés d'avoir le maïs sans payer de droits; c'est parce qu'on leur a nuï d'autres manières et qu'ils n'ont pas pu s'assurer le marché canadien, et qu'ils ont été laissés à eux-mêmes pour lutter sur les marchés étrangers.

Pour ces raisons et beaucoup d'autres que je n'ai pas le temps de développer, je demande à la Chambre de nous donner le maïs en franchise, afin de procurer un avantage à la grande masse de nos cultivateurs, car je suis convaincu que cette mesure sera une source de bénéfices pour eux.

M. SPROULE : Lorsque le maïs était admis en franchise, nous importions beaucoup plus de viande que lorsqu'il ne l'était pas.

M. CLANCY : Je n'ai que quelques mots à dire en réponse à l'honorable ministre. Il a fait justement ce que j'attendais de lui. Il a repris son siège sans nous avoir dit pourquoi il choisit le maïs de préférence à tout autre grain pour l'admettre en franchise. Il a terminé son discours sans avoir soufflé un mot à ce sujet. S'il en avait parlé, il aurait sans doute dit que c'est parce que le gouvernement ne peut pas tout faire à la fois. N'est-ce pas là un curieux raisonnement ? Si ce qu'il fait est bien, pourquoi ne fait-il pas tout le bien possible du même coup ? Il me répond que je ne suis pas cultivateur. Dans tous les cas, je ne suis pas

M. FISHER.

de la catégorie de cultivateurs à laquelle il appartient. Je n'ai pas beaucoup de cheveux sur la tête, mais le peu que j'ai, je ne le partage pas sur le milieu de la tête. Je ne suis pas un cultivateur en gant de chevreau. Heureusement ou malheureusement, je vis parmi la masse de nos cultivateurs, et je connais quelque chose des intérêts et des besoins de la classe agricole.

L'honorable ministre me fait dire des choses que je n'ai jamais dites, lorsqu'il prétend que j'ai soutenu que le meilleur mode de culture consiste à ne produire que du grain. Il me suppose plus stupide que je ne suis en me prêtant de pareilles idées. Nous savons tous que si un cultivateur peut faire de l'élevage, consommer tout son grain et exporter ses animaux, il a atteint la plus enviable des situations. Ce n'est pas ce que nous aimerions à voir les cultivateurs faire, mais ce que les cultivateurs peuvent faire que l'honorable ministre paraît ignorer.

Dans quelles conditions se trouve la grande masse des cultivateurs ? Je suis au courant des besoins de la classe agricole de ce pays, et je possède autant de connaissances que l'honorable ministre sous ce rapport, et je dis qu'il n'a pas étudié la question à ce point de vue et n'a pas tenu compte des conditions actuelles de notre classe agricole. Il n'a pas besoin de venir nous faire la leçon au sujet du maïs, ni des autres grains, ou à prétendre enseigner aux cultivateurs ce qu'ils ont à faire. Nous savons tous ce qu'il y a de mieux à faire, si cela pouvait être fait. Il peut citer par ci par là dans le pays certaines personnes qu'il désire servir. Je crains qu'il n'ait parlé à un point de vue étroit, puisqu'il prétend que son district produit très peu de blé. J'aimerais savoir ce qu'il connaît en agriculture. Je m'imagine que c'est un cultivateur amateur, qui cherche à obtenir des produits supérieurs.

Une VOIX : Un "dude."

M. CLANCY : Un "dude," dit mon honorable ami, et je crois qu'il n'est pas loin de la vérité. Je ne doute pas que l'honorable ministre n'obtienne des produits de qualité supérieure et ne réalise de jolis prix ; mais combien y a-t-il de cultivateurs comme lui dans sa propre province ? Ils sont très peu nombreux et il ne devrait pas les juger tous par ceux qui sont dans les mêmes conditions que lui. D'un bout du pays à l'autre, l'on nous l'a donné comme un agriculteur pratique, mais je crois qu'il est trop grand pour la masse de nos cultivateurs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les cultivateurs canadiens ne sont pas aussi petits que vous le croyez.

M. CLANCY : Personne ne prétend que nos cultivateurs sont petits. Je crois connaître un peu dans quelles conditions se trouve cette classe à laquelle j'appartiens. L'honorable ministre m'a fait l'honneur de me dire que j'étais probablement un marchand, ou un commerçant de bois ; il a même laissé entendre que j'étais peut-être un homme de profession. Je ne suis rien de tout cela, mais je prétends connaître les conditions de notre population, et je dis que nous attendons encore que le ministre nous dise pourquoi il a choisi le maïs de préférence aux autres grains pour l'admettre en franchise.

Je vois l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan) à son siège, et je vais lui rappeler certains faits concernant son propre comté. Il nous a dit qu'aucun cultivateur éminent ne s'opposerait à l'admission du maïs en franchise, et je suppose qu'il est lui-même un cultivateur éminent.

Quelques VOIX : En effet.

M. CLANCY : L'honorable député fait partie du conseil de l'Industrie de la province de l'Ontario, et nous avons dans le pays, très peu d'agriculteurs aussi éminents. Très peu d'agriculteurs obtiennent des positions aussi en vue et ont des fils qui donnent des conférences par tout le pays.

M. BENNET : A \$5 par soirée.

M. CLANCY : Oui, l'honorable député (M. McMillan) après avoir été nourri à la crèche de l'Etat, lui et sa famille, ose prétendre qu'il est en Chambre l'interprète des populations agricoles du pays. Il conseille aux cultivateurs de vendre leur avoine pour acheter du maïs. Or, d'après le rapport préparé sous ses auspices, voici ce que nous constatons : en 1895, les cultivateurs de son propre comté ont produit 34 boisseaux d'avoine à l'acre, contre 65 boisseaux d'épis de maïs, ce qui équivaut à près de 40 boisseaux de maïs écalé. Avant de prétendre se faire ici l'interprète des populations agricoles de l'Ontario, que l'honorable député ouvre donc les yeux sur ce qui se passe autour de lui, dans son propre comté. Je le répète, la province de l'Ontario est parfaitement en mesure de produire assez de maïs pour tout le Canada. Dans les comtés d'Essex, de Kent, d'Elgin et de Haldimand-nord, la production du maïs s'élève à 913,423 boisseaux ; dans les comtés de Lambton, de Huron et de Bruce, elle atteint le chiffre de 430,000 boisseaux, tandis que pour les comtés de Grey et de Simcoe, elle se chiffre par la même quantité. Voilà ce qu'établit la statistique, et je la tiens à la disposition de l'honorable député, s'il veut en prendre connaissance.

M. GIBSON : Oh ! ce n'est pas la peine, gardez-la pour vous.

M. CLANCY : Mon honorable collègue (M. Gibson) en sait plus long sur le pont Victoria que sur le maïs.

M. GIBSON : Je suis plus loyal à la reine Victoria que vous ne l'êtes.

M. CLANCY : A en juger par les apparences, la loyauté de l'honorable député n'est pas du meilleur aloi. Voici ce que j'ai à dire, en terminant.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : M. le président, je ne songeais pas encore à finir mes observations.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : N'allez pas gâter un bon discours en le répétant.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre est d'avis que je vais gâter ma harangue, j'ai fini :

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Gardons-nous de traiter avec légèreté une aussi grave question.

M. LANDERKIN : Il est interdit de pérorer deux fois.

M. CLANCY : Quel est l'avis de mon honorable collègue (M. Landerkin) sur le maïs ?

Une VOIX : L'extrait de maïs.

M. CLANCY : Mon honorable collègue (M. Landerkin) pourrait nous faire une dissertation sur l'extrait de maïs.

M. LANDERKIN : Vous avez toutes les aptitudes pour cette tâche.

M. CLANCY : Je pourrais peut-être vous en remontrer à ce sujet.

M. LANDERKIN : Vous faites autorité en Chambre sur l'extrait de maïs.

M. CLANCY : Mon collègue dit...

Quelques VOIX : Parlez plus fort.

M. CLANCY : Je demande le silence, afin que je termine mes remarques.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Je comprends l'impatience de mes honorables collègues, à cette heure avancée de la nuit ; mais la Chambre ne saurait traiter avec légèreté une aussi grave question.

Une VOIX : Et votre conclusion ?

M. CLANCY : Je nourris encore l'espoir que le ministre de l'Agriculture sera en mesure de nous dire pourquoi il admet le maïs en franchise.

L'honorable ministre nous a dit que les cultivateurs demandent l'admission du maïs en franchise, à titre de matière première. C'est là, si j'ai bien compris, le sens de sa proposition. Si tel est le cas, le meunier veut également l'abolition de l'impôt du blé, et pour être logique, pourquoi le ministre n'abolit-il pas cet impôt ? Je le demande à l'honorable ministre ; pourquoi n'abolit-il pas également les droits dont sont frappées les autres céréales ? Il ne suffit pas de répondre que la chose est impossible pour le moment.

Si le ministre n'a pas de réponse satisfaisante à donner à cette question, même pour ses propres amis, alors, je suis en droit d'affirmer qu'il n'a en vue en abolissant l'impôt du maïs, que les intérêts d'un petit groupe d'individus au pays. Si le ministre a quelques raisons valables à nous alléguer à l'appui de sa proposition, le comité l'entendra avec plaisir ; jusqu'à présent, toutefois, la Chambre ne peut que se ranger à mon avis, quand je prétends que la décision du ministre n'est appuyée sur aucune raison légitime.

M. TAYLOR : Le ministre de l'Agriculture n'a, sans doute, pas voulu dénaturer les faits ou tromper la Chambre ; et toutefois, si je ne me trompe, c'est ce qu'il a fait par les chiffres qu'il a cités. Si j'ai bien saisi ce qu'il a dit, il affirme que notre importation de viandes, des Etats-Unis, l'année dernière, s'est élevée à 11,250,000 livres, chiffre qu'il a puisé, dit-il, dans le rapport du ministre du

Commerce. Si ce sont bien là les chiffres qu'il a cités, il a, sans doute, confondu les chiffres de la consommation domestique avec ceux de l'exportation, car voici la statistique que je trouve dans ce rapport, au sujet de nos importations de l'année dernière : lard fumé et jambons, palerons et flancs 1,490,000 livres; viandes, volaille et gibier en conserves, 966,000 livres; bœuf salé, en barils, 1,639,000 livres; mouton, 39,000 livres; porc, embarillé, dans la saumure, 3,809,000 livres; viandes fumées ou séchées, et viandes conservées, autres que salées ou saumurées, 128,000 livres; autres viandes, fraîches, 216,000 livres; autres viandes salées, 99,000 livres; soit une totalité de 8,386,000 livres, au lieu de 11,000,000, chiffre cité par le ministre. Voilà la statistique officielle que je livre au ministre, convaincu que je suis qu'il ne veut pas laisser s'accréditer dans le pays une statistique dont le premier écolier venu lui démontrerait la fausseté.

M. McMILLAN: Un seul mot. J'ai souvent observé que certains individus, lorsqu'ils se sentent à bout d'arguments, ont recours aux personnalités, dernier moyen de défense qu'un homme d'honneur voudrait adopter. De quel droit vient-il faire allusion ici à la manière dont le ministre de l'Agriculture sépare sa chevelure?

La nature a empêché mon honorable collègue d'imiter à cet égard le ministre de l'Agriculture. Je ne vois pas non plus en quoi le fait que mon fils a obtenu des charges intéresse l'abolition de l'impôt au maïs au Canada. Celui qui a recours à des personnalités de cette nature fait preuve de bassesse et d'étroitesse d'esprit. Quel l'honorable député sache bien que je n'ai jamais demandé de charge de l'Etat, soit pour moi, soit pour mon fils. Je suis allé visiter la localité où demeure l'honorable ministre, et je puis affirmer qu'il ne mérite pas d'être classé au nombre de ces agriculteurs distingués qui engraisent des animaux méritant d'être expédiés sur le marché anglais. C'est faire preuve de sentiments bas, indignes, que de se permettre des allusions blessantes sur l'apparence extérieure de son prochain.

M. FOSTER: J'ai un avis à donner à mon honorable collègue, qui vient de faire un discours fort violent: qu'il aille donc consulter les gens du *Globe*, et ils lui diront de quelle façon ils m'ont vilipendé.

M. McMILLAN: Je n'ai rien à démêler avec le *Globe* personnellement; quant à mon honorable collègue qui a vilipendé lui-même le *Globe* et tout ce que ce journal défend, il doit s'attendre aux représailles.

M. DAVIN: M. le président, je désire...

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. FORATEUR-SUPPLÉANT: Je demande aux honorables députés de se conformer aux règlements.

M. DAVIN: Je prends la parole, M. le président, pour citer l'opinion de la Compagnie de fabricants de salaisons d'Ingersol. Voici la lettre adressée par cette compagnie à un député fédéral:

M. A.-P. MACLAREN, M.P., Ottawa.

CHER MONSIEUR.—Nous accusons réception de vos estimées lettres du 5 et du 7 courant. Il nous fait plaisir de

M. TAYLOR.

voir que vous vous intéressez à la question de l'engraissement des porcs au maïs....

Je vois que les porcs s'alarment un peu; au point même que bien qu'ils combattent d'ordinaire à l'aide de leurs groins, les voici qui se servent aujourd'hui de leurs pieds.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT: Je demande au comité de maintenir le décorum.

M. DAVIN:

Et nous espérons qu'on fera comprendre aux cultivateurs que....

M. CHARLTON: Recommencez donc; j'ai perdu le fil du discours.

M. DAVIN: Qui me dit de recommencer?

M. CHARLTON: Moi.

M. DAVIN: C'est le vieux et spirituel député de Norfolk-nord qui me demande cela, lui, l'incarnation du sentiment religieux, le moins méprisable de tous mes collègues, lui qu'il suffit de connaître pour le respecter, pour le vénérer, tant au point de vue politique que religieux, lui que j'ai appris à connaître en parlement et en dehors de la Chambre; et j'ajoute qu'il suffit de bien le connaître pour le mépriser.

M. LANDERKIN: Répétez-nous cela.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT: Les membres du comité ne doivent pas oublier qu'il y a des étrangers dans les galeries, et que nous ne nous conduisons pas convenablement.

M. DAVIN: Dites-vous que les membres de la gauche ne se conduisent pas bien? Les députés de la gauche se conduisent toujours en gentlemen. Quant aux députés de la droite, il y a parmi eux un groupe de tapageurs qui ont mission de faire le vacarme, et l'honorable député de Grey-sud (M. Landerkin) cherche à attirer mon attention. J'estime beaucoup ce brave collègue.

M. LANDERKIN: C'est mon malheur.

M. DAVIN: C'est votre malheur, dites-vous. Eh bien! soit, c'est son malheur; ce qui ne m'empêchera de m'attacher à lui, car il est impossible de ne pas l'estimer.

M. LANDERKIN: Dans ce cas, si vous voulez me faire plaisir, cessez donc de parler.

M. DAVIN: J'estime sans doute mon honorable collègue, mais pas au point de céder à tous ses caprices. Je commence par une citation:

Nous accusons réception de vos estimées lettres des 5 et 7 courant. Il nous fait plaisir de voir que les députés s'intéressent vivement à la question de l'engraissement des porcs au maïs, et nous espérons que l'on fera comprendre aux cultivateurs la folie d'essayer d'engraisser leurs porcs au maïs uniquement, au grave détriment de l'industrie de l'élevage du porc au Canada. A nos yeux, voici l'inconvénient qui résulte de l'importation en franchise du maïs au pays et de sa vente à un prix minime: c'est que les cultivateurs, une fois qu'ils n'auront plus de céréales mixtes, achèteront, sans doute, du maïs pour leurs cochons, et du moment qu'ils réussiront à les engraisser, que leur importe la qualité; de sorte que pour notre compte, intéressés que nous sommes à cette industrie à titre de fabricants de salaisons, et dans l'intérêt même du pays, il importerait de frapper le maïs d'un certain droit, afin d'en empêcher l'importation dans ce

but. Sans doute, si on l'importe dans le but d'engraisser les bêtes à cornes et les chevaux, et qu'il soit admis en franchise, les cultivateurs s'en serviraient plus ou moins pour l'engraissement de leurs cochons. A notre avis, il n'y a pas de meilleure preuve que le prix actuel des cochons au Canada pour convaincre les cultivateurs de l'importance d'engraisser convenablement leurs porcs en leur donnant des pois et autres céréales, afin que la qualité du porc puisse avantageusement soutenir la comparaison avec le porc de provenance danoise et irlandaise. Si, au Canada, l'on engraisse les cochons uniquement au maïs, comme cela se fait aux Etats-Unis, les fabricants de salaisons du pays ne pourraient pas même payer les prix que les fabricants de salaisons de Chicago payent actuellement pour leurs cochons, parce que le débouché qu'offre le pays pour les issues, tels qu'aloyaux, rognons, cœurs, saucisses de tous genres, et graisse, est si limité, et le prix en est si inférieur, qu'il nous serait impossible de faire concurrence aux fabricants de salaisons de Chicago, et par conséquent, il importe grandement de donner à nos cochons des céréales mélangées afin que leur lard salé ne puisse pas venir faire concurrence au nôtre.

Au sujet de la question du maïs, nous avons déjà cité l'opinion d'un fabricant de salaisons de Chicago, opinion qui met parfaitement en lumière la situation. Si le comité de l'Agriculture désirait rencontrer les fabricants de salaisons du pays, nous serions très heureux d'envoyer un représentant de notre maison à cette assemblée. Nous espérons, toutefois, que les députés comprendront toute l'importance de cette industrie, et qu'ils feront tout en leur pouvoir pour maintenir au niveau voulu l'industrie de l'éleveur des cochons, tant à l'égard de la race que de leur engraissement au moyen de céréales mélangées.

Dans une autre lettre en date du 8 juin, on lit :

Vous comprenez sans doute qu'il est impossible de faire durer le porc produit de la laine, même dans la journée la plus froide de l'hiver, car il est si grasseux, qu'il ne peut prendre de consistance. Ces questions, il faut l'espérer, seront tellement bien débattues au parlement que les cultivateurs en comprendront toute l'importance et que la majorité, au moins, se préoccupera suffisamment de cette industrie pour maintenir la réputation de notre porc canadien au point qu'il a atteint, résultat de plusieurs années de travail.

Un mot maintenant du débat. J'ai déjà en public et privé fait connaître ma manière de penser au sujet de l'administration du chef actuel du ministère de l'Agriculture. A mon avis, il administre fort bien son ministère, et fait preuve d'un grand zèle ; toutefois, mon honorable collègue de droite l'a pris en faute hier. Si le ministre veut bien se donner la peine de relire son discours demain matin, il constatera qu'il a énoncé une proposition qu'il a plus tard déclaré inadmissible. En dépit de tout le zèle apporté par le ministre dans l'administration de son ministère, il s'est écarté sur ce point de son programme, de ses habitudes ordinaires, en ne suivant pas fidèlement la ligne de conduite tracée par ses prédécesseurs au pouvoir, et qui est encore préconisée en ce moment par les députés de la gauche. Car, ce qu'il y a de louable à mes yeux dans l'attitude de l'honorable ministre, c'est que dès son entrée au ministère, il a embrassé avec zèle et enthousiasme le système que j'avais moi-même mainte fois préconisé en plein parlement, ainsi que le régime établi par le parti conservateur et ses ministres. Sur un point unique, toutefois, l'admission du maïs en franchise, il s'est écarté du système conservateur ainsi que du tarif soumis à la Chambre.

Je ne vois pas comment il pourrait concilier cette proposition avec sa prudente attitude, avec son respect à l'endroit du système de ses adversaires qu'il s'est toujours efforcé d'imiter. J'ai entendu mon honorable collègue de la Saskatchewan applaudir ceux qui prétendent que l'abolition de l'impôt du maïs est parfaitement légitime. Eh bien ! je n'ai pas encore rencontré dans les Territoires un seul homme qui prétendit que l'admission

du maïs en franchise fût une bonne mesure. Tous ceux que j'ai rencontrés sont d'avis qu'il est contraire aux intérêts du Nord-Ouest de permettre au maïs étranger de venir faire concurrence à notre porc engraisé au maïs. Nous sommes en mesure de produire au Nord-Ouest du lard fumé et du porc supérieurs à tout produit de l'étranger, et si j'avais supposé que le ministre de l'Agriculture serait tombé dans une aussi grossière hérésie que celle-ci, tant au point de vue des intérêts des agriculteurs qu'à celui de la politique fiscale du cabinet, j'aurais apporté avec moi des territoires du Nord-Ouest quelques spécimens du porc et du lard fumé que nous produisons, pour les soumettre à l'examen de la Chambre. Nous produisons au Nord-Ouest du lard fumé et du porc qui sont supérieurs à tout produit similaire de l'est du Canada. La raison en est que nous donnons à nos animaux non pas du maïs, mais ce que j'appelle les céréales, bien qu'elles soient connues sous l'appellation de grosses céréales. Je tiens de la bouche même d'experts, comme l'auteur de la lettre que j'ai citée, que dans toute l'étendue des territoires, et surtout dans les parties de la contrée où abondent les cours d'eau, où les cochons trouvent de l'eau en abondance, nous pouvons produire du lard fumé et du porc en assez grande quantité pour fournir à la consommation non seulement de l'Europe, mais encore de ce continent-ci. Il suffit pour cela de persuader à nos cultivateurs de se livrer à cette industrie, et nous pourrons facilement nous faire une excellente réputation, à titre de producteurs de lard fumé et de porc à bon marché, en raison des avantages exceptionnels à notre disposition. Or, au moment même où le Nord-Ouest est à la veille de se développer, au moment même où nous posons le pied sur le portique de ce grand empire agricole qui s'ouvre à nos regards, au moment, dis-je, où le cabinet semble marcher sur les brisées de ses prédécesseurs au pouvoir, voilà qu'il s'écarte du système établi par ses devanciers sur un point unique, mais qui sape à sa base même une industrie indigène au Canada et à notre Nord-Ouest en particulier. Et notre ministre de l'Agriculture, un spécialiste encore, appuie cette modification de notre système ! Il est impossible d'attribuer cette modification à des motifs d'intérêt public quelconques ; non, la seule explication plausible est que certains riches agronomes, comme le ministre de l'Agriculture, appartiennent à cette catégorie d'agronomes signalés par mon honorable collègue (M. Clancy). Je ne sache pas que mon honorable collègue ait voulu se rendre désagréable au ministre, mais je ne crois pas l'offenser en lui disant qu'il est le fils de la poule blanche.

Quant au cultivateur, il vient au monde tout armé de sa fourche ; il lui faut se frayer sa route, du mieux qu'il peut, et il n'appartient nullement à la catégorie d'agronomes représentés par le ministre de l'Agriculture. Loin de ma pensée de prétendre que le ministre soit un repu, ce qui ne concorderait nullement avec l'opinion que j'ai déjà émise à son endroit. A mon avis, dans la mesure même de ses lumières, il fait un excellent ministre ; mais, ses lumières ne brillent pas d'un bien vif éclat, et il est un peu rétrograde. Il appartient à cette catégorie d'agriculteurs, qui trouvent, sans doute, leur intérêt dans l'admission du maïs en franchise. Le cultivateur riche qui possédant une grande terre, peut se livrer à un genre de culture comme celle pratiquée à la ferme expérimentale, bénéficiera de

l'abolition de l'impôt. Lors de ma visite à la ferme expérimentale, l'autre jour, où j'admiraient tout ce qui me tombait sous les yeux, un ami me dit : Tout ce que vous voyez ici est bien beau, bien moderne, et, cependant, ce n'est ni plus beau, ni plus moderne que ce que l'on voit sur la terre du ministre de l'Agriculture. Pourrait-on en dire autant de l'agriculteur ordinaire ? C'est une réflexion que j'ai souvent entendue faire à mon honorable collègue de Huron-sud (M. McMillan), en condamnant les méthodes suivies à la ferme expérimentale. Je voudrais être en mesure d'adopter son magnifique vocabulaire, cela me rapporterait des centaines de dollars par année. Je l'ai souvent entendu, à la ferme expérimentale, faire cette réflexion-ci : Que ce n'est pas là le genre de culture que les cultivateurs de l'Ontario sont censés pouvoir adopter, et que, par conséquent, il leur est impossible d'en bénéficier, comme on aurait le droit de supposer qu'ils le pourraient faire. Même au Nord-Ouest, il se rencontre, je suppose, de riches cultivateurs, qui pourraient bénéficier de l'abolition de l'impôt du maïs. Mais je prétends que le cultivateur ordinaire, tant au Nord-Ouest que dans l'Ontario, n'a aucun intérêt à l'admission du maïs en franchise. Je ne veux pas imposer à la Chambre ma manière de voir sur des questions dont je ne puis parler qu'après avoir obtenu des renseignements de sources étrangères. Je n'ai pas la prétention d'être agriculteur. Je me suis, toutefois, mêlé à la classe agricole, j'ai étudié la culture, et depuis que je m'intéresse aux choses de la politique, j'ai fait mon possible pour venir en aide aux cultivateurs. Et jamais, au cours de ma carrière soit dans l'Ontario soit au Nord-Ouest, je ne leur aurai rendu service plus signalé que celui que je leur rends aujourd'hui, en déclarant que la proposition à l'étude, tendant à l'admission du maïs en franchise, est contraire aux intérêts de la population agricole du pays.

M. CLARKE : L'un des établissements canadiens qui se livrent sur une plus grande échelle à l'industrie de la fabrication de salaisons est la compagnie William Davies, de Toronto. Je ne prétends nullement être au fait de l'agriculture, et, malheureusement, j'ai expédié chez moi, aujourd'hui même, la correspondance et la statistique que j'avais dans mon pupitre au sujet de la question débattue, celle de l'engraissement du porc au maïs. Le ministre de l'Agriculture a cité le nom d'un gentleman qui est, si je ne me trompe, le gérant de la Compagnie William Davies, de Toronto.

Je me propose de voter, ce soir, si j'en ai l'occasion, contre la proposition tendant à l'abolition de l'impôt du maïs, et j'ai décidé de le faire, en raison des renseignements que j'ai puisés soit dans la correspondance échangée avec cette compagnie, soit dans certaines lettres qu'elle a publiées à ce sujet. Cette compagnie exporte en Europe de grandes quantités de lard fumé et de porc. Les produits de cette compagnie vont faire concurrence sur les marchés européens au meilleur lard fumé de provenance danoise ou irlandaise. La compagnie est prête à soutenir cette concurrence, pourvu qu'elle puisse se procurer la catégorie de porcs qu'il leur faut pour préparer son lard fumé. La correspondance que j'ai échangée avec cette maison de commerce et les lettres qu'elle a adressées aux journaux, m'ont porté à croire que la qualité supérieure de son lard fumé tient à ce que les cochons qu'elle

achète sont engraisés avec les grosses céréales de l'Ontario et non pas au maïs, tant celui produit dans l'Ontario, que celui importé des Etats-Unis. Si j'avais mes documents par-devers moi, je pourrais établir que ce que cette compagnie redoute surtout, si le maïs est admis en franchise, c'est l'importation de grandes quantités de cette céréale avec lesquelles nos cultivateurs engraisent leurs cochons, ce qui tournerait au détriment de la réputation bien établie de cette maison pour l'excellence de ses produits de lard fumé. Cette industrie, prétend la maison en question, a en perspective un immense avenir, pourvu qu'elle puisse continuer à se procurer la qualité de porcs dont elle a besoin, pour la fabrication de la catégorie de lard fumé qu'elle exporte. Avec tous les égards dus au ministre de l'Agriculture, je désire protester contre toute affirmation de sa part tendant à faire croire à la Chambre que la Compagnie William Davies appuie de quelque façon la proposition tendant à l'abolition de l'impôt du maïs importé au pays. Je crois pouvoir affirmer, à bon droit, que j'ai été informé par certains membres de cette compagnie qu'ils évitent d'acheter les cochons, produits soit du comté d'Essex, soit du comté de Kent, parce que ce sont des comtés producteurs de maïs en grand. J'ai voulu, en faisant ces quelques observations, justifier le vote que je me propose de donner et rectifier tout malentendu que les paroles du ministre de l'Agriculture auraient pu créer, bien contre son intention sans doute, en donnant à entendre que la Compagnie William Davies appuie la proposition tendant à admettre en franchise au pays le maïs importé des Etats-Unis.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En réponse aux observations de l'honorable préopinant, je dois déclarer que j'ai cité M. Flavelle à l'appui de l'opinion qui veut que, dans l'alimentation des porcs, on fasse entrer un peu de maïs ; mais je n'ai pas voulu créer l'impression que je préconise une alimentation composée surtout de maïs, pour l'engraissement des cochons. Je le déclare carrément, les porcs engraisés uniquement au maïs ne conviennent pas à notre marché. Je suis, toutefois, d'avis qu'en faisant entrer une certaine quantité de maïs, avec d'autres céréales dans l'alimentation des cochons, on arrive à produire, à très bon marché, une qualité supérieure de porc.

M. KAULBACH : Je tiens à bien définir mon attitude sur la question débattue. Je suis peut-être dans une situation exceptionnelle, et il pourra, sans doute, paraître étrange que je vote dans le sens que je me propose de faire. Au cours du débat actuel, il n'a pas encore été question de la protection des marchands de bois. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, l'industrie du commerce de bois occupe une place très importante ; et, depuis quelque temps, elle se trouve dans un état précaire, en raison même de l'imposition d'un droit sur le maïs et sur la farine de maïs. Dans mon comté, l'élevage des bestiaux se fait en grand, et l'engraissement des bestiaux se trouve surtout à bénéficier de l'admission en franchise du maïs et de la farine du maïs.

En conséquence, je me crois obligé de voter avec le gouvernement sur cette question. J'ai encore, pour cela, une autre raison. Je voterai dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ontario à propos de la production du maïs, si je n'étais convaincu que

nous ne cultivons pas au Canada assez de maïs pour la consommation indigène. Conséquemment, en principe et pour cette raison seule, sinon pour d'autres, je voterai avec le gouvernement.

Relativement à l'importation du maïs pour l'usage des distillateurs, je crois que si le droit restait tel qu'il est, il se ferait une trop grande quantité de ce commerce nuisible, et qu'une grande partie du maïs serait utilisée dans les distilleries pour fabriquer du whiskey en employant des moyens frauduleux auxquels le gouvernement devrait mettre un terme. Je recommanderai au gouvernement d'augmenter le droit d'accise sur les produits des distillateurs—whiskey et autres boissons,—et il évitera par là toutes les difficultés qui pourraient surgir si les distillateurs achetaient tout le maïs canadien, et si nous étions obligés d'importer le maïs pour les fins domestiques.

M. CARGILL : Je dois dire que cette question de maïs a été le cheval de bataille dans mon élection. Mon adversaire était en faveur de l'entrée du maïs en franchise, et la question a été discutée à chaque assemblée que nous avons tenue. Mon comté est en grande partie un comté agricole, et j'ai lieu de croire que la majorité des électeurs est opposée à l'importation du maïs en franchise. Il est facile pour des hommes comme l'honorable député de Huron-sud (M. McMillan), qui est riche et qui a amassé sa fortune à force d'intelligence et de persévérance—il est facile pour lui de demander la protection pour les manufacturiers du pays. Je ne crois pas qu'il y ait dans le comté de Huron un manufacturier protégé depuis l'inauguration de la politique nationale, qui soit aussi riche que l'honorable député de Huron-sud. C'est l'un de ces pauvres cultivateurs que le pays a tant pris en pitié depuis dix-huit ans, et qui ont été volés par la politique nationale.

J'ai toujours prétendu que les cultivateurs ont été mieux traités par l'ex-gouvernement qu'aucune autre classe de la population. Ils ont été protégés exactement de la même manière que les manufacturiers l'ont été. Comment protégez-vous les manufacturiers ? Pourquoi le présent gouvernement a-t-il conservé les droits qui existaient ? N'est-ce pas pour permettre aux manufacturiers de continuer leurs opérations ? Assurément c'est pour cela. Ne protégez-vous pas les cultivateurs de la même manière ? Vous imposez un droit sur les produits agricoles des autres pays pour les empêcher de venir faire concurrence sur le marché canadien avec nos cultivateurs. Comment protégez-vous les manufacturiers ? En imposant un droit sur les produits étrangers pour les empêcher de venir faire concurrence aux produits des manufacturiers canadiens, je dis que le cultivateur est et a toujours été protégé de la même manière.

On dit que la politique nationale a enrichi quelques personnes au détriment de la masse du peuple. Je nie cette assertion. Si la politique nationale a enrichi quelques personnes, pourquoi tous ne sont-ils pas devenus riches ? Elle ne fait pas de distinction. Tous les manufacturiers du pays ont des avantages égaux. Si un homme devient millionnaire et réussit sous le régime de la politique nationale, pourquoi son voisin, qui produit le même article, ne réussit-il pas également ? Nous voyons un manufacturier qui s'établit dans le pays et qui amasse une fortune, son voisin, dans la ville

voisine fait faillite et paie 10 pour 100. Qu'est-ce que la politique nationale a à faire avec le succès de l'un et la faillite de l'autre ? Et il en est ainsi pour les marchands. L'un réussit, l'autre fait faillite. Examinez toutes les classes de la population, et vous verrez dans chacune d'elles certains individus qui réussissent et font leur chemin tandis que d'autres ne réussissent pas. La politique nationale a-t-elle quelque chose à faire avec la réussite de l'un et l'insuccès de l'autre ? Certainement non.

Relativement à l'entrée du maïs en franchise, je dois dire, que j'y suis opposé et j'ai pour cela de très bonnes raisons. Cette question a été discutée dans mon comté, et je sais que huit cultivateurs sur dix dans le comté de Bruce-est y sont opposés. Si je parlais dans mon propre intérêt je serais en faveur de l'entrée du maïs en franchise.

L'honorable député de Huron-sud a cherché à faire croire ce soir que lorsque la plus grande partie du maïs était importée dans ce pays, le prix de nos grosses céréales était plus élevé. C'est tout naturellement le cas. Quand le prix de nos grosses céréales était plus élevé et que nous pouvions importer les produits étrangers à meilleur marché, articles qui produisent le boaf et le lard, nous en avons certainement le bénéfice. Mais quand les prix sont peu élevés, c'est alors que nous ne devons pas importer du maïs, mais c'est quand ils sont élevés que nous devons en importer.

Je me souviens que, il y a quelques années, l'avoine était rare au Canada, de fait nous ne pouvions en avoir pour aucun prix. J'avais importé un certain nombre de chargements de maïs. Avant cette importation, je payais aux cultivateurs un prix très élevé pour leur avoine. Ils ne voulaient plus en vendre, croyant qu'elle se vendrait très cher au printemps. Après avoir importé ce maïs et en avoir fourni aux cultivateurs du voisinage pour des fins d'engraissement, j'ai acheté cette avoine au printemps à la payant 15 et 20 cents de moins par boisseau que le prix que j'avais offert avant d'importer le maïs. Cela me prouve que l'importation du maïs dans le pays va affecter le prix des grosses céréales. Si j'ai bien compris, le ministre de l'Agriculture a dit qu'il était en faveur de l'importation du maïs en franchise pour la production du bœuf et du lard, et dans ses observations préliminaires il a dit, je crois, que le lard provenant de cochons engraisés avec le maïs est égal, sinon supérieur au lard provenant de cochons engraisés avec des pois. Je me suis peut-être trompé, et, dans ce cas, je suis prêt à me laisser corriger, mais c'est ce que j'ai compris.

Il y a quelques jours, devant le comité de l'agriculture, j'ai rapporté une conversation que j'avais eue avec un des membres de la *Ingersoll Packing Company*, qui m'avait dit ne pas aimer à saler du lard provenant de cochons engraisés avec du maïs pour la raison que la compagnie avait donné en Angleterre une réputation au lard fumé du Canada au moins égale à celle du lard fumé du Danemark et supérieure à celle du lard fumé américain. Le fait est qu'il vaut 2 cents par livre de plus que le lard fumé américain, et il craignait que si le maïs était importé en franchise et employé à engraisser les cochons, et si ce lard était mêlé avec celui des cochons engraisés avec des pois, le résultat serait de ruiner la réputation du lard fumé canadien sur le marché anglais. Ayant lu dans les journaux que

la question avait été soulevée devant le comité de l'agriculture, ce monsieur m'a télégraphié ce qui suit :—

INGERSOLL, ONTARIO, le 29 mai 1897.

A M. CARGILL, M. P., Ottawa.

Les assertions de McGregor et de Featherston devant le comité de l'agriculture sont injustes pour nous. Nous n'avons pas de cochons d'Essex, nous refusons d'en acheter, parce qu'ils sont engraisés avec du maïs. Nous en avons acheté quelques-uns à Bothwell et à Thamesville, dans le comté de Kent, mais ils sont engraisés avec du grain mêlé : nous n'en achetons pas à l'ouest de ces localités, dans les comtés de Kent et d'Essex. Peu importe la race, s'ils sont engraisés avec du maïs, ils ne sont pas propres à être exportés. Nous vous écrivons au long.

INGERSOLL PACKING COMPANY.

Voici la lettre que j'ai reçue, et, avec la permission du comité, je vais la lire :

INGERSOLL PACKING COMPANY,
INGERSOLL, ONTARIO, le 29 mai 1897.

A M. CARGILL, M. P., Ottawa

CHER MONSIEUR.—Nous avons été des plus étonnés en lisant ce matin le compte rendu des assertions faites devant le comité de l'agriculture, lesquelles exposent fausement les faits, et, attendu que notre nom a été mêlé à l'affaire, nous vous avons télégraphié ce matin, niant ces assertions. L'auteur de cette lettre a eu le plaisir de vous voir le 10 courant à Ottawa, et il se souvient fort bien de la conversation que nous avons eue à propos de l'engraisement des cochons au moyen du maïs. Il nous a dit que nous ne voudrions pas acheter de cochons dans les comtés d'Essex et de Kent, et, pour vous le prouver, nous vous en avons sous ce pli une copie d'une lettre adressée par nous le 24 mars, cette année, à J.-L. Scott, de Chatham, laquelle établit notre attitude dans cette affaire. Nous avons acheté quelques cochons à Bothwell et à Thamesville—que je ne croyais pas dans le comté de Kent, quand je vous ai parlé—mais c'est le plus loin que nous allons pour acheter des cochons, et même là nous craignons plus ou moins qu'ils ne soient engraisés avec du maïs ; mais l'assertion faite par McGregor et Featherston que dernièrement 26 wagons de cochons d'Essex avaient été reçus par les fabricants de salaisons de London et d'Ingersoll, est mal fondée, en ce qui nous concerne. Nous n'avons pas eu de cochons d'Essex depuis très longtemps, et nous écrivons toujours aux gens dans le sens que comporte la lettre ci-incluse, adressée à J.-L. Scott. Nous ne savons pas où M. McGregor a pris l'idée qu'il a exprimée, et il nous fait peine qu'il ait annoncé que la *Ingersoll Packing Company* prisait les cochons engraisés avec le maïs autant que tout autre, de manière à faire croire aux connaisseurs en cette industrie que nous ne savons rien de notre métier. Aujourd'hui nous payons \$5.25, des cochons engraisés avec du grain mélangé, tandis que notre établissement de salaisons à Chicago ne paie que \$3.60 les cochons engraisés avec du maïs. Or, il est notoire que si nous élevons la même espèce de cochons qu'aux Etats-Unis, il n'y a pas un établissement de salaisons dans le pays qui pourrait exister, parce qu'il ne pourrait pas faire la concurrence avec les fabricants de salaisons des Etats-Unis et payer les mêmes prix. Ce n'est qu'en raison de la qualité des cochons du Canada qui est supérieure à celle des cochons des Etats-Unis que nous pouvons exercer notre commerce. C'est avec plaisir que nous vous écrivons à ce sujet pour expliquer notre position, attendu que nous n'aurions pas à être mis au rang de certains politiciens dont vous avez parlé ; de sorte que nous espérons que vous réfuterez, si vous en avez l'occasion, l'assertion faite par M. McGregor et M. Featherston.

Bien à vous,

INGERSOLL PACKING COMPANY.

Par Pro. C.-S. WILSON.

P.S.—Nous n'avons pas l'habitude de dire une chose à l'un et une autre chose à l'autre, ainsi que le fait Alex. McClaren.

J'aurais dû lire auparavant cette lettre adressée à M. J.-L. Scott. Elle est ainsi conçue :—

INGERSOLL, le 24 mars 1897.

M. J.-L. SCOTT, CHATHAM, ONT.

CHER MONSIEUR.—Nous avons reçu votre lettre du 23 mars et avons pris note de son contenu. Si vous pouvez M. CARGILL.

nous convaincre que la qualité des cochons de votre district est sans défaut, nous ferons avec plaisir des affaires avec vous. Depuis deux ou trois ans nous n'avons pas été satisfaits de la qualité des cochons de votre district, et la semaine dernière encore nous avons essayé d'en expédier une plate-forme par le chemin de fer Canadien du Pacifique, venant de Chatham, et plusieurs étaient de qualité inférieure. Jusqu'à ce que nos cultivateurs comprennent l'importance qu'il y a de choisir un bon mode d'engraisement, les cochons d'Essex et de Kent ne seront jamais propres à être exportés. Leur qualité est semblable à celle des cochons des Etats-Unis, mais à peine aussi bonne, et si nous devons abattre ces cochons mieux vaudrait faire un arrangement d'entreposage et acheter les cochons des Etats-Unis, que nous pourrions avoir à bien meilleur marché. Il nous fait peine d'être dans l'impossibilité d'acheter vos cochons, attendu que nous en abattons un grand nombre chaque semaine, durant toute l'année, et il nous serait avantageux de nous approvisionner dans votre district, mais nous aimons mieux payer beaucoup plus cher pour nous procurer des cochons du nord, où nous pouvons être sûrs de la qualité.

Tout à vous,

INGERSOLL PACKING COMPANY,

Par pro. (signé) C.-C.-L. WILSON.

C'est l'opinion de la *Ingersoll Packing Company*, une des compagnies de salaisons les plus importantes du pays. A l'appui de ce que l'honorable député de London (M. Battie) a dit, je vais lire une lettre que j'ai reçue de la *London Packing Company*, laquelle est ainsi conçue :—

LONDON, ONT., le 2 juin 1897.

M. HENRY CARGILL, M. P.,

OTTAWA, ONT.

CHER MONSIEUR.—Nous avons appris que, devant le comité de l'agriculture, MM. McGregor et Featherston avaient dit que la *Ingersoll Packing Company* et la *Canadian Packing Company* avaient déclaré qu'elles achèteraient aussi bien des cochons engraisés avec du maïs que d'autres. Nous désirons vous informer que si nous voulions avoir du lard de cochon engraisé avec du maïs, nous irions l'acheter aux Etats-Unis, pouvant l'avoir à meilleur marché que le lard de cochon du Canada engraisé avec des pois. Bien entendu, nous n'objectons rien à l'entrée du maïs en franchise, attendu que c'est une bonne nourriture pour les bêtes à cornes, les chevaux et autres animaux, mais il ne devrait pas être utilisé pour engraisser les cochons.

Le lard fumé du Canada a maintenant une bonne réputation, et le prix payé pour les cochons vivants, poids vivant, rendus à destination, est à peu près de 2 cents par livre de plus qu'à Chicago.

Nous aimerions croire que les cultivateurs du Canada sont tellement intelligents que même si le maïs est à bon marché cette année, ils ne gâteront pas la réputation du lard fumé canadien en se servant du maïs pour l'engraisement. S'ils le font, le résultat sera que le prix des cochons canadiens diminuera autant que celui des cochons américains.

Nous avons pris la liberté de vous écrire parce que nous ayons entendu dire que vous aviez contredit ces hommes. Vous remerciant d'avoir pris fait et cause pour nous.

Nous sommes vos obéissants serviteurs,

THE CANADIAN PACKING COMPANY.

JOHN-H. GINGE.

Malgré les connaissances du ministre de l'Agriculture, et avec tout le respect dû à son opinion, je crois que ces hommes qui sont des experts, qui s'occupent de tout ce qui concerne leur état, comprennent mieux cette industrie que ceux qui y sont étrangers. En conséquence, j'ai lieu de croire, d'après l'opinion de ces deux établissements de salaisons qu'il ne serait pas avantageux pour le cultivateur canadien d'engraisier ses cochons avec du maïs seulement, mais je crois qu'un peu de maïs mélangé avec d'autres grosses céréales est une excellente nourriture. Je suis convaincu que ces fabricants de salaisons sont opposés à l'engraisement des cochons avec le maïs. Notre lard fumé est en renommée en Angleterre, et ce serait très

grave pour nous de nuire à la bonne réputation que notre lard fumé a obtenue sur le marché anglais.

M. MACKIE : Je prétends qu'il est de l'intérêt des cultivateurs du Canada d'avoir leur maïs en franchise. Les commerçants de bois consomment chaque année une immense quantité de lard, mais ils sont obligés de faire venir des États-Unis des milliers de barils de lard de flanc parce qu'on n'en produit pas dans le pays. Si nous recevions le maïs en franchise, je crois que nos cultivateurs produiraient assez de lard pour satisfaire la demande des commerçants de bois. Malgré le droit de 2 cents par livre d'immenses quantités de lard sont importées au Canada. Il serait avantageux, je crois, pour les cultivateurs de recevoir leur maïs en franchise, et, en conséquence, je voterai en faveur de la proposition du gouvernement.

M. KLOEPFER : Lorsque la commission du tarif a siégé à Guelph, de grands agronomes, comme l'honorable député de Huron (M. McMillan), comparurent devant elle, mais les cultivateurs ordinaires n'y furent pas représentés. M. Hobson, au nom des grands cultivateurs, a préconisé l'entrée du maïs en franchise. Une semaine plus tard les cultivateurs de la localité ayant à peu près 100 acres de terre, et qui ne sont pas éleveurs, désapprouvèrent les observations de M. Hobson, et se déclarèrent opposés au maïs en franchise.

Le cultivateur ordinaire veut utiliser ses grosses céréales, et il lui est impossible de garder ses animaux jusqu'à ce qu'ils soient gras, mais il est obligé de les vendre avant cela, aux bouchers de la localité. Il n'y a que les cultivateurs qui sont éleveurs, comme l'honorable député de Huron (M. McMillan), qui veulent avoir le maïs en franchise pour leur propre usage, mais leurs intérêts et ceux du cultivateur sont essentiellement différents. Je déclare, et je crois que c'est vrai, qu'il n'y a pas un cultivateur sur vingt qui désire l'entrée du maïs en franchise. Le maïs en franchise fera baisser le prix de l'avoine et des pois, et aussi celui du blé car le son ne sera plus employé par les éleveurs, si le maïs entre en franchise.

De plus, un autre résultat sera que nos cultivateurs seront obligés de vendre leur foin \$2 de moins par tonne qu'ils ne le vendent maintenant. Nous savons que les cultivateurs américains ne laisseront pas venir \$1 au Canada, s'ils peuvent l'empêcher, et une fois notre argent rendu aux États-Unis pour acheter du maïs, nous ne le reverrons plus. L'honorable député de Huron (M. McMillan), a dit il y a quelque temps que le prix du blé avait baissé de 42 cents aux États-Unis et de 24 cents au Canada. Comment se fait-il qu'ils aient réduit le droit sur le blé à 3 cents par boisseau ? L'année prochaine, nous verrons de combien baissera le prix de la farine dans les provinces de l'est, tandis que les cultivateurs recevront beaucoup moins pour leur blé. Dans un an d'aujourd'hui nous saurons à quoi nous en tenir.

Je crois que les cultivateurs doivent être protégés autant que possible. Les ouvriers n'ont pas peur de payer leur pain un peu plus cher, ils veulent donner un peu plus aux cultivateurs pour chaque produit. Si les manufacturiers sont protégés, les ouvriers le sont, et, à la longue les cultivateurs en ont le bénéfice, parce qu'au printemps il peut vendre ses œufs, dans la ville, 25 centins la douzaine, au lieu de les encaisser et les expédier à

l'étranger, car avant d'arriver à destination le prix en aura baissé. Il en est ainsi du beurre et de tout autre produit. Je remercie la Chambre d'avoir eu la bonté d'écouter mes observations.

M. MCGREGOR : Je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur cette question, et je ne dirais rien si l'honorable député de Bruce-est (M. Cargill) n'avait pas parlé si fortement contre le lard acheté dans les comtés de Kent et d'Essex, et je ne peux pas laisser passer ses observations en silence. Notre pays est vaste, et il consomme beaucoup de lard, et il est étrange à mes yeux de voir un homme qui a deux petits établissements de salaisons, l'un à London et l'autre à Ingersoll, qui vient dans cette Chambre et qui condamne le lard produit dans les comtés de Kent et d'Essex.

Il n'y a pas deux autres comtés au Canada qui produisent la quantité de lard que l'on trouve dans ces deux comtés ; il est d'une qualité supérieure et se vend pour un prix élevé. J'ai ici une lettre qui dit qu'un seul commerçant a vendu plus de 200 chargements de wagon de lard aux établissements de salaisons du pays et il les a vendus un prix élevé. Nous pouvons ne pas produire la qualité de lard qui donnera satisfaction aux fabricants de salaisons de London et d'Ingersoll ; mais ils ne sont pas tout le pays ; ils n'en forment qu'une petite partie. La plus grande partie du lard préparé, dans ces établissements de salaisons est exportée et ils exportent du lard qui n'était pas autrefois produit dans ce pays. Ils veulent des porcs maigres, tandis que ceux du comté d'Essex sont gras. Mais nous savons que le lard d'Essex, de Kent, de Bothwell est d'aussi bonne qualité que n'importe quel lard produit au Canada. Ce n'est pas tout du lard provenant de cochons engraisés avec du maïs, pas plus que tout le lard de l'est provient de cochons engraisés avec des pois. Nous les nourrissons avec un mélange, qui est ce qui nous convient le mieux.

On dit que nous ne devrions pas importer le maïs en franchise. Il y a encore un droit de 7½ centins par boisseau sur le maïs importé au Canada.

Certains députés ont prétendu que le droit sur le maïs en augmentait le prix pour les cultivateurs, cependant, cette année, dans les comtés de Kent, Essex et Bothwell, cinquante-six livres de bons maïs, bien nettoyé, se sont vendues pour 19 cents le boisseau rendu sur le wagon. J'ai été élevé dans ce pays et jamais encore je n'ai vu le prix du maïs aussi modique qu'il l'est aujourd'hui. Si la protection augmente le prix des produits agricoles, pourquoi 56 livres de maïs se vendent-elles pour 19 cents ? C'est une fausse prétention. Elle augmente les moyens du cultivateur pour lui permettre d'acheter le maïs où il peut l'avoir à meilleur marché pour l'amélioration de ses animaux. Dans mon comté les Walker emploient au moins 3,000 boisseaux de maïs par jour quand la distillerie fonctionne.

Les cultivateurs d'Essex produisent la plus grande partie de ce maïs, et Walker paie aux cultivateurs d'Essex la plus grande partie du droit, parce qu'ils disent que le maïs coûte tant à Chicago, ils ajoutent les frais de transport et ils paient le maïs le même prix que s'il venait de Chicago.

M. CARGILL : Alors vous enlevez le droit.

M. MCGREGOR : Ces messieurs parlent de l'entrée du maïs en franchise. Ne l'ont-ils pas

laissé entrer en franchise pour des fins alimentaires ? Et les trois quarts ou sept huitièmes de ce maïs servaient à engraisser les bêtes à cornes et les cochons. De cette manière nous avons eu le maïs en franchise dans la plus grande partie du pays sous l'ex-gouvernement. En terminant, je dirai que dans les comtés d'Essex, Kent et Bothwell, nous produisons le meilleur lard que l'on peut produire dans le pays, et nous ne permettrons pas à un seul établissement de salaisons de décrier la qualité de notre lard.

M. MARTIN : Jamais dans l'histoire du pays il y a eu une époque plus défavorable qu'aujourd'hui pour laisser entrer le maïs en franchise. Je dis cela parce qu'à aucune époque le prix des grosses céréales n'a été aussi peu élevé que maintenant. Il a pu y avoir un temps où il était à propos d'introduire le maïs en franchise, c'était lorsque nos cultivateurs ne pouvaient pas produire assez de grosses céréales pour nourrir leurs animaux. Tous les députés savent que, maintenant, le pays peut produire beaucoup plus de grosses céréales qu'il n'en faut aux cultivateurs pour engraisser leurs animaux.

L'honorable député de Huron (M. McMillan) nous a demandé de laisser l'esprit de parti de côté en discutant cette question. J'espère que les députés s'éleveront au-dessus des considérations politiques non seulement en discutant cette question, mais toutes celles qui peuvent se présenter, et, sans vouloir blesser mon honorable ami, je lui recommanderai de s'élever non seulement au-dessus des considérations politiques, mais au-dessus des intérêts personnels.

Il y a une chose qui m'a frappé dans les observations de l'honorable ministre de l'Agriculture. Il a commencé en croyant qu'il pourrait prouver qu'il était nécessaire pour les cultivateurs d'avoir le maïs en franchise, mais aussitôt que quelques questions lui ont été posées, il s'est vu forcé de changer d'attitude et de nous faire ce raisonnement étrange.

Il nous a dit que puisque nous avons accordé à l'Angleterre un commerce privilégié, nous devrions offrir quelque chose aux Etats-Unis, et il a cru qu'il pouvait se les concilier en laissant entrer leur maïs en franchise. N'ayant pas réussi à prouver que le maïs en question était nécessaire pour engraisser leurs animaux, il a eu recours à l'idée que, après tout, c'était un cadeau qui nous attirerait les sympathies des Etats-Unis. Si c'est un échantillon du libre-échange que le gouvernement veut établir, il est de nature à nuire à nos cultivateurs. Le gouvernement suppose évidemment qu'il peut tout se permettre à l'égard des cultivateurs et que ceux-ci ne diront rien. Au lieu d'ouvrir de nouveaux marchés pour les cultivateurs, ainsi qu'il l'a promis, il est en train de les priver du marché qu'ils ont. J'éprouve beaucoup de plaisir à voter en faveur de l'amendement.

M. PERRY : Je désire protester ici contre la prétention affichée par l'honorable député lorsqu'il dit représenter les idées et les intérêts des cultivateurs de l'Île du Prince-Edouard. Il ne représente certainement pas leurs opinions sur cette question. L'honorable député doit savoir que plus sera réduit le prix de la nourriture des bestiaux, mieux ce sera pour nos cultivateurs, surtout pour les plus pauvres.

Or, l'honorable député veut le bien-être de ses commettants. Si nous remontons jusqu'au 23 M. McGREGOR.

juin, que constatons-nous ? Quel était le désir du peuple ? Il désirait que le gouvernement adoptât un tarif pour des fins de revenu seulement, et la population de l'Île du Prince-Edouard s'attend à ce que le gouvernement applique ce système dans la plus grande mesure possible, et elle voit avec plaisir cette proposition d'admettre le maïs en franchise. J'aimerais que le gouvernement admit en franchise plusieurs autres articles dont se servent nos cultivateurs.

L'amendement est rejeté ; pour, 33 ; contre, 76.

M. INGRAM : Il y a d'honorables membres de la droite qui n'ont pas voté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas voté, parce que j'étais païré avec l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper).

M. CAMPBELL : J'étais païré avec l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Kendry).

M. GIBSON : J'étais païré avec l'honorable député de Hastings-ouest (M. Corby).

M. CHOQUETTE : J'étais païré avec l'honorable député de Haldimand (M. Montague).

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose de diviser l'item 357 qui met un certain nombre de produits en soie à 35 pour 100, et d'en admettre quelques-uns à 30 pour 100, et les autres à 35. Je propose que l'item soit ainsi conçu :

357. Tissus en velours, velantine, velours de soie et tous articles en peluche ou en soie, 30 pour 100 *ad valorem*.
357a. Rubans de toutes sortes et de toutes espèces de matériaux, et produits en soie ou dont la soie forme la partie représentant la valeur principale, n.s.a., 30 pour 100 *ad valorem*.

Le but est de réduire le droit sur certains articles employés par les fabricants, et, peut-être, puis-je ajouter qu'ils ne sont pas fabriqués au Canada, de sorte qu'il n'y aura aucune objection, je suppose.

L'amendement est adopté.

533. Attaches en métal pour les gants, boutons de chaussures en papier mâché, ceillots, agrafes à ceillots pour chaussures et attaches en fil de métal pour lacets de chaussures.

M. TAYLOR : On m'a prié de demander au ministre des Finances d'ajouter les mots "et pièces de machines à coudre," et de retrancher le mot "et" après les mots "agrafes à ceillots." Les pièces de machines à coudre ne sont pas du tout fabriquées dans le pays, et les fabricants de machines à coudre ont demandé que ces articles fussent admis en franchise.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Que voulez-vous dire par pièces de machines à coudre ?

M. KLOEPFER : Ce sont les petites pièces pour faire les jabouts ; elles s'adaptent à l'âme du métier. Elles ne sont pas fabriquées ici.

M. QUINN : J'aimerais appeler l'attention du ministre des Finances sur la rédaction de l'article 592 :

Fil de laiton, de zinc, de fer ou d'acier, taraudé ou tordu, ou aplati et gaufré.

Les fabricants de chaussures de Montréal m'informent qu'il n'y a pas de fil métallique aplati et gaufré, mais qu'il y a du fil métallique aplati ou gaufré. Aucun fil métallique n'est à la fois aplati et gaufré.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Nous changerons cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'aimerais que le comité modifiât la rédaction des item 174 et 175 relatifs à la houille ; non pas qu'il les modifiât beaucoup en substance, mais qu'il en rendit la rédaction meilleure. Il a déjà été fait une modification que j'ai expliquée. L'objet de la modification était que nous devions disposer notre tarif de façon à profiter des avantages que pourrait offrir le tarif américain. En conséquence, nous avons proposé de fixer le droit à un chiffre équivalant à 60 cents par grosse tonne, et j'ai mis le chiffre à 54 cents. Cela n'est pas rigoureusement exact, et je propose de le fixer à 35 cents, ce qui rendra cet article clairement conforme à la teneur du tarif américain. Ce droit de 53 cents est soumis au tarif de réciprocité.

Nous avons aussi stipulé ce que nous considérons comme un encouragement aux Américains à faire une nouvelle avance, en insérant une disposition portant que nous réduirons notre droit à 40 cents chaque fois qu'ils feront la même chose. Or, si cela est désirable, et, naturellement, c'est l'avis du gouvernement, il est déraisonnable de nous attendre à ce que les Américains réduisent leur droit à ce point, à moins que nous ne soyons disposés à faire pour les Etats-Unis ce que nous faisons pour tout autre pays.

Ainsi, ce que nous proposons, c'est que le tarif de réciprocité s'applique aujourd'hui au droit de 53 cents, mais si les Américains acceptent l'offre d'un droit de 40 cents, ce sera le minimum pour tous les autres pays.

M. FOSTER : C'est une question très importante. C'est non seulement changer le principe en vertu duquel nous donnons aux pays dont le tarif est en somme égal à celui du Canada les privilèges de réciprocité, mais c'est en réalité prendre un seul article du tarif d'un pays et le rendre applicable à cet article seul.

Le MINISTRE DES FINANCES : Parfaitement.

M. FOSTER : Cela diffère absolument du principe que vous avez posé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est opportun que nous fassions notre offre de manière à porter nos voisins à l'accepter.

M. FOSTER : Vous ne donnerez pas de traitement privilégié à la Grande-Bretagne par cet article. En vertu du droit actuel imposé sur la houille, la Grande-Bretagne a le privilège d'un huitième, et, plus tard, elle aura un quart. Aujourd'hui, vous allez accorder un privilège aux Etats-Unis dont le tarif est plus élevé que le tarif canadien, et vous commencez à détruire tout le principe que vous avez posé. Vous donnez aux Etats-Unis un privilège égal à celui que vous donnez à la Grande-Bretagne, tandis que sur cet article de commerce, cette dernière vous donne le libre-échange et les Etats-Unis, la prohibition.

Le MINISTRE DES FINANCES : A l'heure qu'il est, le droit des Etats-Unis n'est pas au-dessus, mais au-dessous du nôtre.

M. FOSTER : Où se trouve la logique dans un tarif de cette nature ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons un double objet en vue. D'abord, abaisser les droits imposés sur la houille entrant au Canada, et, en second lieu, abaisser l'impôt sur la houille allant aux Etats-Unis. Ces deux fins sont désirables. Nous offrons aux Américains un droit de 40 cents, et, s'ils acceptent cette offre, nous imposerons ce droit minimum sur cette espèce de houille venant de tous les pays. Nous devons rendre cette offre alléchante aux Américains, si nous désirons qu'ils l'acceptent. Les item 174 et 175 sont ainsi conçus :

174. Houille grasse, menue, pouvant passer entre des barres parallèles espacées d'un demi-pouce sur les règlements qui pourront être faits par le contrôleur des Douanes vingt pour cent *ad valorem*, mais n'excedant pas treize cents par tonne de 2,000 livres (étant l'équivalent de quinze centins par tonne de 2,240) ; pourvu que si le Congrès des Etats-Unis vient à fixer le droit sur cette houille menue à un taux n'excedant pas quinze centins par tonne de 2,240 livres alors le droit sur cette houille importée au Canada, tel que prévu dans cet item, sera le droit minimum sur cette houille provenant de tous pays, nonobstant les dispositions contraires dans la clause 16 du présent acte.

175. Houille bitumineuse, ronde, sortant de la mine, et houille n.s.a., cinquante-trois centins par tonne de 2,000 livres (étant l'équivalent de soixante centins par tonne de 2,240 livres) ; Pourvu que si le Congrès des Etats-Unis vient à fixer le droit sur cette houille à un taux n'excedant pas quarante centins par tonne de 2,240 livres, le gouverneur en conseil pourra, par proclamation, réduire le droit mentionné dans cet item à quarante centins par tonne de 2,240 livres, ou à l'équivalent par tonne de 2,000, et le droit déclaré par cette proclamation sera alors le droit minimum sur cette houille venant de tous pays, nonobstant les dispositions contraires dans la clause 16 du présent acte.

M. FOSTER : J'ignore si mon honorable ami a l'intention de discuter cet article maintenant. Mais, pour ma part, j'appuierai une législation accordant un traitement privilégié à l'Angleterre, plutôt que d'appuyer un projet qui accorderait ce traitement aux Etats-Unis. Je ne veux pas que le premier ministre du Canada voyage en Grande-Bretagne et déclare à la population de ce dernier pays sur toutes les tribunes où il est si bien accueilli que nous donnons au peuple anglais une préférence sur toutes les autres nations de l'univers, tandis que sur cet article important de la houille que la Grande-Bretagne produit en abondance et que ces navires transportent ici, nous accordons au pays dont le tarif nous est hostile sous presque tous les rapports une faveur par comparaison avec ce que nous accordons à la mère-patrie. S'il est une chose qui dénote l'absurdité du principe que l'honorable ministre a énoncé dans son tarif, c'est bien celle-là. Mon honorable ami ne peut pas s'attendre à ce que cet item soit adopté sans débat.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Cet article n'accorde pas de faveur ; la Grande-Bretagne sera précisément dans la même position que les Etats-Unis.

M. FOSTER : Mais mon honorable ami sait que tout son tarif était basé sur le principe portant que la Grande-Bretagne doit occuper la place favorisée.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il y a des exceptions à cela. Le sucre et certains articles fabriqués sont des exceptions.

M. FOSTER : Nous devons nous occuper de la politique de l'honorable ministre, et non des articles du tarif ou de simples exceptions. Mon honorable ami, le contrôleur des Douanes, se propose-t-il maintenant de prendre des articles quelconques du pays dont le tarif est élevé et de les insérer dans sa clause de préférence, et cependant, de conserver le principe dont il s'est écarté? La Grande-Bretagne nous donne aujourd'hui accès libre sur son marché, et les articles qu'elle peut exporter dans notre pays ne doivent-ils pas être frappés de droits différentiels?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député (M. Foster) voudra bien se rappeler que le privilège est offert à toutes les nations.

M. FOSTER : Ce n'est pas ce que le premier ministre de ce pays a dit à ses auditeurs anglais. Il leur a dit que le Canada par bienveillance et parce que la Grande-Bretagne nous a donné libre accès à ses marchés accorde un privilège à cette dernière, et, cependant, par cet article, veut donner le même privilège au pays de l'univers dont le tarif est le plus élevé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Notre déclaration comportait que le Canada était ouvert à tous les pays qui voudraient profiter de notre offre.

M. FOSTER : Le ministre du Commerce veut-il dire qu'en somme le tarif des Etats-Unis nous est favorable, et qu'en conséquence, ils devraient jouir de ce traitement privilégié relativement à un article?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non seulement nous désirons avoir la houille des Etats-Unis, mais nous voulons que la houille des deux extrémités du Canada ait un marché aux Etats-Unis. Notre tarif est préparé dans l'intérêt du Canada. Il est dans l'intérêt du Canada et du consommateur canadien; dans l'intérêt du consommateur tout comme dans l'intérêt du producteur de houille canadien, nous croyons qu'il est opportun d'offrir ces conditions aux Etats-Unis. Ils n'obtiennent aucune faveur, mais des conditions égales, et ils nous donnent des conditions égales. La seule conséquence se trouve dans l'imagination de l'honorable député.

M. FOSTER : Si c'est le consommateur que mon honorable ami veut protéger, que le consommateur ait l'avantage de la réduction d'un huitième et d'un quart sur la houille importée d'Angleterre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a aujourd'hui cet avantage. Nous admettons que bien que le droit reste à 53 cents, le privilège sera accordé, mais si nous l'abaïssons à 40 cents, ce chiffre sera le tarif pour tous les pays.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Le privilège existe toujours. Ce n'est que dans le cas où le droit est abaïssé à 40 cents. Je crois que l'honorable député devrait ne pas s'opposer à l'adoption de cet item.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous désirons ardemment terminer ce soir tout ce qui a trait au tarif. A mon avis, l'honorable député pourrait laisser adopter cet item. J'admets que la question
M. PATERSON.

soulevée par l'honorable député mérite d'être discutée.

M. FOSTER : Je crois que nous sommes arrivés à la fin.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La manière régulière de discuter cette question c'est lorsque l'Orateur est à son siège. Si on ne laisse pas adopter cet item maintenant, nous ne finirons pas.

M. HENDERSON : Je désire faire observer au contrôleur qu'il a promis de modifier la clause 14.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Les mots que nous avons l'intention d'ajouter sont : "Ou devant un notaire public ou un commissaire pour prendre les affidavits."

M. HENDERSON : Cela sera satisfaisant.

M. TAYLOR : Je désire dire encore un mot au ministre des Finances au nom des fabricants de ferrures de voitures qui ont demandé d'importer en franchise leur fer et leur acier de Norvège, pour la fabrication des ferrures de voitures et des roues de machines à battre. Ces articles ont été réduits de 24 pour 100 sur leur production; et tous les fabricants des produits de même nature importent leur matière première en franchise. Cela ne cause aucun tort aux fabricants de fer ou d'acier de ce pays, parce que ces articles doivent être importés. M. Gillies, un des fabricants, me dit que si le tarif reste tel qu'il est, il ne pourra pas continuer l'exploitation de son industrie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous efforçons de répondre autant que possible aux demandes des honorables membres de la gauche, mais je ne crois pas que nous puissions nous rendre à celle-là.

Je désire faire une motion analogue à celle que mon honorable ami de la gauche avait coutume de proposer, pour empêcher que les changements des résolutions n'amènent de confusion à mesure qu'elles sont présentées dans la Chambre. Cette motion est ainsi conçue :

Pourvu que dans le cas d'articles qui ont été importés ou retirés d'entrepôt pour la consommation et sur lesquels un droit a été payé, le ou après le 23 avril 1897, conformément au taux de droit déclaré payable sur tels articles dans les résolutions concernant les droits de douane présentés dans la Chambre des Communes le 22 avril 1897, ou dans toute autre résolution semblable subséquemment présentée dans la dite Chambre, le droit ainsi payé ne soit pas affecté, et que la personne qui l'aura payé n'ait droit à aucun remboursement ou ne soit tenue à aucun autre paiement de droit, en raison du changement apporté à ce droit par une résolution quelconque présentée subséquemment à la résolution en vertu de laquelle ce droit a été payé et avant l'adoption du présent acte.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : Avant que la séance soit levée, je désire appeler l'attention de mon honorable ami sur l'insuffisance du rapport produit en réponse à un ordre de la Chambre, relativement aux commissaires nommés pour examiner les cas où les employés se sont mêlés de politique. Je constate qu'ils sont très incomplets. Ainsi, en ce qui concerne la province du Nouveau-Brunswick, je ne

vois pas le nom de M. William Wilson ni celui de M. Atkinson, qui ont fait des enquêtes, surtout sur l'Intercolonial. J'aimerais que ce rapport fût aussi complet que possible.

La production de deux ou trois autres rapports du ministère des Postes a été ordonnée, et je suppose qu'il ne faudrait pas plus d'une demi-heure pour les préparer; l'un a trait à la correspondance échangée relativement aux destitutions faites au bureau de poste d'Upper-Majorville; un autre a trait à la correspondance échangée au sujet de la nomination de M. King comme directeur de la poste à Marsh-Hill, et un autre aux employés destitués dans les comtés de King et d'York.

La motion est adoptée et la séance est levée à 2.15 heures du matin (vendredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 18 juin 1897.

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

PRIÈRE.

CHEMIN DE FER "NOVA SCOTIA SOUTHERN."

M. KAULBACH :

Le gouvernement a-t-il l'intention de présenter à cette session des résolutions accordant la subvention ordinaire de \$3,200 par mille pour le prolongement du chemin de fer connu sous le nom de Nova-Scotia Southern, de New-Germany à Halifax via New-Ross, avec lignes d'embranchement jusqu'à Chester Basin, Chester et Hubbard's-Cove?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Cela sera connu lorsque les résolutions relatives aux subventions seront soumises. Je ne suis pas en état de donner les renseignements avant cela.

PRIMES AUX PÊCHEURS.

M. KAULBACH :

Le gouvernement a-t-il l'intention, en conséquence de l'état de marasme dans lequel se trouve l'industrie de la pêche dans les provinces maritimes depuis quelques années, d'augmenter la gratification accordée aux pêcheurs, en soumettant une résolution à cet effet pendant la présente session?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Non.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC.

M. PENNY :

Les commissaires du havre de Québec doivent-ils à l'Etat des arrérages d'intérêt sur les avances qui leur ont été faites; dans l'affirmative, quel est le montant actuel des arrérages d'intérêt à ce compte?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Oui, \$1,241,327.46.

SÉANCE DU SAMEDI.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que lorsque la séance ser

levée, aujourd'hui, elle soit levée jusqu'à demain, samedi, à 11 heures de l'avant-midi.

M. l'ORATEUR : Je ferai observer à l'honorable ministre que je ne pourrai pas, en vertu de cette résolution, quitter le fauteuil demain, à six heures.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il vaut mieux que nous levions la séance sans fixer d'heure.

La motion est adoptée.

CONVENTION DE LA MER DE BEHRING.

Sir CHARLES TUPPER : Je signalerai à l'attention de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) un fait d'une importance considérable, dont parlent les correspondants de Londres du *Globe* et de la *Gazette* et d'un certain nombre de journaux :—

Londres, le 13 juin.—La presse associée a raison de croire qu'en conséquence des représentations faites par le colonel John Hay, l'ambassadeur américain, au *Foreign Office*, l'attitude du gouvernement anglais relativement à la reprise de l'examen de la question de la mer de Behring a subi quelque modification, et que tandis que l'on croyait, il y a quelques semaines, qu'il répugnait à lord Salisbury de discuter la question avant la date fixée par la sentence arbitrale de Paris, savoir, l'année prochaine, il est disposé à la discuter maintenant. Les informations prises au *Foreign Office* n'ont pas fait connaître la nature exacte de ce changement. On fait preuve de la plus grande discrétion à ce sujet. En même temps, les attachés de l'ambassade américaine refusent de discuter la question.

Je dirai quelques mots et, s'il faut le faire, je terminerai mes observations par une motion, bien que cela ne soit pas nécessaire, j'aime à le croire, car cette question a une importance considérable. Lorsque la convention internationale eut lieu à Paris, relativement à la question de la mer de Behring, et que l'on arriva à une conclusion, les représentants des Etats-Unis prétendirent, après leur retour dans leur pays, qu'ils avaient atteint complètement leur but, que, de fait, la chasse du phoque par les Canadiens dans la mer de Behring avait virtuellement cessé. Cette opinion n'était pas exactement celle de la Grande-Bretagne et du Canada, et il s'écoula peu de temps avant que le gouvernement américain commençât une agitation pour ramener la question sur le tapis sous le prétexte qu'au lieu d'avoir empêché les Canadiens de faire la chasse du phoque, ce qui était indubitablement le but auquel tendaient les Etats-Unis, et au lieu d'avoir donné le monopole de toute cette industrie à la très puissante compagnie à laquelle le gouvernement américain avait affermé les pêcheries américaines de la mer Behring, les phoques allaient être exterminés par les Canadiens.

Le tribunal avait pourvu à ce qu'à la fin de cinq années la question pût être reconsidérée, et jusqu'à présent, le gouvernement de Sa Majesté a décidé, avec l'assentiment cordial du Canada assurément, que quels que fussent les renseignements qui pourraient être obtenus par les officiers ou de l'Angleterre, ou du Canada, ou des Etats-Unis, la question ne serait pas remise sur le tapis, mais qu'elle resterait dans le *statu quo* jusqu'à la fin des cinq années. Je signale le fait, parfaitement bien connu, naturellement, de l'honorable ministre, que le gouvernement américain a chargé un homme réellement très habile, M. Foster—qui l'a représenté devant le tribunal international qui a siégé à Paris,—de consacrer tout son temps et tous ses efforts à

obtenir du gouvernement de Sa Majesté la remise sur le tapis de cette question de la mer de Behring, l'instruisant non seulement d'insister autant que possible auprès du gouvernement anglais, mais de s'adresser au Japon, à la Russie et à d'autres nations dans le but de forcer l'Angleterre à se départir des termes arrêtés à la convention internationale. Commaissant comme je la connais l'excessive habileté de M. Foster, ainsi que les efforts constants faits depuis le début par les deux grands partis et toute la presse des Etats-Unis, afin de ruiner une industrie canadienne de la côte du Pacifique, je désire signaler à l'honorable ministre la nécessité où se trouve le Canada d'être particulièrement sur le qui-vive au sujet de tout ce qu'il est possible de faire pour empêcher que la question ne revienne sur le tapis.

En tant que me permettent de le savoir mes informations, le gouvernement de Sa Majesté a constamment refusé de remettre la question à l'étude, mais je ne suis nullement sûr que ce renseignement de la presse associée manque beaucoup d'exactitude. Il m'arrive de savoir que c'est grâce aux efforts constants et énergiques du très habile ministre des Etats-Unis à Londres, M. Phelps, que le *Foreign Office* a d'abord été disposé à permettre qu'on s'occupât de cette question, autant que je sache, d'une manière dont ne l'avait jamais fait un pays dans les questions internationales identiques.

Eh bien ! comme le sait mon honorable ami, le gouvernement impérial a demandé au gouvernement canadien de nommer des personnes qui se joindraient à celles qu'il nommerait lui-même dans le but de s'enquérir des faits relatifs à la vie des phoques. Conséquemment, les personnes furent envoyées sur les lieux, et j'ai remarqué que le gouvernement de Sa Majesté a produit dans la Chambre des Communes le rapport du professeur d'Arcy Thompson, lequel avait été nommé par lui pour s'occuper de cette question, et je crois avoir raison de dire que M. Venning et M. Macoun avaient été nommés pour se joindre à ce monsieur dans l'enquête faite pour acquérir de nouveaux renseignements. Le commissaire américain ayant produit son rapport, il devint absolument nécessaire que le rapport du professeur Thompson fût rendu public.

J'occuperai quelques instants l'attention de la Chambre à lui lire une phrase ou deux de ce rapport. Je cite un extrait de la page 25 :

Je ne me propose pas d'expliquer tous les points que suggère un examen de la statistique. Mais tout en croyant qu'il existe une différence suffisante pour indiquer la présence d'autres facteurs dans le cas, il serait cependant inutile, à mon avis, de nier que les chiffres ne tendent à corroborer la présomption que la chasse du phoque est responsable en grande partie de la mortalité de l'automne.

Le résultat général de notre investigation, conséquemment, est que, au lieu d'être la seule et unique cause de toute la mortalité des petits survenant sur les îles, la chasse du phoque est de fait responsable dans la proportion inconnue, mais considérable, de la fraction d'une fraction, laquelle est de quelque peu au-dessus de la moitié du tout.

Voilà une déclaration importante, une déclaration que, d'après les meilleurs renseignements que je possède, les officiers envoyés par le gouvernement canadien conjointement avec la commission impériale auraient soin de modifier ; et je signale à mon honorable ami l'opportunité de produire en cette Chambre le rapport des personnes spécialement nommées par le Canada, à la demande du gouvernement de Sa Majesté pour se joindre à la

Sir CHARLES TUPPER.

commission d'enquête, et de donner aux opinions qu'il contient, la plus grande publicité de la presse.

Il y a dans ce rapport, une autre phrase très rassurante :

Dans l'état qui précède, j'ai simplement exposé mon observation du troupeau et de son passé, en tant que les deux réunis démontrent que les déclarations alarmantes qu'on a bien voulu faire ces dernières années, les états de l'immense diminution du troupeau, et les prédictions de son extinction prochaine, sont exagérés et insoutenables.

C'est en s'appuyant sur ces déclarations exagérées et insoutenables qu'on tâche d'induire le gouvernement de Sa Majesté à faire ce qui, à mon avis, constituerait un très grand malheur, car la chose tendrait à détruire le poids, l'importance et la valeur des grands arbitrages internationaux comme celui qui a eu lieu à Paris.

Je suis convaincu qu'il ne m'est pas nécessaire d'en dire davantage, parce que mon honorable ami apprécie pleinement l'importance de la question. Je désire signaler au gouvernement les efforts auxquels s'emploient activement les adversaires d'une grande industrie canadienne, dont le but avoué est son extinction, ainsi que la nécessité d'adopter tous les moyens, par l'intermédiaire de la presse et les communications officielles avec le gouvernement de Sa Majesté, d'empêcher que ce dessein insidieux de la part des Etats-Unis ne soit exécuté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. DAVIES) : Il est devenu de mon devoir, peu après avoir pris charge des fonctions que je remplis maintenant, de me rendre maître, aussi tôt que possible, de cette question de la chasse des phoques dans la mer de Behring. J'apprécie pleinement l'importance de la question, et le département a pris note de ce que le gouvernement américain a nommé récemment le général Foster pour rendre visite au cabinet de Saint-James et tâcher d'obtenir, si c'est possible, avant l'expiration des cinq années, le changement des règlements de l'arbitrage de Paris. Après avoir examiné la question autant que je l'ai pu, j'ai résolu de suivre les traces de mes prédécesseurs. Pour ce qui concerne la conduite du gouvernement conservateur, nous nous en sommes invariablement tenus au principe adopté par l'ancien gouvernement. Nous nous sommes opposés de toute manière possible auprès du gouvernement impérial à ce qu'on fit des changements dans les règlements de la sentence arbitrale de Paris régissant cette chasse de phoques avant l'expiration du temps primitivement fixé. Généralement parlant — et je crois pouvoir parler ainsi sans manquer à l'étiquette officielle — je n'ai nullement raison de craindre, jusqu'à présent, que le gouvernement anglais adopte une ligue de conduite contraire aux représentations du gouvernement canadien.

Je puis dire à l'honorable député que le gouvernement a envoyé M. Macoun, l'an dernier, faire l'examen scientifique de cette question, de concert avec le professeur D'Arcy Thompson et M. Barrett-Hamilton, lesquels étaient envoyés par l'Angleterre. J'ai en le plaisir de rencontrer M. Barrett-Hamilton lors de son retour, et nous avons eu un entretien sur toute cette question. Et dans le temps où le professeur D'Arcy Thompson et M. Barrett-Hamilton, après leur retour en Angleterre, préparaient leur rapport, j'ai considéré l'affaire tellement importante, que j'ai envoyé M. Macoun du Canada en Angleterre comparer ses notes avec

les leurs, afin que leurs rapports fussent dans la même direction. Et je suis heureux de dire que j'ai reçu d'Angleterre l'assurance que M. Macoun apportait l'aide la plus importante au professeur D'Arcy Thompson dans la préparation de son rapport.

Sur un point, je diffère des officiers de mon département en cette affaire. Après avoir étudié la question, j'en suis venu à la conclusion que nous avions adopté une politique insensée. Les Etats-Unis publiaient les rapports des experts, chaque année, aussitôt qu'ils les recevaient, et les journaux rapportaient des extraits de ces rapports, guidant, influençant et rendant de cette façon l'opinion publique favorable à leur cause. En Angleterre, les rapports étaient publiés et produits dans le parlement, et furent constatés fournir un répertoire très important où l'on pouvait s'assurer des faits de temps à autre. Mais j'ai trouvé une aver-sion profondément établie chez l'officier qui dirige cette division de la besogne du département, à publier les rapports de nos experts canadiens. J'ai discuté la chose avec lui, exposant le cas à mon point de vue. Mais l'honorable député (sir Charles Tupper) sait comme il en coûte à un ministre, dans une affaire de ce genre dont le département est saisi depuis des années, de méconnaître la ferme opinion de l'officier placé à la tête de la division concernée. Il combattit très fortement la publication de ces rapports. Je n'ai jamais douté qu'il ne commît une grave erreur. Je suis heureux de voir l'honorable député soulever le point, et je signalerai à M. Venning que le chef de l'opposition partage mon avis, savoir : que le rapport fort important de M. Macoun devrait être publié.

J'ai lu l'un et l'autre des deux rapports et je les ai comparés, et je crois que celui de M. Macoun a encore plus de valeur que celui du professeur D'Arcy Thompson. M. Macoun a le plus grand souci de l'exactitude ; il a été sur les lieux d'année en année, et il sait ce dont il parle. Les données qu'il a recueillies et incorporées dans son rapport, ainsi que l'exposé des raisons, combattent presque irrésistiblement tout changement dans les règlements et les opinions que le gouvernement américain possède au sujet de la pêche des phoques. Si je puis surmonter la répugnance de mon officier, j'espère que nous ferons publier aussi ce rapport. Si je n'eusse pas rencontré d'obstacle, on l'aurait déjà publié. Mais je n'aime pas à contrecarrer une opinion de M. Venning qu'il nourrit si fermement que nous y gagnerions à la longue à ne pas le publier. Je suis d'avis qu'il s'est trompé, et je lui ferai sentir l'importance de publier ce rapport.

Je puis dire que le gouvernement d'Angleterre a envoyé de nouveau le professeur D'Arcy Thompson et M. Barrett-Hamilton aux îles Pribyloff et du Commandant, et que nous y avons envoyé M. Macoun. Les Américains y ont aussi envoyé leurs experts. Il serait absurde, je pense, en présence des divergences d'opinion qui existent entre ces messieurs, de faire des changements dans les règlements avant l'expiration des cinq années prescrites.

J'ai comparé les conclusions du professeur Jordan à celles du professeur D'Arcy Thompson. Bien que ces conclusions ne s'accordent pas, je suis heureux de pouvoir dire que les faits qu'ils exposent relativement à la vie des phoques sur les îles Pribyloff ne diffèrent pas d'une manière notable ; et je crois que si l'on compare les faits rapportés par le Dr Jordan à ceux fournis par les autres autorités quand

au nombre de phoques qu'on y trouve à différentes époques, l'impression dominante que la pêche des phoques détruit la vie des petits est entièrement dénuée de fondement.

Je remercie l'honorable député d'avoir soulevé cette question, et je verrai à ce qu'elle soit signalée spécialement aux officiers de mon département.

LE JUGE DU DISTRICT DE RIMOUSKI.

M. CHOQUETTE :

1. M. le juge J.-E. Larue, qui est chargé d'administrer la justice dans le district de Rimouski, a-t-il été nommé à la condition qu'il réside au chef-lieu de ce district ? Dans la négative, pour quelle raison ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : 1. M. le juge Larue a été nommé juge de la cour Supérieure de la province de Québec le 12 avril 1886, puis on lui a assigné le district de Bonaventure et de Gaspé, lui indiquant de fixer sa demeure à New-Carlisle ou à Percé. Par la suite, en vertu d'un arrêté ministériel en date du 25 février 1888, il a été transféré dans le district de Rimouski, mais cet arrêté ne renferme pas d'indication quant à sa demeure.

DESTITUTIONS.—INVERNESS, 1879.

M. McLENNAN (Inverness) :

1. Combien de destitutions d'employés fédéraux ont été faites dans le comté d'Inverness le 15 septembre 1879, à la demande du Dr Hugh Cameron, alors candidat défait ? 2. Le nombre de nominations faites le 15 septembre 1879 dans le comté d'Inverness sur la recommandation du Dr Cameron pour remplacer les employés destitués ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : La réponse à la question de l'honorable député est la suivante : 1. Douze, savoir : Hugh Gillis, Murdoch-A. Ross, John Cameron, John Meacher, Michael McDonald, A. McLellan, James McGarry, Kenneth McKenzie, Malcolm McLeod, George Ingraham, John Carroll, Donald McDonald. 2. Quinze, savoir : David Ross, Miles McDaniel, D.-F. McLean, Peter Benvie, M.-B. McDonald, John McLean, William Murphy, John McKenzie, D. McDermaid, D. Carmichael, William Hart, jeune, Allan McLennan (fils de John), Angus McFarlane, J.-P. McFarlane, Stephen Graham.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—PRO- LONGEMENT À MONTRÉAL.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Si l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) n'a pas d'objection, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) aimerait à s'occuper pour la forme du rapport du comité, relativement au prolongement du chemin de fer Intercolonial à Montréal, et à présenter un bill, cela dans le cas où il ne doit pas y avoir de discussion.

Sir CHARLES TUPPER : Je ne pense pas qu'il y ait de discussion.

Les résolutions sont lues la seconde fois et approuvées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande la permission de présen-

ter le bill (n° 142) destiné à confirmer un contrat conclu entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la ville de Montréal.

Sir CHARLES TUPPER : Je suggérerais à mon honorable ami de dire à la Chambre qu'il a été assez bon pour me montrer l'original du contrat et qu'il a constaté que l'erreur mentionnée s'y trouvait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsque la Chambre siégeait en comité général, j'ai envoyé chercher le contrat conclu entre la compagnie et le gouvernement, et je l'ai communiqué au chef de l'opposition, qui a pu l'examiner et qui me l'a remis. Il désire me faire dire que le contrat tel qu'imprimé paraissait contenir l'erreur à laquelle il fait allusion ; mais en parcourant l'original rédigé avant l'envoi à l'imprimerie, nous avons constaté qu'il était dans la forme que le comité lui a définitivement donnée, c'est-à-dire que l'erreur avait été commise dans le contrat imprimé qui s'est écarté de la rédaction primitive pour prendre la forme actuelle dans laquelle il a été définitivement conclu, puis soumis à la considération du comité, c'est-à-dire que le mot "est" remplaçant le mot "ouest." Cette erreur-là a été corrigée depuis.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Le Collège militaire Royal du Canada. \$67,000

Le MINISTRE DU COMMERCE : En soumettant ce crédit, il est peut-être bon que j'explique au comité certains changements importants qui sont sur le point d'être opérés dans l'organisation et l'administration générale du collège. Comme le sait le comité, le nombre des élèves fréquentant ce collège et celui des gradués annuellement ont constamment diminué depuis une certaine période de temps. Les choses en étaient arrivées à tel point, que plusieurs députés des deux côtés de la Chambre, comme le sait encore probablement le comité, étaient devenus d'avis—avis qu'on exprime assez librement en cette Chambre—qu'il vaudrait mieux abolir entièrement le collège. C'était un avis que le gouvernement pouvait partager. Celui-ci a pensé que le collège avait déjà rendu des services considérables au Canada, et que, vu nos relations avec le gouvernement anglais, il serait fort regrettable de détruire une institution qui n'avait pas peu contribué à inspirer, au dehors une bonne opinion de la compétence et de l'habileté militaires de la jeunesse canadienne. Mais nous avons cru que nous ne pouvions guère être justifiables, à nos propres yeux ni aux yeux de la Chambre, de demander un fort montant sans avoir une perspective raisonnable de voir un nombre considérable de notre population se prévaloir des avantages que procure l'institution.

M. BLAIR.

Le nouveau commandant, le colonel Kittson, a soumis au gouvernement un projet par lequel il croyait probable d'augmenter beaucoup l'utilité du collège, et d'en diminuer les dépenses dans une mesure considérable. Les principaux traits de ce projet, approuvé par le gouvernement, sont les suivants : D'abord, le temps du cours est réduit de quatre ans qu'il était à trois ans. Ensuite, la dépense annuelle imposée aux parents des élèves est aussi considérablement réduite, savoir : de \$350 ou \$400 qu'elle était par année, à \$250, en chiffres ronds. Il en résulte nettement que, tandis qu'il fallait environ \$1,400 par année pour faire faire un cours à un élève en vertu de l'ancien système, environ \$700 ou \$750 suffiront en vertu du nouveau.

Le projet d'instruction proposé pour les élèves reste essentiellement militaire. Une ou deux matières ont été retranchées, mais dans l'ensemble, le collège reste ce qu'il devait être primitivement, c'est-à-dire un collège militaire surtout. Le personnel des professeurs, je crois, doit être diminué de cinq, ce qui comporte une économie de \$5,000 ou \$6,000, et je n'aurai pas besoin de demander à la Chambre de voter un crédit de \$65,000, mais je demanderai au comité de réduire la somme à \$60,000 par année.

Les professeurs mis à la retraite sont les professeurs Harris, Day, Württele, Waddell et Duval. La plupart de ces messieurs étaient à la retraite, je puis dire, par suite du rapport de la commission des visiteurs qui inspecta le collège en 1895, laquelle avait été nommée par le gouvernement.

Je puis mentionner généralement que les principaux changements, outre la réduction du cours à trois années, sont les suivants : La matière du dessin à main-levée est rendu facultative. Le cours du génie militaire est limité aux matières nécessaires pour permettre à un élève d'entrer dans le service impérial. Les cours de physique, de chimie et de géologie sont quelque peu réduits. L'instruction anglaise est limitée à la première et à la deuxième année, vu que personne ne doit être admis au collège sans posséder une connaissance suffisante de toutes les matières comprises dans une instruction anglaise ordinaire. Quant aux mathématiques, au génie civil et à l'arpentage civil, le même nombre d'heures que sous l'ancien système reste alloué à leur enseignement.

Tels sont, en peu de mots, les changements opérés, et le comité peut apprendre avec intérêt que ces changements ont déjà eu pour conséquence de faire augmenter énormément le nombre des aspirants aux examens du collège. Tandis qu'autrefois le nombre des élèves diminuait d'environ neuf ou dix annuellement, me dit-on, voici que, suis-je informé par le commandant, et pour la première fois, je pense, en douze ou quatorze ans au moins, quarante personnes ont demandé à être examinées comme élèves en la présente occasion, c'est-à-dire un nombre plus grand que celui que nous pouvons admettre.

Je suis porté à croire que le résultat des changements opérés popularisera le collège, et en ouvrira les portes à un nombre beaucoup plus grand de personnes que celui qui autrefois aurait pu prétendre y entrer. Je suis fortement porté à croire également qu'en deux ou trois ans, le collège deviendra pleinement fréquenté. On s'est d'abord proposé de pourvoir à l'instruction de cent vingt élèves. Ce nombre, comme je l'ai dit, avait grandement diminué, et je crois que dans les dernières années,

le nombre n'en était guère plus de quarante ou cinquante à l'extérieur. Naturellement, il était évident, dans ces circonstances, que le personnel était très disproportionné avec les besoins du collège, et cette raison fut l'une de celles qui ont motivé les réductions qu'on a faites, d'après l'avis du colonel Kittington. Comme il restait trois classes seulement au lieu de quatre, il était évident qu'il ne fallait plus un aussi grand nombre de professeurs. Mais d'après tout ce que j'ai pu apprendre relativement aux conséquences des changements proposés, je pense qu'ils auront l'effet, en peu de temps, de rétablir le collège dans la position qu'il occupait autrefois, et de lui procurer amplement, de temps à autre, le nombre requis de candidats.

Après avoir fait ces remarques au comité, je propose que le crédit soit réduit de \$65,000 à \$50,000.

SIR CHARLES TUPPER : Je dois d'abord remercier mon honorable ami le leader de la Chambre de la courtoisie dont il a fait preuve en présentant cet item au moment actuel, forcé que je suis par des affaires privées pressantes, de partir pour Londres demain. Je n'ai pas besoin de dire aux honorables membres de la droite avec combien de regret je me sépare d'eux un jour ou deux avant que j'eusse été obligé de le faire sans cela.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le regret est mutuel.

SIR CHARLES TUPPER : J'ai déclaré franchement à mon honorable ami (sir Richard Cartwright) mon grand désir d'avoir l'occasion de dire quelques mots à la Chambre sur ce que je considère comme une question très grave. Le plus grand et le plus durable monument que fen Alexander Mackenzie ait élevé à sa mémoire est le collège militaire royal de Kingston. M. Mackenzie a fondé cette institution malgré des difficultés considérables. Il appréciait parfaitement l'impopularité d'une proposition consistant à demander au parlement du Canada de dépenser une forte somme des deniers publics pour établir un collège militaire : mais il considérait la position du Canada relativement à l'organisation de sa défense comme possédant une importance de nature à le justifier de demander au parlement de faire cette dépense, non seulement pour commencer, mais à être continuée chaque année par la suite, afin de procurer une instruction parfaite et complète aux jeunes gens du Canada désireux d'acquérir une instruction militaire, laquelle placera le pays dans une bonne situation à l'heure du besoin.

Le résultat a justifié la saine opinion que M. Mackenzie nourrissait en cette occasion-là.

Je serai que depuis l'époque de la fondation de ce collège militaire à venir jusqu'à l'heure malheureuse où le présent gouvernement a changé les méthodes suivies autrefois, les intentions que M. Mackenzie avait en fondant le collège militaire ont été fidèlement réalisées par le gouvernement conservateur. Je considère la conduite du présent gouvernement comme étant une déviation des intentions de M. Mackenzie et de la ligne de conduite suivie par le parlement du Canada en le maintenant d'année en année jusqu'à présent. Considérant ce changement complet comme le renoncement à tous les principes sur lesquels le parlement pouvait être induit à dépenser, ce crédit, je regarde cette mesure

comme le coup de mort du Collège militaire Royal et la ruine absolue de ce que j'ai appelé le plus beau monument élevé à la mémoire de l'honorable A. Mackenzie.

Je contredis immédiatement l'assertion de mon honorable ami (sir Richard Cartwright) que l'ancienne administration du collège n'a pas réussi à le maintenir dans la haute position qu'on s'attendait à lui voir occuper. Je prétends que le Collège militaire Royal de Kingston a toujours joui de la plus haute réputation au Canada et dans tout l'empire. Une des meilleures autorités dans l'empire britannique, un homme qui s'est occupé de cette question, le major général sir Andrew Clark, a fait la déclaration suivante : " Que le Collège militaire Royal de Kingston du Canada n'était inférieur à aucune autre école militaire dans l'univers." Il est difficile d'avoir pour ce collège un compliment plus précieux. Le major général Clark a déclaré qu'il formulait cette opinion, non seulement d'après un examen soigneux du cours d'études de ce collège, mais d'après ce qui était encore plus important, savoir, les hommes de haute valeur que le collège avait formés. Le major général Clark savait que 80 cadets du Collège militaire Royal de Kingston faisaient partie de l'armée impériale, et que pas un homme qui avait suivi d'autres écoles militaires n'était supérieur à ces cadets de notre collège fournis par le Canada à l'armée impériale. Je cite ce fait comme preuve que les objets en vue quand ce collège a été fondé se sont réalisés.

L'honorable ministre (sir Richard Cartwright) a fait des observations malveillantes au sujet de la condition dans laquelle le présent gouvernement a trouvé le collège quand il est arrivé au pouvoir, et en réponse, je vais lire des extraits du rapport de la plus haute autorité dans ce pays. Je fais allusion au major général Cameron, qui a été durant plusieurs années et qui était, à la date de ce rapport, responsable de la condition du collège. En 1896, le major général Cameron disait dans son rapport :

C'est un côté intellectuel et non au côté mécanique du métier de soldat que l'on a principalement affaire dans un collège militaire préparatoire.

Si nos censeurs avaient pu ouvrir un moment les yeux à cette vérité et régler leurs remarques sur une honnêteté éclairée par l'intelligence, ils n'auraient pas pu céder à la maligne influence qui les a portés à décrier l'œuvre que professeurs et élèves accomplissent dignement ici. Ils auraient pu apprendre qu'en 1893, l'inspecteur général des fortifications des troupes de Sa Majesté, en députation auprès du ministre de la Guerre au sujet de l'éducation militaire, a fait les plus grands éloges de nos gradués en disant : " Les officiers qui nous viennent d'ailleurs que de Woolwich sont bien meilleurs que ceux qui sortent de là, et sous le rapport de la science et sous celui de l'instruction générale. Les officiers que le Collège militaire Royal du Canada nous envoie sont réellement de très bons hommes : il est vrai qu'il ne nous en vient qu'un ou deux de là de sorte que c'est peut-être ce que le collège peut produire de mieux." D'un autre côté, devant une commission royale chargée de s'enquérir de l'examen d'admission, en 1894, on en parle comme ayant fait de plus hautes études que les gradués de Woolwich et connaissant mieux qu'eux ce qu'exigeait le génie royal.

J'appelle l'attention de mon honorable ami (sir Richard Cartwright), ministre intérimaire de la Milice, sur cette déclaration portant que les cadets du Collège militaire Royal de Kingston sont supérieurs aux élèves de Woolwich.

Nos hostiles censeurs auraient pu apprendre aussi que dans l'espace de quelques semaines avant qu'ils ne commencent leurs attaques, le progrès général était parvenu à un point qui n'avait encore jamais été atteint dans l'histoire du collège depuis sa fondation en 1876.

Voilà les paroles d'un homme qui a été à la tête de ce collège durant nombre d'années, et qui dit que jamais le collège n'a été dans une meilleure condition que maintenant.

Antérieurement aux quatre dernières années, la médaille d'or la plus distinguée du collège était M. Wm.-J. Stewart, qui avait obtenu ses degrés en 1883 avec un résultat de 51,656 points. Or, quatre fois dans les quatre dernières années ce résultat a été dépassé de 921 à 1,892 points.

Le plus haut résultat suivant, obtenu avant 1892, l'a été par le capitaine Lang avec 53,505 points en 1883. Sept fois depuis 1891 ce résultat a été dépassé de 1,769 points en moyenne.

Antérieurement à 1892 le plus haut résultat venant en troisième lieu a été obtenu par M. W.-R. Leonard avec 53,271 points, et ce encore en 1883. Huit fois, depuis 1891, ce résultat a été dépassé de 2,700 points en moyenne.

Seuls les trois gradués que je viens de nommer (y compris une seule médaille d'or) prennent place et rang, comme 6e, 9e et 11e, parmi les gentlemen suivants, qui, à l'exception d'un en 1891, ont tous pris leurs degrés depuis 1891, savoir: MM. F.-H. Vercoe, G.-R. Frith, G.-S. Wilkes, R.-J.-F. Hayter, G.-F.-F. Osborne, V.-I. Beer, J.-F. Fraser, G.-N. Cory, W.-C. Dumble, N.-S. Ridout, D.-S. Melmes, J.-W. Osborne.

De sorte que, exception faite des hommes de 1893, tous ceux dont j'ai cité les noms—gradués des quelques dernières années—ont surpassé tous les résultats comparatifs individuels obtenus depuis la fondation du collège en 1876. De plus, avant 1893, dans un seul cas seulement les points d'une médaille d'or ont-ils dépassé la simple moyenne obtenue par les gradués de l'année dernière.

J'ai déjà parlé du haut rang auquel ont été mis les gradués du Collège Militaire Royal du Canada, en 1893 et 1894, par des experts en Angleterre.

En 1894, et de nouveau en 1895, de grands levés topographiques militaires furent faits pour le gouvernement fédéral. Tous ceux qui y travaillaient étaient élèves du collège dans les trois dernières années, savoir: MM. T.-B. Osler, R.-W. Brigstock, J.-E. Beatty, N.-S. Ridout, H.-L. Gordon, F.-N. Gibbs, P.-E. Thacker, F.-D. Lafferty, R.-E. Tyrwhitt, A.-T. Lefèvre.

Dans cette liste ne figure qu'un seul nom déjà cité. Le levé en question valut à ces messieurs les plus grands éloges de la part des autorités fédérales, et l'appréciation marquée d'autorités militaires expertes en Angleterre.

L'ouvrage s'est trouvé tellement satisfaisant que le gouvernement a résolu de le continuer cette année.

Passons maintenant à l'instruction militaire pratique.

La coupe de la Reine pour le tir du fusil par pelotons de huit, est probablement le prix qui excite la plus vive rivalité dans toutes les troupes régulières de Sa Majesté. Seuls les plus forts tireurs peuvent avoir l'honneur de représenter leurs corps respectifs dans les concours.

En 1893 la victoire dans le *match* pour la coupe de la Reine a été marquée par un succès surpassant de beaucoup tout record antérieur. Si grands furent jugés les mérites du peloton victorieux, que ses membres non seulement furent personnellement félicités dans les termes les plus flatteurs par le vice-roi d'Irlande et par le field-marshal lord Roberts à une revue spéciale, mais furent mandés d'Irlande au château de Windsor par Sa Majesté, afin qu'ils pussent recevoir leur récompense des mains même de la souveraine de l'empire britannique.

Or, dans ce peloton de huit tireurs, le Collège Militaire Royal du Canada était représenté par un gradué de 1894, le sous-lieutenant R.-H.-B. Magee, des *Royal Munster Fusiliers*.

Cette année, un gradué de 1893 a conduit le drapeau du collège à la victoire au Caire. Gagnant le grand total dans les concours militaires à cet endroit, il ne s'en fallut que d'un point qu'il fût déclaré le premier tireur en Egypte, et le championnat de l'escrime lui fut décerné.

Notre représentants était le sous-lieutenant J.-J.-B. Furlay, du *Prince of Wales North Staffordshire Regiment*. Voici ce qu'en marchant à l'ennemi il écrivit de Wady Halfa, en réponse aux félicitations qu'il avait reçues de son *Anna Mater*: "Il est très agréable de savoir que le bon vieux collège militaire royal suit toujours de l'œil ses élèves, en quelque pays qu'ils soient, et j'espère pouvoir me rendre digne du privilège que j'ai de me compter parmi eux."

Cette année encore, en ce mois-ci même, gradués et élèves ont eu l'occasion de montrer en concours public les excellents résultats de l'instruction militaire pratique qui se donne ici.

Au tournoi de Toronto le collège était représenté par 14 personnes:—le sergent-instructeur, 3 gradués respectivement de 1890, 1891 et 1894, et 10 élèves.

Sir CHARLES TUPPER.

Dans onze luttes ils ont remporté sept premiers et cinq deuxième prix.

Huit élèves:—MM. D. Weatherbe, J.-A. Stairs, H.-H. Sper, L.-G. Bennett, C. de B. Doucet, E.-H. Courtney, C.-D.-W. Uniacke et H.-R. Payzant ont contribué à remporter 3 premiers et 1 deuxième prix dans 5 exercices.

Les censeurs auxquels j'ai fait allusion, et d'autres qui ont des visées politiques, sont toujours prêts à associer cette pénurie d'élèves avec une mauvaise direction qu'ils nous imputent à tort et qu'ils ne définissent pas.

Mais les vraies causes sont probablement celles-ci: D'abord, on a moins encouragé les jeunes gens à venir au collège, et ni le parlement ni la population ne témoignent pratiquement d'une appréciation convenable de la corrélation essentielle qu'il y a entre la sûreté nationale et une haute éducation militaire.

Ensuite, les paiements des élèves pour le cours entier—s'élevant à \$650 pour commencer—ont été portés, en 1880, à \$1,050, et augmentés de nouveau, en 1888, à \$1,450—chiffre auquel ils sont actuellement fixés.

En même temps, les prix offerts aux gradués heureux se sont pratiquement réduits à une promesse (uniformément violée) de nominations à des emplois dans la milice permanente et l'état-major, avec quatre commissions mises tous les ans à leur disposition par Sa Majesté et très généreusement majorées de temps à autre de commissions additionnelles dans les troupes régulières.

A venir jusqu'en 1888, le gouvernement impérial a ainsi départi 37 commissions supplémentaires.

Dans les sept années qui ont suivi, à venir jusqu'à l'époque actuelle, il n'a été donné que deux de ces commissions supplémentaires.

Quand les élèves devaient payer \$1,050 pour leurs cours, ils avaient 37 commissions supplémentaires à se partager dans l'armée impériale, et ils étaient de plus soutenus par l'espoir que l'on mettrait à exécution l'arrêté du conseil leur réservant des premiers emplois dans la milice permanente.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre, et je me contenterai de dire qu'en réponse à une motion faite par mon honorable ami, le colonel Tyrwhitt, les papiers furent déposés sur le bureau de la Chambre, et je suis certainement d'avis que dans une question aussi importante que celle-ci, le gouvernement aurait dû prévoir une motion de cette nature en donnant à la Chambre au commencement de la session la preuve qu'il allait modifier complètement et radicalement l'organisation du Collège Militaire Royal et faire disparaître toute raison de demander non pas \$60,000, mais un dollar par année pour cette institution. Je vais lire rapidement les modifications qui ont été effectuées, pour mettre la Chambre au courant de ce qui a été fait.

1. Le cours d'instruction sera réduit de quatre ans à trois.
2. L'enseignement du dessin à main levée sera supprimé.
3. Le cours de génie militaire sera restreint aux sujets qui sont nécessaires pour qu'un élève puisse entrer dans l'armée impériale.

Ce n'est pas le cours de génie militaire que M. Mackenzie avait établi et qui était destiné à rendre un homme non seulement compétent à prendre du service dans l'armée impériale, mais capable de rester au Canada et de rendre service au pays en échange de l'instruction qu'on lui avait fournie aux frais du public.

4. L'étude de la stratégie sera supprimée.
5. Le cours de physique, chimie, géologie et minéralogie sera restreint aux besoins d'un ingénieur civil moderne et sera alternatif autant que possible.
6. L'enseignement du français sera restreint aux élèves de première et de deuxième année.
7. L'enseignement de l'anglais sera restreint aux élèves de première et de deuxième année.
8. L'étude des mathématiques, du génie civil et de l'arpentage civil aura le même nombre d'heures que sous le système de quatre années.
9. La distribution des sujets à étudier durant les trois années sera:
 1. Première année—Mathématiques, géométrie et lever des plans, anglais et français.

Deuxième année—Mathématiques, topographies militaire, stratégie, artillerie, administration et loi militaires, génie militaire, anglais, français.

Troisième année—Génie civil, arpentage, physique, chimie, géologie et minéralogie, artillerie, reconnaissance, génie militaire.

10. Le prix du cours que suivent les élèves sera réduit de \$200 à \$100 par année.

11. L'abolition du règlement imposant une amende de \$100 aux cadets qui se retirent avant d'avoir terminé leurs cours complet.

12. Le commandant, et tous officiers de l'état-major du Collège militaire Royal qui seront nécessaires, sont nommés pour conduire l'examen d'immatriculation du collège au lieu du bureau d'examen aux quartiers généraux.

Les règlements destinés au Collège militaire Royal du Canada seront amendés en conséquence.

Je dirai que l'adoption de ces changements a été faite sur la recommandation du lieutenant-colonel Kittson, aujourd'hui commandant du Collège militaire Royal, au moyen d'un mémoire soumis par le ministre de la Milice, et j'ajouterais que le lieutenant-colonel Kittson, en faisant ces recommandations, fait allusion au président du collège, le major général Gascoigne et dit : "Conformément à vos instructions verbales." Imaginez-vous un jeune homme, importé de Londres ici pour occuper la position de commandant du Collège militaire et recevant du major général commandant la milice du Canada, et amené ici et recevant des appointements plus élevés et traitant un sujet de cette importance sur des instructions verbales? Cela n'obligeait pas même le gouvernement à se donner la peine de savoir quelles instructions le major général Gascoigne donnait au commandant du Collège militaire en sa qualité de président. Il a donné des instructions verbales seulement. A-t-on jamais entendu dire que des changements aussi radicaux ont été faits à l'organisation d'une grande institution de ce pays, sur des instructions purement verbales?

Tout en ne possédant pas les connaissances techniques qu'un pareil sujet exige, j'en suis cependant suffisamment pour comprendre qu'un changement radical a été fait à l'intention que M. Mackenzie avait en fondant ce collège. Tout ce que les députés ont à faire est de consulter les débats de la Chambre, et ils verront que ce que M. Mackenzie avait en vue était l'établissement d'une institution supérieure et indépendante. Il ne voulait pas la mettre sous la direction du commandant de la milice, mais il voulait avoir un officier de talents choisis dans l'armée impériale, pour en prendre la direction et le mettre dans une position indépendante et responsable au pays de son administration. M. Mackenzie obtint les services d'un homme comme il en voulait, dans la personne du major Hewitt, qui a rempli pendant dix ans les devoirs de cette charge avec le plus grand succès.

Le présent gouvernement, en arrivant au pouvoir, trouva le major général Cameron occupant cette charge. Il constata qu'il était là depuis plusieurs années, et il savait que dans le major général Cameron, le pays avait un commandant très instruit et jouissant d'une haute réputation comme savant. Je n'ai qu'à dire que la *Royal Geographical Society*, de Londres, l'a nommé son représentant à l'assemblée qui doit être prochainement tenue à Halifax. Inutile de dire que ces messieurs savaient qu'ils avaient dans le major général Cameron, comme commandant du collège, un homme qui s'était non seulement distingué dans l'armée, mais qui avait accompli des devoirs importants au Canada à titre de représentant de Sa Majesté sur la question de

la frontière internationale entre les Etats-Unis et le Canada. En cette qualité, il remplit ses devoirs avec tant de distinction que sur la recommandation de feu M. Mackenzie au secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères en Angleterre, il reçut une marque d'approbation de la part de Sa Majesté dans la décoration qui lui a été accordée.

Je suis sûr que durant ses nombreuses années de service, pas un gouvernement n'aurait pu, une seule fois, l'accuser d'avoir manqué à ses devoirs envers le pays ni envers le ministère. Les honorables députés pourront dire qu'il y a eu une commission de visiteurs qui ont fait un rapport et plusieurs recommandations, et qui ont désapprouvé la conduite tenue par le général Cameron. Je peux régler cette question en peu de mots, en signalant le fait que pas un de ces visiteurs n'avait la compétence ni l'expérience nécessaire pour le justifier de critiquer l'administration du Collège militaire Royal, et je ne crois pas que l'honorable ministre qui dirige la Chambre maintenant, dise que ces visiteurs taient compétents pour remplir ces fonctions.

Mais qu'ont-ils fait? Ces visiteurs se sont rendus à Kingston, et ils ont adopté une méthode nouvelle. Ils ont établi une chambre étoilée. Ils ont fait comparaître devant eux les professeurs et les élèves, promettant sur l'honneur que les témoignages donnés par eux seraient confidentiels, et que jamais la partie affectée par cette preuve ne saurait quels témoignages avaient été rendus contre elle.

Cette conduite était injustifiable, et lorsque l'ex-gouvernement vit le rapport de ces messieurs, il le mit tout simplement au rancart. Il prétendit qu'il ne pouvait pas tenir compte d'une enquête faite et conduite de cette manière, et il ne soumit même pas le rapport au major général Cameron, ni encore moins il lui demanda de répondre aux accusations qui y étaient formulées.

J'ai encore un mot à ajouter. Le major général Gascoigne, après sa nomination au poste de commandant de la milice du Canada, a visité le Collège militaire Royal à titre de président de cette institution. Je vais lire les déclarations qu'il a faites, et je crois pouvoir établir que mes observations relatives à la commission de visiteurs sont amplement corroborées par son rapport. Il y a eu une ou deux choses qui ont été constatées être bien fondées, mais mon honorable ami verra dans les archives du ministère que le major général Cameron avait à maintes reprises demandé au gouvernement d'effectuer ces changements qu'il considérait comme nécessaires pour l'efficacité du collège, de sorte qu'il ne peut pas être blâmé à ce sujet.

De l'officier général commandant la milice du Canada à l'honorable ministre de la Milice et Défense.

OTTAWA, 2 décembre 1895.

MONSIEUR LE MINISTRE.—Conformément à vos instructions, j'ai visité le Collège militaire Royal de Kingston le mercredi, 27 du mois dernier. J'avais précédemment notifié au commandant mon intention de visiter le collège en uniforme; il m'a accueilli avec la plus grande politesse, et m'a fait voir tout l'établissement, que j'ai inspecté à fond partant.

J'ai visité toutes les classes deux fois dans l'avant-midi, et j'ai pris connaissance du cours d'étude.

J'ai inspecté les élèves à la parade, et je les ai vus faire d'abord les manœuvres d'infanterie et ensuite le service des bouches à feu. J'ai vu un gros peloton pratiquer la gymnastique, l'escrime et le bâton. J'ai minutieusement visité tous les dortoirs et les salles de récréation, ainsi que l'infirmerie et la cuisine, et j'ai mangé avec les élèves à l'heure de leur dîner. J'ai invité à se présenter à moi tous ceux des élèves qui désiraient me voir pour quelque raison que ce fût, mais aucun d'eux n'a porté de plaintes.

et il m'a paru régner un contentement parfait parmi eux tous.

Vous trouverez ci-joint un rapport sur certains sujets qui m'ont paru dignes d'attention.

Pour clore, je demanderai instamment, à titre de faveur personnelle, qu'à l'occasion de cette première visite faite par moi au collège, le congé de Noël de cette année soit prolongé d'une semaine, c'est-à-dire, qu'il dure depuis le mardi, 23 décembre, jusqu'au samedi, 11 janvier au lieu du 4 janvier en premier lieu projeté. Je demandai au commandant de consentir à cette prorogation de congé, vu les circonstances, et il n'a pas offert d'objection. Je compte donc qu'il pourra être accédé à ma demande.

J'ai, etc.,

W.-J. GASCOIGNE,

Major général commandant la milice du Canada.

Le major général Gascoigne a aussi envoyé un mémoire confidentiel. Il a — je le dis avec peine — une forte tendance à communiquer ses opinions soit verbalement, soit au moyen de mémoires confidentiels. Pourquoi, en s'occupant de questions publiques d'une haute importance, ne devrait-il pas être tenu responsable de ses assertions, je n'en sais rien, c'est lui qui doit l'expliquer et non pas moi. Il a envoyé un mémoire confidentiel, lequel a été déposé, et je l'ai ici. Je dois dire que, à mon avis, pas un gentleman, pas un seul officier de l'armée de Sa Majesté ne voudraient signer un document aussi compromettant que celui-là. Il dit dans un document officiel — et je demande à l'honorable ministre du Commerce si cela se rattache à la question — qu'il fallait plus d'élégance dans la tenue, que l'uniforme du major général Cameron n'était pas du goût du général Gascoigne. Il dit de ces choses qu'il n'aurait pas osé signer, dans un document dont on le tiendrait responsable, parce que ce serait une infraction aux règlements du service auquel il appartient et dont on lui ferait rendre compte.

Et jusqu'à présent, le major général Cameron n'a pas encore pu faire avouer au général Gascoigne que dans cette assertion il avait voulu faire allusion à lui. Pourquoi? Parce que cet aveu le rendrait responsable envers les autorités impériales d'avoir censuré un officier supérieur, un officier occupant un grade plus élevé dans l'armée impériale, ce qui n'est pas permis par les règlements du service, sans que la partie inculpée ait une copie de la déclaration. Mais je comprends, et je vais expliquer en peu de mots cette déviation importante de l'idée que M. Alexander Mackenzie avait de ce que devait être un commandant du Collège militaire Royal.

D'après la discussion qui eut lieu lorsque le collège fut fondé, on voit que la Chambre fut d'avis, et elle l'a toujours été depuis, que le chef du collège devait être un officier supérieur indépendant du major général de la milice.

Sa charge était indépendante sous la direction du ministre de la Milice du Canada, responsable au ministre et non pas au commandant. Or, quelle est la difficulté dans le présent cas? Il n'y a pas de doute que le major général Gascoigne désirait beaucoup faire renvoyer du Canada et du service du Canada un officier dont le rang était supérieur au sien, et il alla, contrairement au principe d'après lequel le collège aurait été fondé, jusqu'à proposer qu'un jeune officier de milice fût choisi pour remplir la charge que M. Mackenzie avait déclarée devoir appartenir à un officier supérieur de l'armée impériale. Le major général Gascoigne voulait un jeune homme, quelqu'un, je suppose, qu'il pouvait faire agir au moyen d'instructions

Sir CHARLES TUPPER.

verbales qu'il aime tant à donner. Mais quand il arrive dans son rapport à parler de la condition du collège, il ne trouve rien, absolument rien à recommander qui n'aurait pas été déjà signalé à l'attention du ministère par le major général Cameron lui-même. Que dit-il? —

Autant que j'ai pu en juger, les instructeurs militaires étaient tous des officiers extrêmement vifs, énergiques et zélés, et ne désiraient rien tant que la prospérité et le bien du collège. Ils donnent un bon exemple aux élèves et portent un grand intérêt à leur récréation, de même qu'à leurs études, et j'ai été satisfait d'eux à tous égards. J'espère voir arriver bientôt le temps où tous ces emplois seront occupés par des officiers canadiens qui, grâces eux-mêmes de l'institution, connaissent bien le collège, et devront par conséquent porter encore plus d'intérêt à sa prospérité. Il faudrait que la durée de leur emploi fût également limitée, afin que ces officiers fussent toujours à la hauteur de la tâche du jour; mais l'emploi d'officiers canadiens ayant obtenu des commissions dans l'armée impériale par l'intermédiaire du collège contribuerait grandement à élever le rang du Collège aux yeux de la population du Canada, et serait grandement de nature à dissiper l'idée (tout erronée qu'elle est) que le pays a plutôt perdu que gagné à ce cadeau de quatre brevets dans l'armée régulière de Sa Majesté, en ce qu'il se voyait ainsi enlever quatre de ses meilleurs sujets. Si ces hommes revenaient au Canada en qualité d'instructeurs, le pays non seulement leur ferait du bien, mais tirerait lui-même du profit de leur présence.

Les professeurs: — J'ai été parfaitement satisfait de tous les professeurs, à la seule et notable exception du professeur de français.

Et je peux dire, à ce sujet, que le major général Cameron avait déjà attiré l'attention du gouvernement sur la nécessité d'avoir un professeur de français plus actif, plus énergique et plus capable. Mais il n'a jamais proposé de faire enseigner le français par un anglais. Le seul Français attaché au collège a été renvoyé.

Le MINISTRE DU COMMERCE: L'honorable monsieur (sir Charles Tupper) peut être assuré que le professeur Duval sera remplacé par un Français de naissance.

Sir CHARLES TUPPER: Je dois prendre l'affaire comme je la trouve. Je trouve que sous le commandant actuel de l'institution, le professeur de français est un Anglais.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je crois que mon honorable ami a entre les mains le rapport du conseil dans lequel il est formellement dit qu'en ce qui concerne le professeur de français, il sera remplacé par un Français.

Sir CHARLES TUPPER: Je suis enchanté d'apprendre cela, mais c'est une nouvelle pour moi. Si ce point est converti par le rapport que j'ai, la chose a dû échapper à mon attention. Mais j'y arriverai si c'est dit dans le rapport. Je dirai cependant que quel que soit le professeur de français, il ne pourra pas enseigner aux élèves à lire, écrire ou parler le français durant la période de leur cours d'instruction.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je suis convaincu que l'honorable monsieur ne désire pas créer une fausse impression sur les faits. Le 26 avril 1897, l'arrêté du conseil fut adopté, et une partie de cet arrêté se lit comme suit:

Le ministre recommande en conséquence que conformément aux pouvoirs conférés par l'acte concernant le Collège militaire Royal, Votre Excellence veuille bien approuver le changement proposé, excepté en ce qui concerne la substitution d'un professeur anglais pour enseigner le français, et qu'ils soient publiés dans la *Gazette Officielle*.

Sir CHARLES TUPPER : Il paraît, cependant, que le lieutenant-colonel Kittson voulait faire nommer un Anglais pour enseigner le français.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le gouvernement ne l'a cependant pas approuvé.

Sir CHARLES TUPPER : Ce fait a échappé à mon attention. J'é suis heureux de voir qu'on va y remédier. Mais j'ai pris les faits tels que publiés dans la *Gazette Officielle*, et je ne crois pas que cela y soit dit. J'y reviendrai dans un instant ; mais je peux dire que si le plus habile professeur de français était envoyé au collège, il y perdrait son temps et celui de ses élèves, parce que le cours de français a été si complètement changé, qu'il est impossible d'enseigner le français aux élèves anglais. Les Anglais n'apprennent pas le français avec autant de facilité que les Français apprennent l'anglais, et il faut sous ce rapport tenir compte de notre imperfection. Je passerai le paragraphe qui a trait à l'hôpital, et j'arriverai à celui qui est intitulé :

Les élèves.—Leur aspect, leur physique et leur conduite. J'ai été fort satisfait du physique et de l'aspect général de ces jeunes gens. A les prendre tous, l'un portant l'autre, c'était une réunion de jeunes gens dont le Canada peut être fier à juste titre. Ils étaient d'un physique peu ordinaire et bien bâtis, avec un air de bonne santé et des manières agréables. J'ai remarqué que leurs cheveux n'étaient pas coupés aussi ras qu'ils devraient l'être dans un collège militaire, ou même dans n'importe quel autre collège, mais à cette insignifiante exception près (sur laquelle j'ai, du reste, attiré l'attention) il n'y avait rien à redire à quoi que ce fût—tout au contraire.

Ainsi, à part la recommandation, que le major général Cameron avait déjà faite, d'avoir un professeur de français plus capable, la seule recommandation possible que puisse faire ce gentleman qui dit avoir fait l'examen du collège d'une manière critique, et a fait non seulement le rapport général, mais ce rapport confidentiel au gouvernement, c'est que les cheveux des élèves n'étaient pas coupés tout à fait aussi courts, qu'à son avis, ils auraient dû l'être—pas tout à fait assez courts, je suppose, pour montrer qu'ils suivaient le grand exemple du major général commandant la milice.

Nonobstant le fait déplorable qu'il insinuait que l'habillement du commandant du Collège militaire n'était pas tout à fait à la hauteur du type Gascoigne, il ne trouve chez les élèves aucune preuve de manque de recherche ou de manque d'attention, ou de quoi que ce soit qui indique de la part du commandant un défaut de maintenir l'efficacité du collège, si ce n'est cette seule question de la longueur des cheveux des élèves. Cela justifie-t-ils les déclarations des visiteurs du collège ? Non, M. l'Orateur ; cela détruit toutes les insinuations, toutes les déclarations qu'ils ont faites. Le rapport continue :

J'ai la certitude que chacun de ces jeunes gens, quelle que soit sa carrière future, dans la vie civile ou dans la vie militaire, sortira du collège grandement avantage par le séjour qu'il y aura fait, aura gagné en ton et en manières, et, par conséquent, fera un meilleur citoyen de ce grand pays. Le pays devrait donc être fier du collège, et faire tout son possible pour l'améliorer et l'aider.

Cependant, lorsque le gouvernement lui demande de donner des instructions à un jeune homme qui vient d'Angleterre pour prendre la place de l'officier expérimenté qui en a la charge, il donne ses instructions verbalement, et il en résulte qu'il enlève toute l'importante caractéristique militaire de ce

collège, comme je le démontrerai avant de reprendre mon siège :

Je considère que le mélange d'instruction civile et militaire est une excellente chose, attendu que la discipline enseignée par l'élément militaire du collège fait le plus grand bien à tous pareillement—qu'ils se destinent à des professions militaires, ou non ; et comme les chances de succès dans la carrière des armes sont extrêmement restreintes pour les jeunes gens au Canada, il est essentiellement nécessaire que l'instruction civile marche de pair avec l'instruction militaire, et, selon moi, il est fort heureux que les choses aient été arrangées de cette façon.

Il ne m'est pas nécessaire de dire plus que ceci : c'est que vous avez ici, de la main et sous la signature du gentleman qui montre son vif désir de renvoyer le major général Cameron du collège, une déclaration portant que tout, dans le collège, à part la longueur des cheveux des élèves, était tout ce qu'on pouvait désirer, et que le collège était dans un état dont le Canada devrait être fier.

J'appelle l'attention de mon honorable ami (sir Richard Cartwright) sur le fait que depuis l'époque où le major général Cameron a pris le commandement du Collège militaire Royal, jusqu'à l'époque où il a reçu moins d'avis que n'en reçoit un domestique dans la maison d'un gentleman en Angleterre, jamais le gouvernement n'avait, dans un seul cas, appelé l'attention du major général Cameron sur n'importe lequel de ses actes qu'il (le gouvernement) désapprouvât. Or, je demande à mon honorable ami si, dans les circonstances, il croit qu'il était juste pour le gouvernement de ce pays, qu'il était juste pour le parlement de ce pays, qu'il était juste pour le peuple lui-même, d'abattre et de changer et remodeler de fond en comble une grande institution fondée dans le but d'encourager l'organisation défensive du Canada, sans tirer profit de l'opinion de ceux qui étaient le mieux en état de l'exprimer. Le gouvernement n'était pas obligé de partager cette opinion ; il n'était pas obligé d'accepter aucune opinion ; il était en état, s'il était d'opinion que ce serait sage de faire un changement, s'il croyait qu'il était à propos de remplacer le major général Cameron par un autre officier, il était en état, dis-je, de le remplacer. Je ne trouve pas à redire à cela ; mais je dis que dans le cas actuel, le gouvernement du Canada avait affaire à un officier du gouvernement impérial, à un gentleman qui est venu avec la recommandation du gouvernement impérial comme qualifié pour remplir cette charge ; et je peux dire que sir R. Thompson, qui avait été pendant longtemps sous-secrétaire d'Etat au ministère de la Guerre en Angleterre, n'a dit lorsque le major général Cameron a reçu ordre de venir prendre le commandement du Collège militaire Royal de Kingston, qu'il ne connaissait dans le service de Sa Majesté aucun officier qui fût plus en état de bien remplir ce poste, ou qui donnât plus de satisfaction au gouvernement impérial.

Eh quoi ! M. l'Orateur, les réponses faites par l'honorable monsieur aux questions qui ont été posées l'autre jour quant à la durée du service du personnel des professeurs de ce collège, démontrent qu'aucun professeur de ce personnel, encore moins le commandant, n'avait la permission de se démettre de sa charge sans donner six mois d'avis et encore cette démission ne pouvait-elle prendre effet qu'à la fin de l'année. Or, j'aimerais demander à mon honorable ami si, dans les circonstances, le gouvernement n'était pas obligé d'accorder la même considération au commandant du Collège militaire Royal, dont l'un des précédés-

seurs le major Hewitt, avait rempli ce poste pendant dix ans, et se démit ensuite parce qu'il désirait retourner au service impérial, et non pas parce que le gouvernement du Canada lui avait demandé sa démission, et mon honorable ami m'a dit qu'ils ne pouvaient le garder, parce que le gouvernement impérial refusait de prêter ses services plus longtemps, et par conséquent, il (le général) fut obligé de quitter sa charge de sa propre volonté et à l'instance du gouvernement impérial. Mais je dis que le général Cameron, occupant cette charge, ayant été nommé sans limitation de temps, avait droit, d'après la loi—et je demande à mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries en face des règlements du collège militaire royal qui empêchent un homme du personnel de quitter le service sans donner virtuellement un an d'avis, parce que ce doit être un avis de six mois qui doivent se terminer à la fin d'une année—je demande à mon honorable ami si le général Cameron n'était pas en droit, au moyen d'un bref, de réclamer une année de solde, ou de recevoir du gouvernement six mois d'avis, ou une année d'avis, et alors, s'ils désiraient qu'il abandonnât sa charge, d'être traité comme un gentleman, et comme un officier, comme un homme occupant une haute et influente charge comme celle qu'il remplissait. Et qu'a-t-il eu? Eh bien! il reçoit une communication confidentielle du major général Gascoigne, qui aime tant les communications confidentielles, disant que le gouvernement se proposait d'opérer un grand changement dans le Collège militaire Royal, et qu'il lui serait très obligé si, après quinze jours d'avis, il voulait bien s'en aller et laisser sa charge.

Je dis que dans toute l'histoire du gouvernement de ce pays, de quelque mauvais renom dont jouissent certaines choses qui ont eu lieu, il serait difficile de trouver un acte analogue à celui-ci de la part d'aucun des gouvernements qui aient jamais existé au Canada. Dans les circonstances, je dis que c'est très injuste. Je ne dis pas du tout cela pour la défense du major général Cameron. Je suis fier de connaître la position qu'il occupait au Canada et dans la Grande-Bretagne, le gouvernement impérial ayant mainte et mainte fois requis ses services du ministère de la Guerre, pour lui permettre de traiter des questions importantes et compliquées comme celle de la frontière de l'Alaska, et autres questions importantes dans lesquelles il (le gouvernement impérial) avait besoin de connaissances scientifiques d'un ordre si élevé qu'il voulait avoir son aide. Il y a quelques jours à peine, le gouvernement de Sa Majesté présenta un volume contenant un rapport du major général Cameron sur la frontière de l'Alaska, fait à la demande de lord Roseberry, qui avait obtenu ses services du ministère de la Guerre pour étudier cette question difficile et compliquée. Je dis que, dans ces circonstances, il n'y a pas un homme dans cette Chambre qui ne dise que le gouvernement a manqué à son devoir, à ce qu'il se devait à lui-même, et encore moins qu'au général Cameron, en avertissant cet officier par une communication particulière, que j'ai eu la plus grande difficulté à leur arracher et qu'il a fallu des semaines pour faire déposer sur le bureau de la Chambre une communication confidentielle que le gouvernement désirait sa démission, qu'il a naturellement donnée, mais c'était une démission forcée. Du moment que le gouvernement lui a intimé qu'il voulait sa charge, il n'avait d'autre

Sir CHARLES TUPPER.

conduite à suivre que de donner sa démission. Mais je ne crois pas que le fait que c'était une démission forcée, modifie dans les circonstances, la réclamation morale indiscutable qu'il a d'être traité d'après les règles et règlements du collège où il servait. Or, j'ai cru que c'était un sujet un peu technique que le major général était bien mieux que moi en état de discuter, et je lui ai demandé son opinion, et lui ai envoyé une copie de ces règlements qui allaient établir un changement si radical dans toute l'organisation du Collège militaire Royal, qu'ils porteraient tout membre indépendant de cette Chambre à refuser de les appuyer dans leurs nouvelles conditions pour les raisons sur lesquelles j'ai directement attiré l'attention de la Chambre. J'ai envoyé chercher un rapport du major général Cameron, et je lui ai fait une courte critique qu'il a bien voulu me transmettre sur le sujet, et dont il consent à porter la responsabilité ici et partout :

REMARQUES SUR LA RÉORGANISATION DU COLLÈGE MILITAIRE ROYAL DU CANADA.

D'après les mesures qu'on a prises dans la réorganisation du Collège militaire Royal du Canada, on ne peut douter plus longtemps qu'on ait perdu de vue ses véritables relations avec l'organisation de la défense du pays, et que les avantages qu'on en attend et qu'il offre soient sur le point d'être sacrifiés par des essais inexpérimentés et hardis pour atteindre quelque degré absolument trompeur—si même l'on tend à un résultat défini quelconque. Si l'on a égaré un rapport que le collège de Kingston a avec l'organisation défensive du Canada et avec les conditions du pays, il doit être évident que sa sphère propre diffère largement de celle qui limite en Angleterre, soit Sandhurst, soit l'Académie militaire Royale à Woodwich ou le collège de l'état-major.

J'appelle l'attention de la Chambre sur cette déclaration, que ces institutions sont entièrement différentes du Collège militaire Royal de Kingston. Ces institutions sont simplement le moyen d'entrer dans l'armée impériale, et lorsqu'on est entré dans l'armée impériale, tout le cours d'étude est destiné à rendre les élèves parfaitement qualifiés dans toutes ces branches que le but et l'objet du Collège militaire de Kingston est d'enseigner.

Le but de l'Académie de Woodwich ou du collège de Sandhurst est de donner telle éducation militaire préliminaire aux élèves qui passent—à dix-sept ou dix-huit ans—directement dans les régiments du service impérial, où les connaissances rudimentaires des principes et des méthodes qu'ils ont reçus sont continuellement développées pendant tout leur temps de service, avec en plus d'instruction que leur fournit le collège d'état major, les écoles d'artillerie et d'infanterie, le collège d'artillerie, l'école du génie militaire, l'école de cavalerie, les camps d'instruction et un nombre presque interminable d'occasions qui les engagent à continuer les études militaires tant qu'ils restent inscrits sur la liste active.

ICI tout membre de cette Chambre remarquera la grande ligne de distinction entre le Collège militaire Royal de Kingston, et Woolwich, ou n'importe quelle autre de ces institutions, qui sont seulement la porte qui admet ces gens aux positions dans lesquelles ils sont obligés de devenir parfaitement instruits et qualifiés pour leurs services militaires. Le but du Collège militaire à Kingston était de donner cette instruction, si complète par elle-même, qu'elle rendit ces gens, lorsqu'ils en sortiraient, en état de remplir ces services dans n'importe quelle position où ils pourraient être appelés à l'avenir.

Conséquemment, en Angleterre, on ne sent aucun inconvénient de donner aux élèves simplement une éducation

qui les rend capables d'entrer dans les régiments—on pourrait presque dire qu'il n'est pas nécessaire de faire plus et qu'on ne fait pas plus aux écoles militaires préparatoires en Angleterre.

Mais au Canada, le système d'organisation défensive exige de faire beaucoup plus que cela, dans des circonstances bien moins favorables.

Les élèves canadiens, en quittant le collège, n'ont aucun encouragement à continuer l'instruction militaire qu'ils y ont reçue, et ils ont encore moins d'encouragement à continuer leurs études militaires à la fin de leur cours d'exercice de Kingston.

Ainsi, il est absolument nécessaire, pour être inscrit sur cette liste, que l'instruction et l'éducation militaires soient aussi complètes que possible.

Les connaissances des élèves de Kingston, surtout dans les mathématiques et la physique élémentaire, lorsqu'il entre, sont insuffisantes pour leur permettre d'apprécier convenablement autre chose qu'une instruction militaire rudimentaire; et ce n'est que lorsqu'il a fait des progrès considérables dans certaines branches de ce qu'on a appelé une éducation civile, qu'il est en état d'apprécier une grande partie de ce qui est nécessaire dans son instruction militaire.

De plus, la conditions actuelle du pays est telle, que les aspirants au collège ne peuvent être invités à se présenter en nombre suffisant pour atteindre le but auquel on veut arriver, à moins que ceux qui réussissent à se rendre capables ne soient assurés d'un emploi public pour l'avenir ou soient assurés de recevoir en sus de leur instruction militaire, une éducation générale qui leur offre au moins une aussi bonne perspective de réussite dans la vie civile, que celle que leur offrent les institutions civiles du pays.

Non seulement, donc, l'instruction militaire à Kingston devrait être plus avancée qu'à Woolwich ou à Sandhurst, mais elle devrait comprendre tout ce qui s'apprend au collège d'état-major, et une bonne partie de ce qui s'enseigne à l'école de génie militaire et à l'école d'artillerie, que suivent, seuls, les officiers après avoir reçu leur commission.

Si l'on n'a pas constamment en vue au moins ce degré (*Standard*), on ne pourra développer le collège de manière à ce qu'il réponde aux besoins de l'organisation défensive du pays. Ce n'est que par la parfaite connaissance des sujets, en l'absence d'une pratique subséquente constante, qu'on pourra former des élèves qui seront capables de rendre d'une manière efficace des services militaires lorsque, dans un cas de besoin, le public leur demanderait naturellement leur aide. Mais on ne pourra acquérir des connaissances parfaites, si le cours d'instruction est abrégé et réduit. Le collège est loin d'avoir encore atteint le degré d'instruction qu'on lui justifie de ralentir les efforts qu'on fait pour l'élever.

Le cas qui se présente maintenant au collège est celui-ci : Le degré d'instruction militaire au collège suffisant pour l'éducation et l'instruction requises par l'organisation défensive du Canada; l'éducation civile au collège ayant été jusqu'à présent insuffisante; la durée du cours insuffisante pour l'éducation et l'instruction requises par les circonstances; et les encouragements offerts aux candidats insuffisants pour en attirer un assez grand nombre, le gouvernement adopte les mesures suivantes :

1. Il réduit l'instruction militaire au collège, par l'élimination et la réduction des sujets, et en abrégeant la durée du cours.

2. Il réduit l'éducation civile par l'élimination et la réduction des sujets et en diminuant le personnel.

3. Il réduit la durée du cours de quatre à trois ans.

4. Il fait une réduction de \$100 par année dans le prix exigé des cadets.

5. Il déclare vaguement que ceux des élèves qui gagneront un grade dans la première moitié de leurs classes respectives, pourront recevoir certaines nominations militaires qu'il ne désigne pas; et

6. Impose la responsabilité de conduire les examens d'admission au commandant, aidé par tel personnel qu'il sera nécessaire.

Les changements notés dans les paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus sont manifestement dommageables aux intérêts des élèves, du collège et du pays.

No 4. Réduction des honoraires de \$100 annuellement, ne promet pas un effet permanent, s'il en promet.

Durant les quatre années, 1881-1883, lorsque les paiements à faire par les élèves étaient de \$250 par année, le nombre moyen admis au collège n'était que de 15 par année; cependant, de 1892 à 1895, lorsque les cadets avaient à payer jusqu'à \$362.50 par année, le nombre moyen des admissions annuelles dépassait 17; la réduction de \$100 par année, maintenant adoptée, rend le paiement annuel de \$266.66, ou \$16.66 de plus que le paie-

ment annuel de 1880-83, alors que 15 élèves seulement par année étaient attirés au collège. Le nombre comparativement plus élevé d'élèves (24 par année) qui ont été admis durant les quatre années 1885-88, était contemporein de l'octroi d'au moins 38 commissions supplémentaires dans le service impérial. L'effet de ne plus accorder de commissions supplémentaires cause dans le nombre des élèves admis une diminution qui a commencé en 1889 et qui s'est continué et jusqu'en 1892, lorsque tous ceux qui avaient été attirés par ce supplément de commissions, eurent quitté le collège. Depuis ce temps, la moyenne a dépassé 17, et, en négligeant pour les accidents, ce nombre ne donnerait à peu près qu'entre 50 et 60 élèves réellement présents au collège.

5. La condition nouvellement promulguée, qu'un gradué ne sera éligible à un emploi par le gouvernement du Canada que dans le cas où il sortirait de la première moitié de sa classe, réduit les perspectives en vigueur jusqu'à ce jour, tous les gradués étant jusqu'à présent également éligibles. De plus en 1885, tous les membres de la classe des gradués ont obtenu leurs diplômes avec honneur.

J'appelle l'attention de l'honorable mimistre (sir Richard Cartwright) sur ce fait : que ceux qui sont au bas de leur classe, mais qui cependant sont encore plus avancés dans leurs connaissances et reçoivent plus de points que ceux qui ont obtenu la plus haute position dans leur classe dans les années précédentes, se trouvent, en vertu de cet arrangement, entièrement inéligibles.

Pourquoi un individu quelconque qui a été gradué avec honneur, quand même il serait au bas de sa classe, serait-il tenu en dehors du nombre de ceux qui sont éligibles à une nomination publique?

De plus, des commissions dans le service impérial sont assez fréquemment gagnées par des élèves de Kingston qui sortent de la seconde moitié de leur classe. Que ces élèves voient amoindrir leur éligibilité aux emplois publics au Canada, c'est incompatible avec la prétention que le degré de l'école militaire de ce pays ne devrait pas être plus élevé que celui des écoles militaires d'Angleterre.

6. La loi concernant le collège prescrit de quelle manière se feront les examens d'admission; on ne voit pas comment les dispositions de cette loi tant qu'elle ne sera pas modifiée et sous ce rapport elle ne l'a pas été—peuvent être changées par un arrêté du conseil.

De plus, ce changement est sujet à objections. Si les commandants doivent être remplacés tous les cinq ans, on peut supposer qu'ils ignorent les conditions éducationnelles du Canada, et l'aptitude à faire les examens du service civil ne se trouve pas parmi les qualités qu'on peut attendre des officiers choisis pour être commandants. Le jeune officier que le gouvernement a choisi pour occuper ce poste, a passé d'une école anglaise dans une école militaire, et de là dans son régiment—ce qui exclut presque complètement la possibilité qu'un homme dans cet état soit capable de diriger d'une manière intelligente un examen pour le service civil.

Ainsi, le commandant a été chargé de fonctions que huit sur dix commandants seraient probablement incapables de remplir. Le cours de son instruction et les conditions dans lesquelles ce jeune gentleman qui est aujourd'hui commandant a été élevé, font qu'il est presque impossible qu'il soit en état de remplir les fonctions d'examineur du service civil.

Les changements faits à l'acte l'obligent à s'acquiescer de certains devoirs qu'il ne pourra pas tenter d'accomplir, suivant moi, sans causer le plus grand tort au service public :

Une disposition de la loi relative au collège, telle qu'elle était primitivement, stipulait rigoureusement que le cours y fût de quatre ans.

L'expérience a démontré que cette disposition était injuste et inopportune dans plusieurs cas. Pour maladie ou autres causes, l'application de la loi avait quelquefois l'effet de priver des plus inutilement un élève non seulement de son diplôme, mais de tous les avantages qu'il espérait avoir en entrant au collège, et, en outre, il éprouvait ce sérieux désavantage que le cours spécial du collège de Kingston l'empêchait de trouver dans le pays

une autre institution où il pourrait continuer ses études sans interruption.

Dans ces circonstances, la disposition obligatoire de la loi devient discrétionnaire.

D'après cet amendement, l'on a demandé la réduction de la durée du cours du collège.

D'après la rédaction de l'acte, on peut l'interpréter comme fixant le cours à moins de quatre ans, mais ce n'était pas le but de l'amendement, et il ne justifiait guère le gouvernement de réduire le cours à trois ans, par arrêté du conseil, sans consulter le parlement.

Des questions du colonel Tyrwhitt, l'on n'a répondu qu'à la deuxième. Le major Kittson dit que 90 élèves à \$100 rapporteront \$9,000, presque comme aujourd'hui. Quarante-sept fois 20, mais il omet \$5,994 de dépenses publiques supplémentaires directes, pour la nourriture de quarante-trois élèves de plus, 46 cents pour 300 jours, outre d'autres frais supplémentaires pour le collège. La somme de deux cents dollars comprend l'enseignement, la table et le logement, etc. Le prix qu'exige l'université ne comprend que l'enseignement. L'Université McGill exige \$150 pour les sciences appliquées. Jusqu'ici, le cours du collège était de quatre ans—les mathématiques, le génie militaire, le français, l'anglais et le dessin à main levée—aujourd'hui, il sera de trois ans, sans dessin.

J'appellerai l'attention de mon honorable ami sur ce rapport parce que, vu ces circonstances, il va être obligé de laisser les \$65,000 dans ses estimations budgétaires, par suite de l'erreur commise dans le calcul. Le français sera enseigné dans ce collège durant deux ans, ce qui, suivant moi, est tout à fait insuffisant pour atteindre le but prévu. C'était aussi mon intention de faire quelques autres remarques relativement à la destitution du sergent-major Morgans, qui, paraît-il, n'avait qu'une chose contre lui, c'était qu'après avoir fait son service de la manière la plus compétente possible, il fut obligé de retourner en Angleterre, vu ses engagements dans l'armée impériale. Le gouvernement ayant appris la valeur de ses services lui a demandé de revenir au Canada, et l'accusation portée contre lui comportant que l'instruction militaire qu'il donnait n'était pas conforme aux règlements, a été contredite par un rapport des autorités impériales, qui ont constaté que non seulement l'instruction militaire qu'il donnait était conforme aux nouveaux règlements, mais qu'il est capable de préparer les élèves du Collège militaire Royal de Kingston pour les mettre en état de faire une concurrence avantageuse au brave régiment écossais de Toronto, dont un détachement vient de battre le détachement d'un régiment faisant partie du service impérial dans le grand concours militaire de l'autre côté de l'océan.

Cela démontre que le sergent-major Morgans était un des derniers hommes que l'on aurait dû destituer. J'espère que le gouvernement va considérer de nouveau les raisons sur lesquelles il se base pour se débarrasser d'un grand nombre de ses officiers.

En dernier lieu, je demande au gouvernement de ne pas être trop sévère au sujet du Collège militaire Royal de Kingston. Plus nous étudions la proposition du gouvernement, plus nous sommes convaincus qu'elle n'est pas excusable. Si vous permettez que cette politique du gouvernement devienne la loi du Collège militaire Royal de Kingston, vous faites disparaître la seule raison d'être de son existence. Ce collège s'acquittera parfaitement d'obligations qui pourront être remplies dans les universités de Toronto, Kingston, Montréal et Québec. Si vous faites ce changement radical dans le collège militaire, vous allez le mettre en concurrence avec les grandes maisons d'éducation

Sir CHARLES TUPPER.

de ce pays, qui peuvent même s'acquitter de ce travail particulier, et vous allez rendre le collège militaire insuffisant et inefficace pour remplir les fonctions auxquelles il avait été destiné lors de sa fondation.

Comment peut-on justifier cette dépense de \$60,000 par année de l'argent public, pour maintenir ce collège, et lui permettre de faire une concurrence désavantageuse avec des institutions qui peuvent s'acquitter de ce service avec beaucoup plus de succès? Cette conduite n'est pas justifiable; et si mon honorable ami veut bien étudier la question avec impartialité, s'il veut se rappeler les circonstances qui ont donné naissance à ce Collège militaire Royal, créé par le chef du gouvernement dont il faisait partie, et qu'il a dû lui-même approuver, il va s'apercevoir que les sentiments partagés par l'honorable Alexander Mackenzie sur cette question, et qu'il a fait adopter par ce parlement en le faisant consentir à l'établissement de cette institution, ne sont pas réalisés par ce que l'on se propose de faire, et on en viendra à la conclusion qu'il va commettre la plus grande injustice envers le Canada, envers le gouvernement, et envers tous les intéressés, s'il aide à opérer ce changement complet et radical, dans l'organisation du Collège militaire Royal, qui a fait l'admiration des autorités militaires les plus compétentes, et reçu le témoignage de personnes distinguées qu'il n'y avait pas dans tout l'univers un collège militaire supérieur à celui de Kingston.

Maintenez ce collège au rang élevé auquel M. Mackenzie l'avait placé, et que nous avons essayé de lui conserver jusqu'aujourd'hui, et il n'aura pas de partisan plus dévoué que moi-même; parce que je considère que comme mesure de protection pour le Canada, il est de la plus grande importance.

Mais si vous persévérez dans l'accomplissement de ce changement radical qui est maintenant devant le parlement, je considère qu'il sera de mon devoir, de même que ce sera celui des honorables membres des deux côtés de la Chambre, dans une occasion future, lorsque nous aurons plus de temps pour discuter cette importante question, de déclarer que le Collège militaire Royal de Kingston doit être maintenu dans son intégrité, et organisé de manière à remplir le but élevé pour lequel il a été fondé, ou bien que l'argent que l'on dépense à son sujet soit épargné, et que le travail qui se fait actuellement en conformité des changements faits dans les règlements soit accompli, là où il le sera avec beaucoup plus d'avantage, c'est-à-dire par les différentes maisons d'éducation du Canada.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Il est inutile pour moi de faire remarquer que j'aurai quelque chose à dire en réponse à l'honorable préopinant, lorsque le temps convenable se présentera; je n'en ai pas le temps maintenant, puisque l'heure de l'ajournement est arrivée.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 1.05 de l'après-midi.

Séance de l'après-midi.

VENDREDI, le 18 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. CLARKE : Avant que la Chambre passe à la discussion de l'ordre du jour, je désirerais appeler l'attention du chef du gouvernement sur l'article 53 des bills et ordres publics relativement à la deuxième lecture du bill (n° 94) pour commémorer le règne de Sa Majesté la Reine Victoria en faisant du jour de sa naissance un jour de fête reconnu par la loi. Ce bill est au nom...

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je dois m'opposer à toute intervention dans l'ordre du jour. Cette question sera réglée en temps opportun, mais il n'est pas à propos de placer des questions étrangères dans notre travail.

M. CLARKE : Je voulais demander si l'on a l'intention de mettre ce bill parmi les ordres du gouvernement ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous venons à régler cette question en temps convenable. Le gouvernement n'est pas pour se laisser dicter la ligne de conduite qu'il doit suivre quant à ce qui concerne la direction des affaires de la Chambre.

M. CASEY : Avant que la Chambre aborde l'ordre du jour, je voudrais poser au chef du gouvernement une question dont je lui ai donné avis, relativement aux bills nos 2 et 3 qui se trouvent sur l'ordre du jour parmi les bills d'intérêt public. Ce sont là des bills qui sous une forme ou sous une autre occupent l'attention de la Chambre depuis plus d'une session, qui ont été discutés en comité durant cette session, et qui sont maintenant prêts à être adoptés par la Chambre.

J'ajouterai que la difficulté de réunir les comités spéciaux auxquels ils avaient été renvoyés, par suite de la réunion de comités plus considérables, ont retardé les progrès de l'enquête au sujet de ces bills cette année, et aussi parce que la période ordinairement très courte de la session durant laquelle on peut présenter des bills d'intérêt public a été cette année, contrairement à l'habitude, injustement raccourcie, dans l'espérance de pouvoir terminer les affaires de la Chambre avant le jour du Jubilé, mais cet espoir semble être plus que problématique maintenant. Vu ces faits, j'ai insisté auprès de l'honorable chef du gouvernement pour nous donner la chance de discuter ce bill devant la Chambre durant la présente session. Nous nous sommes formés en comité sur ce bill l'autre soir, mais la discussion a été ajournée, parce que le bill n'avait pas été imprimé de nouveau tel qu'amendé. Il est maintenant réimprimé, et je désire insister auprès de l'honorable chef du gouvernement, avec toute l'énergie dont je suis capable, sur la nécessité qu'il y a, dans l'intérêt d'une classe nombreuse et influente de la société, de nous permettre de discuter ce bill devant la Chambre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je suis obligé de dire à l'honorable député que je ne crois

pas qu'il me soit possible de faire droit à sa demande à cette époque de la session. Les affaires du gouvernement sont très importantes et urgentes, et elles prendront probablement tout le temps que la Chambre sera disposée à leur accorder. Loin de moi le désir de vouloir déprécier en quoi que ce soit l'importance de ces mesures, mais je dois faire remarquer à l'honorable député qu'un grand nombre des membres de la Chambre sont partis et que beaucoup plus encore sont désireux de s'en aller, et ces projets de loi sont essentiellement des mesures qui doivent être discutées lorsque la Chambre est au complet.

ACTE DES POSTES.

Le bill (n° 129) modifiant de nouveau l'Acte des postes subit sa deuxième lecture, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 2.

2. L'article cinquante-cinq du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—
55. Lorsque le directeur général des Postes sera d'opinion que la plus basse soumission reçue, après publication d'avis, pour l'exécution d'un service de malle, est excessive, il ne sera pas obligé de l'accepter; mais il pourra, s'il le juge à propos, soit provoquer par les mêmes voies d'avertissement une nouvelle concurrence, soit offrir à toute personne consentant à accepter l'entreprise, et passer contrat avec la personne qui voudra accepter cette offre.

M. SPROULE : Cet article est réellement mauvais, parce qu'il accorde au directeur général des Postes le droit d'accorder ces entreprises sans soumission. Si ce système de continuer les contrats, qui semble exister depuis plusieurs années, est suivi, il amènera de graves abus. Si l'honorable ministre se réservait simplement le droit de demander de nouvelles soumissions ou d'accorder l'entreprise pour un certain temps, l'article présenterait moins d'objection, mais lui conférer le droit d'accorder l'entreprise à qui bon lui semblera, et pour le montant qu'il jugera à propos—ce pourra être un dollar de moins que la plus basse soumission qu'il aura reçue—est injuste.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Ce n'est certainement pas mon intention de m'arroger des pouvoirs qui ne sont pas nécessaires à un bon fonctionnement du département. La loi actuelle est certainement inapplicable et a besoin d'être modifiée pour être de quelque utilité. Sous son application, lorsque la plus basse soumission est considérée comme étant excessive, le directeur général des Postes ne doit pas l'accepter, mais peut offrir aux personnes qui ont fait des soumissions, chacun son tour, en commençant par la plus basse, telle somme qu'il croit être un prix raisonnable et suffisant pour le contrat. Il commence donc par faire des offres au plus bas soumissionnaire, et s'ils sont au nombre de vingt, il faudra peut-être plusieurs mois pour terminer un contrat; cette manière de procéder a causé beaucoup d'embarras. Les lois concernant les travaux publics et les chemins de fer contiennent une clause autorisant le ministre au moyen d'un arrêté en conseil, de ne pas s'occuper du plus bas soumissionnaire s'il le juge nécessaire, et il existe une clause du même genre dans l'acte des chemins de fer. Ce n'est nul-

lement mon intention de ne pas m'occuper du plus bas soumissionnaire, je ne demande pas le droit d'accorder l'entreprise à d'autres personnes et à un prix plus élevé, mais je veux un moyen pratique qui puisse me permettre d'accorder l'entreprise à un chiffre plus bas que la plus basse soumission. Si l'honorable député préfère que cela se passe par un arrêté du conseil, je n'y ai aucune objection.

Sir ADOLPHE CARON : Je ferai remarquer à l'honorable ministre des Postes que le principe sur lequel cet article de l'acte des postes est basé, c'est que nous ne pouvons accorder aucune entreprise sans demander de soumissions. Puis la loi pourvoit à la mise à exécution de ce principe en disant que si le plus bas soumissionnaire n'accepte pas, alors le directeur général des Postes a le pouvoir de demander à celui qui a la plus basse soumission après lui s'il veut accepter le contrat, et si à son tour il refuse, il s'adressera à celui qui le précède, et ainsi de suite. S'il y a 20 soumissionnaires, le directeur général des Postes doit commencer par le plus bas et s'adresser à chacun d'eux, de manière à se conformer au principe sur lequel la loi tout entière est basée. Par cet article, l'honorable ministre détruit ce principe. Il essaie de faire modifier la loi de façon à ce que, après qu'il aura demandé des soumissions, s'il n'est pas satisfait du plus bas soumissionnaire, il pourra, sans autre avis ou nouvelle demande de soumissions, accorder le contrat à qui bon lui semblera sans soumission. Cela aura pour effet de faire disparaître l'obstacle prévue par l'acte des postes actuel, lequel, suivant moi, est excellent. L'honorable ministre s'est souvent plaint que la plus basse soumission n'était pas acceptée. Je lui demande s'il ne veut pas adopter là un système qui va lui permettre de mettre de côté le plus bas soumissionnaire et d'accorder l'entreprise sans qu'il en existe virtuellement d'aucun genre. Je suis tout à fait opposé à cet article, car je crois qu'il est contraire au principe de l'acte des postes.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je ne demande pas d'ignorer le plus bas soumissionnaire ; j'ai toujours prétendu que l'entreprise ne devait pas être accordée à un prix plus élevé que celui du plus bas soumissionnaire, et qu'il fallait constater si ce dernier était en état de fournir les garanties exigées par la loi. Mais il se présente des cas dans lesquels le plus bas soumissionnaire n'est pas assez connu, il se forme des coalitions de différents genres, et j'ai déjà eu l'occasion d'en faire l'expérience moi-même. Je dis que si la plus basse soumission est excessive, nous ne devrions pas être tenus de nous y conformer.

Sir ADOLPHE CARON : Alors, des nouvelles soumissions doivent être demandées.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Mais quel temps tout cela va-t-il prendre ? Plusieurs semaines sont nécessaires avant que le département soit prêt à demander des soumissions pour un contrat. Ensuite, il faut qu'elles soient annoncées durant six semaines. Après cela, disons qu'il y a 20 soumissionnaires. Si le plus bas soumissionnaire ne veut pas accepter, alors, sous l'application de la loi actuelle, vous devez l'offrir à l'autre soumissionnaire. Il a droit à un temps raisonnable pour répondre. Au Canada, cela peut M. MULOCK.

vouloir dire deux ou trois semaines. Et cette opération peut avoir à être répétée plusieurs fois. Dans un cas où il y aurait 20 soumissionnaires, vous ne pourriez pas accorder un contrat à moins d'un an. C'est un projet impraticable. Si nous accordons l'entreprise à un prix moindre que celui de la plus basse soumission, personne n'en souffre.

Sir ADOLPHE CARON : Lorsque l'honorable ministre (M. Mulock) faisait partie de l'opposition, il s'est souvent plaint que l'esprit de parti jouait un certain rôle dans ces questions, et je lui demande si, sous l'application du système qu'il propose, il n'est pas tenu de demander de nouvelles soumissions, il n'aura pas le pouvoir d'accorder l'entreprise à qui bon lui semblera. Durant le temps que j'ai occupé la position que l'honorable ministre remplit aujourd'hui, j'ai éprouvé les mêmes difficultés que celles auxquelles il vient de faire allusion. Nous n'avions pas d'autre moyen d'en sortir que de conclure un arrangement temporaire avec l'ancien entrepreneur pour continuer le contrat jusqu'à ce que la nouvelle soumission fût acceptée. Mais l'honorable ministre admettra que le système tout entier des contrats sous l'application de l'acte des postes est basé sur le principe de la demande de soumissions. Si des soumissions doivent être demandées, vous ne devriez pas avoir un article de notre acte qui vous permettrait de mettre ce principe de côté et d'accorder l'entreprise à qui bon vous semblera sans soumissions.

M. BENNETT : L'adoption de cet article devra nécessairement empêcher les gens de soumissionner, parce que, après que des soumissions auraient été demandées, le directeur général des Postes sera le seul arbitre pour décider si la plus basse soumission est encore trop élevée. S'il en arrive à la conclusion qu'elle est trop élevée, alors il aura recours à un sien ami et partisan qui suggérera ou approuvera le nom de quelque autre personne. Prenons pour exemple le cas suivant :—Des soumissions sont demandées pour le transport de la maille entre deux points. Après avoir donné les avis nécessaires de trois mois—je crois que c'est ordinairement là le temps requis—il est possible qu'il y ait une demi-douzaine ou même vingt soumissionnaires. Supposons que la plus basse soumission soit de \$150. Il sera loisible au directeur général des Postes de dire de la manière la plus arbitraire que la somme de \$150 est trop élevée. Alors, on mettra en œuvre les influences de parti. Le candidat du gouvernement ou son représentant dans le comté s'adressera immédiatement au directeur général des Postes, et, après avoir découvert que John Jones a soumissionné pour \$150, il déclarera que John Smith était prêt à l'accepter pour \$149. Et les influences de parti s'en mêlant, John Smith obtiendra le contrat pour \$1 de moins que la personne qui avait soumissionné en premier lieu.

Le directeur général des Postes et ses officiers ne peuvent établir aucune règle inflexible devant leur servir de loi lorsqu'il s'agira de décider si des soumissions sont acceptables et à des prix raisonnables. Je me souviens d'un cas dans lequel le bureau de poste est situé à un mille de la gare du chemin de fer. Il est évident que le directeur général des Postes ne connaît pas tous les détails relatifs à chaque cas d'une extrémité à l'autre du pays, et il ne peut donc juger par lui-même si le montant offert est raisonnable, ou non. Je désire

appeler l'attention du comité sur le fait qu'une loi comme celle qui est proposée ici va faire disparaître toute confiance dans la justice qui doit présider à l'adjudication des entreprises. Chacun dira : il est inutile pour moi de soumissionner, le directeur général des Postes est un autocrate, et quand bien même ma soumission serait la plus basse, il accordera le contrat à quelque personnage de ses amis à un dollar ou deux de moins. Sous l'application de la loi actuelle, les soumissions sont demandées publiquement durant trois mois. Les gens de la localité qui savent à quoi s'en tenir à ce sujet font leurs soumissions, mais le directeur général des Postes prend sur lui de décider si la plus basse soumission est acceptable, ou non. Ce dernier essaie de justifier ce bill en disant qu'il se fait quelque chose du même genre dans le département des Travaux publics. Mais il y a une différence marquante entre certains cas particuliers qui peuvent se présenter dans le département des Travaux publics, ou dans celui des Chemins de fer et Canaux, et ce qui se passe dans le département des Postes. Supposons qu'il arrive un accident des édifices ou travaux publics ; il peut être nécessaire de faire des réparations sans demander de soumission. Mais dans les département des Postes, aucune éventualité de ce genre ne peut se produire. On connaît la date de l'expiration du contrat, et trois mois avant ce temps des soumissions sont demandées. Ces dernières sont transmises au département, et, d'après ce projet de loi, le directeur général des Postes peut accorder le contrat à qui bon lui semble, ayant fait taire ses scrupules de conscience en accordant le contrat à \$1 meilleur marché que la plus basse soumission. Le résultat de l'adoption d'un semblable article de la loi va mettre fin à tout marché honnête, relativement aux contrats pour le transport des malles par chemins de fer.

Sir CHARLES TUPPER : J'ai bien peur que mon honorable ami soit obligé de prendre de nouveau cet article en considération. Il va avoir pour effet de faire disparaître le système de soumissions et des entreprises, et conférer au directeur général des Postes le droit d'accorder ces entreprises, sans même avoir besoin de l'approbation du gouverneur général en conseil.

M. TISDALE : L'honorable ministre est sans doute animé du désir de diminuer les dépenses de son département, mais il est évident qu'il n'a pas considéré sérieusement cette proposition qui, comme l'a dit le chef de l'opposition, fait disparaître virtuellement le système des soumissions. Pourquoi ne dit-il pas immédiatement : le système des soumissions est mauvais, nous en sommes fatigués ; le public et mon département peuvent aisément s'en passer. Pourquoi insistons-nous pour qu'il y ait des soumissions ? Afin qu'un avis raisonnable soit donné aux honnêtes gens qui savent à quoi s'en tenir sur la nature de l'entreprise, et qu'ils puissent obtenir justice ; de sorte que si la chose est conduite, comme je suis convaincu qu'elle le sera sous la conduite du directeur général des Postes, personne ne pourra savoir, tant que l'entreprise ne sera pas accordée, qui doit l'obtenir. Dans l'intérêt de votre département, ne touchez pas à un principe comme celui-là. J'ai autant d'intérêt à ce que l'honorable ministre puisse conduire ceci en se basant sur des principes sages, que si le parti

que je supporte était au pouvoir. Dans l'intérêt du gouvernement, et dans celui du peuple, nous voulons qu'ils soient convaincus que vous possédez un système qui rendra justice égale à tous, où il y aura des soumissions, et dans le cas de fraude sous le système actuel, l'honorable ministre a pleins pouvoirs pour y remédier.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Je demande bien pardon à l'honorable député de l'interrompre ; mais si le débat doit être long sur cet article, je demanderais que les articles un et deux ne fussent pas discutés pour le présent, et que nous examinions les autres.

En réponse à l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale), je dois déclarer qu'il ne m'est pas venu à l'idée que cette proposition portait la moindre atteinte à l'excellent principe de demander des soumissions publiques, parce que l'entreprise pourra ne pas être accordée, même au prix demandé par le plus bas soumissionnaire. Je fais cette remarque pour prévenir tout malentendu. Avec la permission du comité, je demanderai que ces deux articles restent en suspens et que nous prenions le suivant.

M. TISDALE : Vu l'hostilité que provoque cette proposition, je demanderai à l'honorable ministre de la rayer et de la présenter de nouveau à une autre session.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Laissons-là en suspens pour le présent.

M. TISDALE : Si elle revient sur le tapis dans quelques jours, il y aura très peu de députés présents.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je ne prendrai pas avantage du comité. Si quelqu'un désire m'aider à rédiger un article qui surmonte la difficulté, je me ferai un plaisir de laisser cet article en suspens dans ce but.

Sir CHARLES TUPPER : Le moyen le plus court serait de retirer l'article qui est considéré comme répréhensible, et pendant les vacances, il pourra être étudié de nouveau avec soin.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Laissons les deux articles de côté pour le moment.

Article 4.

M. FOSTER : Quelles sont les raisons de ce changement ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'examen de promotion consiste à s'enquérir du degré d'instruction du candidat, et au lieu de cela, nous proposons un examen de casier, ou examen spécial sur le travail technique qu'il y a à faire dans cet emploi.

M. FOSTER : Par qui sera-t-il fait ? Vous soustrayez complètement ses fonctionnaires à l'application de l'acte du service civil.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ceux qui seront chargés de cet examen spécial auront la compétence nécessaire.

M. FOSTER : Jusqu'à présent, les préposés aux malles sur les chemins de fer ont été soumis aux mêmes règlements et au même mode de promotion

que tous les autres fonctionnaires de nos administrations publiques, c'est-à-dire qu'avant de passer d'une classe dans une autre, il leur fallait subir un examen de promotion. Cet examen de promotion relève de l'acte du service civil et est conduit par les examinateurs nommés à cet effet. Aujourd'hui, l'honorable ministre propose de les soustraire aux dispositions de cet acte, en ce qui concerne les examens de promotion, et de décréter que les préposés aux malles sur les chemins de fer ne seront pas tenus de subir d'examen de promotion. Je ne vois rien dans le bill pour remplacer cet examen.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
L'article 130 y pourvoit.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il expliquer ce qu'il entend par examen spécial ou de casier ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Le principal travail d'un préposé aux malles sur un chemin de fer est le triage, c'est-à-dire que lorsqu'il reçoit un sac de malle, il doit procéder immédiatement au triage pour distribuer la malle sur les différentes routes. S'il connaît bien la géographie et la carte postale du pays, il peut faire son travail de casier rapidement. Les erreurs sont possibles ; une lettre ou un colis peuvent être expédiés dans une fausse direction ; si les préposés sont peu au courant, il faut plus d'employés pour rendre le service efficace, et l'examen de casier a pour but de constater les aptitudes des candidats. On ne mettra pas sur un convoi un employé peu au courant du travail technique de l'emploi, ou qui n'est pas agile et vif.

M. FOSTER : Je comprends ce que l'honorable ministre veut dire. Je n'ai pas grande objection à ce changement, et je ne vois qu'un cas qui puisse se présenter. Par exemple, il y a un grand nombre d'employés dans ces bureaux. Celui qui passe à une classe supérieure, disons que la plus haute, doit posséder plus d'instruction que les autres, que ceux qui ne possèdent que des connaissances techniques, de manière à pouvoir rédiger un bon rapport et faire d'autres travaux de ce genre. Un homme peut posséder ces qualités et cependant il n'en sera pas tenu compte, tandis que celui qui connaît mieux la routine du bureau sera promu de préférence.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Je crois que le nouveau mode sera très bien vu des employés qui ambitionnent de l'avancement. Mon opinion est que les récompenses dans ces bureaux doivent aller aux plus méritants, et les promotions seront accordées honnêtement, suivant le résultat des examens de casier. Il n'y aura que les employés capables qui seront promus. Ce changement a déjà produit d'excellents résultats, à tel point que le contrôleur du service de la malle sur les chemins de fer croyait que ses surintendants ne lui rapportaient peut-être pas tous les cas d'erreurs dans la distribution des lettres. Autrefois, ces erreurs étaient fréquentes, mais maintenant, elles sont devenues si rares, que le contrôleur a écrit à ses surintendants pour savoir si on lui rapportait toutes les erreurs. Il a constaté qu'on les lui rapportait toutes. Le seul fait de savoir qu'ils seront

M. FOSTER.

récompensés selon leur mérite à un excellent effet sur le zèle des employés.

Sir ADOLPHE CARON : J'approuve absolument le but que se propose l'honorable ministre, mais je ne crois pas qu'il y parvienne au moyen de cet article. Il laisse à ce nouveau fonctionnaire, le véritable chef de ce service, qui comprend tous les commis de la malle, le soin de faire subir ces examens et de décider du degré d'aptitudes de chacun. Je comprendrais un bureau d'examineurs composé, par exemple, du sous-ministre des Postes, du contrôleur et d'un autre, mais le système qu'il propose laisse trop au pouvoir d'un seul les ambitions de ces jeunes gens dont il parle, auxquels il veut donner satisfaction et qu'il désire promouvoir selon leur mérite.

Le même reproche paraît s'appliquer à tout le bill. Il centralise tout entre les mains du ministre, du contrôleur ou d'un autre, contrairement à ce qui a toujours eu lieu dans ce ministère. Je sais par expérience que les préposés aux malles sur les chemins de fer sont des employés très méritants. Ils sont capables, intelligents, insuffisamment rétribués et exposés à des dangers continuels dans l'accomplissement de leurs fonctions. Plusieurs y ont perdu la vie à la suite d'accidents sur les chemins de fer ou les bateaux, et j'admets qu'on doit leur donner tous les avantages possibles.

Je ne m'oppose pas du tout aux avantages que le ministre désire leur donner, mais je considère qu'il ne devrait pas laisser les examens entièrement aux mains du contrôleur. Cette partie du bill prête à objection. Je ne voudrais pas donner mon approbation à une disposition comme celle-là.

M. SPROULE : Je n'ai pas grande objection à cela, mais je ne vois rien dans le bill qui oblige un employé à subir un examen pour passer dans cette classe. Quel mode le ministre entend-il adopter pour les promotions ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
L'examen de casier est une épreuve.

M. IVES : Mais supposons que le contrôleur trouve qu'un certain employé est incapable, qu'arrivera-t-il ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Je suppose que cet employé n'atteindra pas les récompenses qui sont à notre disposition. Par le passé, on a promu des employés incapables. D'ailleurs, je ne prétends pas du tout que le mode actuel soit parfait.

M. IVES : Supposons que le contrôleur, pour une raison quelconque, veuille se débarrasser d'un employé, ou en favoriser un autre. Après avoir fait subir cette épreuve, il fait rapport au ministre que M. Un Tel est lent et commet des erreurs. Cet employé sera-t-il destitué ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Je n'ai pas de desseins aussi inavouables.

M. IVES : Je ne dis pas que le dessein est inavouable ; il peut être très recommandable. Je veux savoir si le bill donne le pouvoir de destituer ceux qui commettent des erreurs ou font mal le service ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : D'abord, bien que cet examen de casier se fasse sous la direction du contrôleur, il a lieu dans toutes les parties du Canada, et se fait au moyen de cartes. Le candidat est placé dans une chambre avec son casier devant lui, comme s'il était dans son wagon-poste, et on lui donne la matière postale à distribuer. On fait ensuite un rapport indiquant la proportion des erreurs commises. Ces rapports de toutes les parties du Canada sont conservés ; ils seront réunis et la Chambre pourra les consulter. Les résultats seront à la disposition du public, par l'entremise du parlement, et le contrôleur et ceux qui sont responsables de l'administration de la loi, seront tenus de se conformer aux résultats de cet examen ou concours. Quant aux employés qui pourraient devenir impropres au service, je suppose que leur sort serait le même que celui des employés des autres bureaux, dans le même cas ; ils ne pourraient être destitués que par un arrêté du conseil, de même qu'ils ne peuvent être nommés que par un arrêté du conseil.

M. SPROULE : Je voudrais savoir si le bill contient quelque disposition concernant un examen, soit de casier ou autre.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui, à l'article 130.

Article 5.

M. FOSTER : Cet article donne de grands pouvoirs au directeur général des Postes. Il s'arroge le droit de créer un service distinct et indépendant, et il devrait au moins nous expliquer de quelle manière il entend le faire fonctionner, et nous dire si cela exigera la nomination de nouveaux employés, ou si ce service sera favorisé parmi le personnel existant.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député a parfaitement raison. La formation de ce service n'entraîne la nomination d'aucun nouveau fonctionnaire. D'ailleurs, ce service existe déjà en réalité. Le bill décrète que le contrôleur devra avoir au moins quinze ans de service, et les surintendants, au moins dix ans.

M. FOSTER : Dans le service des postes ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui. Ce sont plutôt des promotions. Le contrôleur aura, virtuellement, le poste le plus responsable du service, à l'exception, toutefois, du sous-ministre. Il aura son bureau principal à Ottawa, avec toute l'aide qui lui faudra. Les surintendants, dans tout le pays, exécuteront ses ordres et communiqueront directement avec lui, au lieu de passer par la filière compliquée qui existait auparavant, c'est-à-dire, les différents inspecteurs.

Sir ADOLPHE CARON : Je suppose que le contrôleur sera comme l'inspecteur en chef des bureaux de poste, dans l'autre partie du service, et que sa juridiction ne s'étendra qu'aux préposés aux malles sur les chemins de fer.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Et au travail sur les chemins de fer.

Sir ADOLPHE CARON : Quel traitement le directeur général des Postes se propose-t-il de donner au contrôleur ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : \$2,800.

Sir ADOLPHE CARON : C'est à peu près le salaire des inspecteurs.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'inspecteur en chef reçoit \$2,800.

M. SPROULE : Le défaut de ce bill, c'est qu'il crée tout un nouveau service. Il faudra un contrôleur et des surintendants. Je suppose qu'ils seront aussi nombreux que les inspecteurs de bureaux de poste dans le pays. Le bill dit que le ministre "pourra nommer, de temps à autre, tels autres employés qui pourront être nécessaires." Il me semble que cela entraînera la création d'un grand nombre de places nouvelles qui devront être remplies. Il me semble aussi que le travail qu'auront à faire les surintendants pourrait être fait par les inspecteurs actuels, qui résident dans les différents districts et divisions du pays. Si vous nommez des surintendants dans tout le pays, il faudra, je suppose, leur donner un traitement plus élevé qu'à un commis ordinaire, et il leur faudra aussi des aides, et tout cela entraînera de nouvelles dépenses.

M. CLARKE : Dois-je comprendre que ces surintendants feront le travail fait jusqu'à présent par les inspecteurs des bureaux de poste, dans les différentes divisions ? Le directeur général des Postes a-t-il l'intention de garder l'inspecteur actuel ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Pour ce qui concerne le service des malles sur les chemins de fer, il n'y aura plus aucune division. Il n'y aura qu'un seul service des chemins de fer pour tout le Canada, sous la direction d'un chef, qui sera lui-même, naturellement, sous la direction d'une plus haute autorité. Les surintendants recevront leurs instructions directement de lui. Partout où il sera possible d'utiliser les services de ceux qui sont déjà dans le service, la chose sera faite.

Sir CHARLES TUPPER : Ces fonctions seront maintenant remplies par les inspecteurs de bureaux de poste ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui.

M. MILLS : Le nombre des inspecteurs de bureaux de poste restera-t-il le même qu'à présent ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je serai plus en état de régler cette question, quand, j'aurai vu l'effet du présent bill, et jusqu'à quel point il diminuera le travail des inspecteurs. Je dois dire qu'il s'est introduit dans l'administration un système de formalité et de routine, que j'expliquerais à la Chambre si j'en avais le temps. Je déclare que l'adoption de ce nouveau mode sera plus efficace et plus économique. Loin d'entraîner une augmentation dans le personnel, il aura plutôt l'effet contraire.

M. SPROULE : Si vous nommez un contrôleur et des surintendants, il faudra leur donner de l'aide et leur payer des bureaux. Il me paraît impossible d'appliquer ce nouveau système sans augmenter le personnel. Il y aurait moins d'objection au bill, s'il ne devait pas augmenter le nombre des employés.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il n'y a rien dans le budget qui pourvoie à une augmentation du personnel ; au contraire, le bill aura pour résultat une réduction marquée dans le nombre des employés. Déjà, sur 400 préposés aux malles sur les chemins de fer, le nombre a été diminué de 25, par l'abolition des divisions, et la meilleure administration que nous avons avec ce système plus pratique. Si le temps me le permettait, j'entrerais dans les détails que j'ai ici en ma possession.

M. FOSTER : C'est là le grand inconvénient de nous demander d'entreprendre cette après-midi la discussion d'une loi sur une question aussi importante. Pour pouvoir légiférer sagement, nous devrions avoir tous ces détails que l'honorable ministre dit s'être procuré avec tant de diligence, détails qu'il connaît, mais que nous ignorons, et qu'il n'a pas le temps de nous faire connaître. La grande objection, c'est de nous demander d'adopter ce bill à cette époque de la session. C'est facile de nous dire que cela n'entraînera aucune nouvelle dépense et qu'il va nous donner un système beaucoup plus efficace et pas plus dispendieux que le système actuel.

Il peut le faire, mais il n'y a rien dans le bill qui l'y oblige, tandis que ce même bill lui donne un pouvoir illimité. Il peut nommer un contrôleur, il peut nommer autant de surintendants qu'il voudra, il peut nommer autant d'autres employés qu'il croira nécessaire à l'efficacité du service. Le bill lui donne un pouvoir illimité ; je ne dis pas qu'il en usera, mais il peut en user ou n'en pas user.

Il dit que s'il en avait le temps, il nous donnerait toutes les explications qui justifient ce changement. Je crois que ce serait une bonne chose s'il prenait le temps de bien se mettre au courant de tous les détails, et durant la prochaine session, il pourrait nous les communiquer, et s'ils sont de nature à recommander le bill à la députation, il sera adopté. La session me paraît bien avancée, pour entreprendre un travail comme celui-là.

M. IVES : Je voudrais savoir au juste du directeur général des Postes si ce projet implique le renvoi des inspecteurs de bureaux de poste actuels. D'après ce que je comprends, ce bill donne au ministre le pouvoir de nommer des fonctionnaires nouveaux et de congédier la plupart des inspecteurs actuels, sous prétexte que leurs services ne sont plus requis. Nous devrions savoir si son intention est de les congédier, sous prétexte que leurs services ne sont plus nécessaires.

M. QUINN : Vu que nous ne connaissons pas les détails des changements que nécessiterait ce projet de loi, s'il était adopté, il me semble qu'il ne serait pas juste d'exiger du comité qu'il adoptât à présent. Ce bill contient une disposition pour la nomination d'un contrôleur du service des malles sur les chemins de fer, ainsi que de surintendants, de préposés aux malles, d'agents de transfert et autres employés qui seront jugés nécessaires—par le directeur général des Postes, je suppose. Ce bill me paraît pourvoir à la nomination d'un grand nombre d'employés, sans que nous connaissions le premier mot de ce qu'ils auront à faire, de la nature de leurs fonctions, ni de ceux qu'on mettra à la porte, pour faire place aux nouveaux venus. En d'autres termes, on semblerait demander au

M. SPROULE.

comité de donner au directeur général des Postes le moyen de destituer un grand nombre d'employés dans le département des Postes, pour lui permettre d'en nommer d'autres.

Pour ma part, je ne suis pas disposé, à cette époque de la session, à permettre l'adoption de cet article, qui permet de destituer des employés qui font partie des administrations publiques depuis nombre d'années, et de les remplacer par d'autres qui pourront être choisis, soit dans les autres bureaux, soit en dehors—c'est-à-dire, parmi les amis politiques du gouvernement.

Bien que le gouvernement ait parfaitement le droit de nommer ses amis à tous les emplois publics, s'il le peut, je ne crois pas qu'il devrait demander au comité, à la fin de la session, de voter une loi lui fournissant le moyen de le faire. Je redoute l'adoption d'une pareille loi qui permettrait au directeur général des Postes, sans aucun avis, de destituer une foule de bons serviteurs du public, pour les remplacer par d'autres. Quand l'honorable ministre prétend que ce projet n'entraînera aucune nouvelle dépense, cela me confirme dans l'opinion que son intention est de destituer ceux qui sont actuellement dans le service, pour donner leur place à d'autres.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Comme la séance de cette après-midi a été réservée à la discussion d'un autre projet, et que la Chambre paraît porter un grand intérêt au présent bill, je n'insisterai pas davantage pour le moment. Je propose que la séance du comité soit levée, que le comité rapporte progrès et demande à se réunir de nouveau.

La séance est levée, et le comité rapporte progrès.

CHEMIN DE FER DU PAS-DU-NID-DE-CORBEAU.

La Chambre se forme en comité pour prendre en considération une certaine résolution déclarant qu'il est expédient d'accorder, pour une ligne de chemin de fer depuis Lethbridge, dans le territoire d'Alberta à travers le Pas-du-Nid-de-Corbeau jusqu'à Nelson, dans la Colombie-Anglaise, une somme n'excédant pas \$3,630,000 (voir page 3991, 11 juin 1897).

(En comité.)

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : J'espère que la Chambre me permettra de lui soumettre cette résolution sans l'accompagner de longues remarques, et cela pour plusieurs raisons. D'abord, cette résolution a été déposée sur le bureau de la Chambre depuis quelque temps déjà, et je crois qu'elle explique d'une manière suffisamment détaillée les conditions de l'arrangement en vertu duquel on propose d'accorder une subvention à ce chemin entre Lethbridge et Nelson. De plus, je crois comprendre du leader de la Chambre que l'honorable chef de l'opposition désire profiter de la seule occasion qu'il aura, cette après-midi, d'exposer ses vues sur ce projet du gouvernement. Pour ces raisons, j'amène la question avec plaisir devant la Chambre, bien que je n'aie pas pu, je l'avoue, réunir tous les matériaux que j'aurais voulu, pour discuter plus à fond cette entreprise.

Ce n'est pas parce que je la considère comme peu importante que je me propose d'être bref en exposant ma manière de voir et celle du gouvernement à ce sujet. Je considère, au contraire, la question comme d'une extrême importance. Elle est importante, d'abord, par la dépense considérable qu'elle nécessite, mais surtout, parce que les autres entreprises auxquelles elle viendra en aide, si le parlement l'adopte, sont d'une valeur incalculable, non seulement pour la Colombie-Anglaise, mais pour tout le Canada. Je suis loin d'être indifférent à l'aspect financier de la question. Je me rends parfaitement compte du sentiment qui existe, non seulement dans le parlement, mais dans tout le pays, que le gouvernement et le parlement doivent faire preuve de la plus grande prudence et des plus minutieuses précautions, et d'une stricte économie en accordant de l'aide à cette entreprise.

Je le sais parfaitement, et je sais aussi que bien des gens pensent que l'accroissement de la dette publique en vue d'aider les chemins de fer et autres entreprises est une chose qui ne doit se faire qu'avec les plus grandes précautions et après ample considération. J'approuve entièrement ces idées, et je crois exprimer l'opinion de tout le gouvernement en disant que nous approuvons tous ces sentiments. Quoi qu'il en soit, M. l'Orateur, nous ne pouvons pas ignorer que la position spéciale dans laquelle se trouve placée une portion de notre pays, une région vaste et considérable, oblige le gouvernement à prêter une main secourable pour l'exécution de certains travaux de développement et d'exploitation. Je prétends que ce ne serait pas de l'économie, mais bien du gaspillage de rester les bras croisés, du moment qu'après mûr examen et étude complète d'une proposition qui nous est soumise, nous nous apercevons que cette entreprise mettrait à notre portée des ressources de haute valeur dont le développement stimulerait toutes les autres industries du pays et ajouterait grandement à sa richesse. Refuserions-nous à ces entreprises méritantes le concours nécessaire? Nous manquerions au devoir qui nous incombe non seulement pour le présent mais aussi pour l'avenir, comme gouvernants de ce pays, si nous ne prenions pas l'affaire en main, si nous ne conseillions pas le parlement et si nous ne montrions pas au peuple l'opportunité de fournir l'aide raisonnable nécessaire pour mener à bonne fin une entreprise de cette importance. Cet exposé m'amène à considérer si l'entreprise actuelle revêt le caractère que je viens de décrire, si elle rentre dans la catégorie de celles qui nous justifient de demander l'appui du pays aux prix mêmes d'un accroissement des charges publiques et je crois pouvoir traiter cette question en toute confiance, pour plusieurs raisons. D'abord, je dois dire que j'ai parcouru, sinon toute la route du nouveau chemin de fer, au moins une grande partie de la région qu'il desservira, et j'ai eu l'occasion de me former une opinion sur la nature du développement qui s'opère là-bas et sur la rapidité avec laquelle il s'accroît encore si la ligne est construite. A tort ou à raison, cette visite m'amena à juger qu'il était nécessaire pour le gouvernement de s'occuper de la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Je n'avais pas encore décidé de quelle façon la question devait être traitée. Mon examen de la situation ne m'avait pas encore fait conclure si le gouvernement devait faire de la construction une entreprise gouvernementale, ou simplement prêter son aide à une compagnie. Mais j'étais

convaincu que tant que le gouvernement ne ferait pas une chose ou l'autre, cette région n'aurait pas de longtemps un chemin de fer. Cette opinion que j'ai conçue n'a pas été modifiée depuis par ce que j'ai vu et entendu dans la presse et ailleurs. Je sais que l'on dit que le Pacifique aurait été à même, sans aucune aide du gouvernement, de mener à bonne fin l'entreprise. Je sais qu'à une assemblée des actionnaires de cette compagnie, tenue il y a deux mois, il a été dit que si le gouvernement n'aidait pas le Pacifique, celui-ci prendrait l'affaire en main sans assistance. Mais je ne crois pas que cette déclaration était l'énoncé d'un fait autant qu'une assertion destinée à créer une impression dans un autre but sur l'opinion publique, ou même sur le gouvernement; je ne crois pas que cela vouldit dire que la compagnie était prête à risquer les fortes sommes qu'entraînait la construction de la ligne, car je ne crois pas qu'à ce moment-là, ni le Pacifique ni une autre compagnie n'était en état d'entreprendre le travail. Ce n'est donc pas trop dire, que d'affirmer que si le gouvernement ne venait pas en aide à une compagnie capable de mener l'affaire à bonne fin, ou ne construisait pas la ligne lui-même, bien des années s'écouleraient avant que le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau devint un fait accompli.

Ce n'est pas une question nouvelle, elle a été largement discutée dans la presse. Elle a même été plus ou moins discutée en dehors de la presse. Des propositions ont été déposées sur notre bureau à ce sujet, et nos amis de l'autre côté de la Chambre lorsqu'ils étaient au pouvoir ont senti toute l'importance de venir au secours d'une compagnie désireuse d'entreprendre le travail, ils ont même présenté des propositions dans ce but. Il est vrai qu'elles n'ont pas passé, je ne crois pas même que le parlement les ait discutées, mais elles ont été déposées, l'attention publique a été attirée sur ce sujet en plus des discussions qui se sont soulevées dans la presse des divers partis. A bien des points de vue, la construction d'un chemin de fer dans cette région minière est devenue une question vitale et il est nécessaire que le gouvernement s'en occupe. C'est parce que le gouvernement avait compris cela que mes collègues ont cru qu'il serait prudent pour moi, ministre de ce département, de saisir la première occasion de visiter la région qu'atteindrait cette ligne pour réunir toutes les informations possibles afin de les aviser en connaissance de cause. Comme je l'ai dit, c'est ce qui a été fait. Je suis revenu de la Colombie-Anglaise convaincu, pour plusieurs raisons, qu'il était nécessaire de faire quelque chose, et que toute somme que le gouvernement entendait consacrer à la construction ou à aider la construction d'une ligne devrait être décidée au plus tôt, pour permettre de retirer le plus tôt possible les avantages résultant de la construction de la ligne. Je pense qu'à cet égard, l'opinion publique a été parfaitement sondée. Maintenant, la question à décider, celle de savoir si le parlement doit agir, dépend du jugement que le parlement se formera sur l'importance de ce chemin de fer en particulier, et sur la valeur de la contrée qu'il traversera. Quelques personnes critiquent notre proposition, et j'admets que cette critique est naturelle, en disant que cette somme de \$11,000 par mille pour 300 milles de chemin de fer doit être payée pour la construction d'une ligne dans une région et à travers une contrée absolument minière, en d'autres termes, que les avanta

ges qu'offre le pays, l'attrait qu'il peut avoir, les richesses qu'il renferme ne peuvent être connues que par le développement postérieur et que, seule, cette connaissance subséquente peut indiquer si l'entreprise est sage. On prétend que tant que nous ne saurons pas si les richesses qu'on annonce existent réellement, il ne serait pas raisonnable d'encourir des dépenses considérables pour pousser cette entreprise. Lorsque cette objection se soulève, on est enclin à se demander ici : Après avoir examiné le terrain, si vous mettez à contribution toutes les informations qui existent au sujet de la nature du pays ; si les résultats de ces examens vous convainquent qu'il y a là une richesse, n'est-il pas raisonnable, n'est-il pas nécessaire de construire un chemin de fer, de créer des facilités de transport pour permettre le développement de cette région ? Vous ne pouvez pas supposer que le développement du pays précéderait l'établissement des facilités de transport et la construction des chemins de fer. L'un est la conséquence de l'autre, mais c'est le développement qui est la conséquence de l'existence des facilités de transport. Ainsi, ceux qui croient que nous devrions avoir une connaissance plus approfondie avant de nous décider à fournir des facilités de chemin de fer, qui disent que nous devrions savoir si les ressources justifient cette dépense, avant de les faire, soulèvent réellement un obstacle insurmontable au développement du pays. Il nous faut le chemin de fer, si nous voulons développer la contrée et mettre au jour des ressources que je crois, d'après des renseignements indiscutables, virtuellement inépuisables et dont la jouissance ajoutera à la richesse et à l'importance du pays, et, de plus, augmentera la population, ce qui correspond à augmenter le revenu général tiré des droits de douane.

Je vais occuper quelques-uns des instants que m'accorde le comité pour citer les informations officielles et, je crois, fidèles qui ont été recueillies sur la Colombie-Anglaise. J'ai le rapport de M. W.-A. Carlyle, minéralogiste provincial, et un homme d'une valeur indiscutable. Je présume que ces messieurs le connaissent bien. Je ne le connais pas, mais on me dit que c'est un homme soigneux, méticuleux et prudent. Il a réuni sur la Colombie-Anglaise une foule de renseignements importants et qui intéresseront, je crois, le comité, car si nous acceptons les assertions de M. Carlyle—qu'il paraît lancer avec soin et exprimer avec prudence et modestie—si nous acceptons ces assertions comme fondées en fait à l'égard des recherches minières de la Colombie-Anglaise, il ne peut rester aucun doute dans l'esprit de personne sur la sagesse de contribuer réellement à la construction immédiate de cet important chemin de fer. D'après les rapports vérifiés par ce monsieur, je vois qu'il s'est produit un accroissement constant de la production minière de la Colombie-Anglaise dans les six ou sept dernières années. Le produit des mines de la Colombie-Anglaise en 1890 s'élevait en valeur à \$2,600,000, chiffres ronds. En 1891, il montait à \$3,500,000 ; en 1892, il se produisit une légère réaction et le produit descend à \$3,000,000 ; en 1893, \$3,588,000 ; en 1894, \$4,225,000 ; en 1895, \$5,655,000 ; en 1896, \$7,146,000. Cet état indique la valeur de l'or, argent, plomb et cuivre produits. Je crois avoir le droit d'insister devant le comité sur cet exposé, non seulement à cause de son exactitude, mais parce qu'il dissipe l'idée erronée que il y a existé dans l'esprit de quelques-uns que le développement de la Colom-

M. BLAIR.

bie-Anglaise jusqu'à ce jour s'est accompli par bonds irréguliers et que le chiffre de 1896 qui indique une valeur brute de plus de sept millions de dollars pour le produit de ces métaux, ne représente qu'une production irrégulière et n'est pas l'effet d'un développement régulier.

Je crois que les chiffres que je viens de donner doivent suffire pour montrer qu'il n'en est pas ainsi et que le développement a été assez régulier et assez graduel, pour prouver d'une façon concluante qu'il ne peut que continuer à l'avenir. Maintenant, je trouve ceci à l'égard des résultats obtenus entre 1895 et 1896 : le district de Caribou a produit en 1895 \$282,000, et en 1896, \$384,000. Le district de la Kootanie-ouest a produit en 1895, \$2,223,000, et en 1896, la production a atteint \$4,000,000. Il en est de même dans les différents districts de la province. Il ne faut pas supposer et je ne pense pas qu'un seul de ces messieurs ignore que la richesse minière de la Colombie-Anglaise ne réside pas dans un district seulement. Le développement s'est produit dans Caribou, dans la Kootanie-ouest, dans la Kootanie-est et dans plusieurs autres sections. S'il faut en croire les informations qu'on nous a fournies de diverses sources, il n'y a guère de section de la Colombie méridionale, au moins, dont le développement considérable en matière de production minière ne puisse être assuré aussitôt que les facilités nécessaires à l'exploitation seront obtenues. Sans parler d'un district en particulier, je vais me contenter de lire dans le livre de M. Carlyle un exposé des résultats généraux. M. Carlyle parle longuement des principaux districts :

La production des mines de la Kootanie, si on les compare aux centres minières d'autres pays, pourra ne pas paraître, pour un lecteur superficiel, aussi considérable ; mais si l'on se rend compte des conditions, si l'on songe qu'une contrée d'une superficie territoriale énorme s'ouvre rapidement au milieu de difficultés innombrables ; que le capital nécessaire fourni jusqu'à présent a été bien modique ; qu'en réalité, pas une seule mine n'a eu le temps de se développer suffisamment et de se mettre sur un pied convenable pour l'extraction du minerai et l'achèvement de travaux complémentaires d'exploration, cette production dénote un état de choses florissant et plein de promesses.

Il continue en parlant en termes analogues des autres districts de la province. J'ai encore entre les mains un autre exposé qui fait autorité et que je tiens à communiquer au comité. Un représentant du gouvernement impérial allemand a visité récemment la Colombie-Anglaise et a passé plusieurs mois dans la région dont j'ai parlé, et dans celle de la frontière dont il a fait une étude attentive. C'est un minéralogiste d'expérience qui a étudié la situation en Australie et dans l'Afrique méridionale, ainsi que dans les autres centres minières du monde ; je suppose que c'est en considération de ses connaissances à cet égard que le gouvernement impérial allemand l'a chargé de la mission de faire un rapport attentif sur les ressources et l'avenir de la province de la Colombie-Anglaise et de l'Etat américain adjacents, l'Etat de Washington. Il a parcouru ces deux régions. Je n'empêterai pas sur le temps du comité pour lire des extraits de cet intéressant rapport. Je l'ai trouvé très intéressant, car il est soigné et modéré, c'est le rapport d'un homme décidé à ne pas exagérer la situation, ni à embellir les faits, c'est celui d'un homme qui n'a en vue que de faire un rapport impartial pour renseigner à fond son gouvernement.

M. WILSON : Comment s'appelle ce monsieur :

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Son nom est Hans Geise. Il a parcouru les districts de la Colombie-Anglaise que j'ai énumérés. Il est passé d'abord par Rossland, puis dans la section de la Kootanie-ouest et est, à Boundary-Creek jusqu'à Lilloet, et son étude comprend toutes ces portions de la Colombie-Anglaise. Voici ce qu'il dit de Boundary-Creek :

La troisième division est Boundary-Creek même, avec ses divers camps. Il n'est pas facile de décider de la supériorité d'un point sur un autre. Midway est au centre de la région la plus étendue, mais c'est en dehors des camps de Boundary-Creek. Il a donc surgi dans la vallée de Boundary-Creek trois petits villages: Greenwood-City, Anaconda et Boundary-Falls, dont chacun se prétend le plus avantageusement situé et, naturellement, la place de l'avenir; mais ils sont tous rapprochés, la vallée est étroite et il est naturel de supposer qu'un jour, la vallée formera une longue cité de plusieurs milles de longueur.

Je demande au comité de bien comprendre la valeur de ce rapport, c'est une information d'une autorité indépendante, c'est l'opinion d'un homme qui n'a aucun intérêt à exagérer les conditions favorables du pays qu'il décrit. Il fait un rapport pour la seule information de son gouvernement, et nous voyons ici qu'il affirme, après avoir soigneusement examiné la position et d'après ce qu'il connaît du développement minier dans les autres pays du monde, qu'il est tout naturel de supposer qu'un jour la vallée de Boundary-Creek ne formera qu'une seule cité continue. De quoi dépend donc ce résultat final? Il dépend seulement des facilités de transport dont jouira ce pays, des chemins de fer qui seront construits et des moyens qui seront fournis aux gens qui se rendront là afin de développer le pays, pour obtenir les provisions et la houille et pour faire sortir du pays le produit des mines. Tout dépend de cela, et il me semble que c'est une question sérieuse de savoir si le parlement a le devoir d'accorder immédiatement son assistance pour prendre possession absolue, si c'est possible, de cet intéressant territoire.

Le comité ne doit pas perdre de vue que cette importante section du pays est située tout près de la frontière des Etats-Unis, et pas bien loin d'une ligne principale de chemin de fer. Il ne faudrait pas bâtir bien des milles de chemin de fer pour pénétrer dans la section de Boundary-Creek. La population au sud de la frontière pourrait fort bien faire pour cette contrée de frontière ce qu'elle a déjà presque fait pour le district de la Kootanie, elle pourrait fort bien en faisant pénétrer une ligne de chemin de fer dans cette région s'en emparer au point de vue du commerce et des affaires, nous enlever le trafic de notre pays, l'enlever à l'est et à l'ouest jusqu'à la côte pour l'amener de l'autre côté de la ligne. Je sais que cela est déjà fait pour la Kootanie. Comment, M. le président, il suffira, je crois, pour créer une impression sur l'esprit de cette Chambre et du public, de dire que les Américains de l'Etat de Washington, appréciant les avantages de posséder la Colombie-Anglaise et les ressources qui n'y sont pas encore développées, ont construit un chemin de fer pour remonter la région de la Kootanie et accaparer le commerce et le trafic de cette région avec les produits duquel ils ont élevé la cité de Spokane, qui vit des richesses provenant de la Colombie-Anglaise. La cité de Spokane est aujourd'hui florissante et compte 35,000 habitants. Si vous allez dans cette cité et si vous conversez avec quelques hommes d'affaires, ils vous diront que la prospérité de la ville et son

accroissement de sept ou huit mille habitants il y a quelques années à trente-cinq mille aujourd'hui, est dû au développement de la Colombie-Anglaise. Ces gens-là étaient sur les lieux et ont profité du commerce. Il est donc très important pour le comité de discuter si nous allons garder le contrôle de ce pays au point de vue des affaires, ou si nous allons laisser nos voisins du sud nous enlever, sous les yeux, ce commerce, autant qu'on peut considérer un enlèvement ce détournement instinctif du trafic dans leur direction. Le visiteur allemand conclut ses remarques par cette observation générale, que je crois utile de faire connaître aux membres de ce comité. Il dit :

Il semble impossible de concevoir quel sera l'effet de ces dépôts miniers d'une richesse et d'une profusion apparemment illimités sur le pays où on les trouve aujourd'hui.

Je signale aux membres du comité l'importance de cette assertion. C'est le témoignage d'une autorité extérieure. Ce n'est pas le témoignage d'un homme qui cherche un subsidé de chemin de fer, qui peut être poussé à donner une teinte favorable à son travail. C'est une autorité indépendante et compétente qui a toute son importance. Il dit :

Des experts qui ont visité les terrains aurifères de l'Afrique méridionale et de l'Australie occidentale sont unanimes à dire que les terrains miniers de la Colombie-Anglaise ne le leur cèdent en rien et, tout bien considéré, leur sont même supérieurs, à plusieurs points de vue. Dans l'Afrique méridionale, la roche aurifère constitue le lit d'un ancien lac de 65 milles de long et de 35 milles de large; la roche agglomérée ou apparaît l'or varie en largeur de 3 à 100 pieds. Les veines de largeur petite ou moyenne contiennent seules assez d'or pour valoir l'exploitation. La valeur moyenne du minerai est de \$10. La région est sèche et inhospitalière, le bois pour boiser les mines manque absolument.

Dans l'Australie occidentale, les mines peuvent être très riches, mais la contrée est dans des conditions encore plus défavorables; le bois et l'eau font entièrement défaut. On se trouve là-bas en face d'une proposition d'élever l'eau à 2,500 pieds et de la faire passer à travers un désert de 225 milles. De plus, le minerai, dit-on, est d'ordre inférieur. Le district minier de la Colombie-Anglaise possède des filons considérables de minerai de haut degré et encore plus de filons de degré inférieur; les minerais sont, dit-on, excellents pour la fabrication de la matte et pour l'affinage, parce qu'ils contiennent leur propre fondant.

Le territoire où se trouve ici la roche aurifère est certainement plus étendu que le territoire sud africain.

Tous les matériaux nécessaires pour l'affinage sont à profusion sous la main: bois, charbon, chaux, eau, etc. Presque partout, l'on trouve dans les ruisseaux de la montagne des pouvoirs hydrauliques de toutes les puissances. Le climat est toute l'année doux et agréable; l'hiver n'arrive que tard dans l'année, et bien que la neige tombe presque continuellement, il ne fait pas très froid, sauf dans une courte période de janvier.

La culture peut se pratiquer dans toutes les vallées; des districts agricoles étendus dans l'Etat de Washington et dans la province canadienne d'Alberta sont juste à portée pour fournir la nourriture aux millions d'hommes qui, un jour, auront besoin de leurs produits. Le district sera bientôt traversé par plusieurs chemins de fer qui toucheront à tous les camps miniers assez importants pour justifier un arrêt.

Voilà une opinion à laquelle on peut, je crois, attacher de l'importance. Elle provient d'une source absolument indépendante dans tous les cas du pays que traverse le chemin. Cette opinion répond, je crois, aux questions que je posais au début, et elle doit faire disparaître tous les doutes qui pouvaient exister du devoir qui s'impose au gouvernement de s'emparer du commerce qui résultera de la construction du chemin de fer, avant que ce commerce tombe aux mains d'un autre pouvoir ou d'un autre pays.

M. LOUNT : Pourrais-je demander à l'honorable ministre d'où provient le rapport qu'il vient de citer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce monsieur a envoyé ce rapport au gouvernement allemand. Je ne connais pas les circonstances, mais je suis informé que celui qui a fait ce rapport, l'a fait à la demande de son gouvernement. J'ai été instruit de l'existence de ce rapport par un monsieur que j'ai rencontré à New-York, et il a pu m'en procurer une copie. J'ai cru que ce rapport serait précieux, et en le lisant, j'ai constaté qu'il était d'une très grande valeur ; j'en ai lu des extraits pour faire connaître au comité l'opinion d'une autorité certainement indépendante, — et nous pouvons raisonnablement ajouter — d'une autorité compétente. Et si vous lisez ce rapport, vous verrez que l'auteur expose ses opinions avec beaucoup de soin, et les conclusions auxquelles il en est arrivé, sont de la plus grande importance pour le peuple de ce pays, et justifient le gouvernement de supposer que le développement de la Colombie-Anglaise peut atteindre des proportions que nous n'avons pas encore rêvées. Ceux qui ont la responsabilité d'administrer les affaires du Canada, ont un devoir à remplir : c'est de ne pas laisser échapper l'occasion et de ne pas indûment retarder de donner à cette région les moyens de communication dont nous avons besoin avant toutes choses, — afin de tirer parti de la grande richesse de cette contrée. Si nous voulons servir les gens qui sont venus s'établir aussi rapidement dans la Colombie-Anglaise, et si nous voulons en faire venir d'autres, nous devons faire quelque chose, et immédiatement, afin de stimuler la production de la richesse dans cette région. Par cette résolution, nous demandons au parlement d'accorder une subvention de \$11,000 par mille pour construire cette voie ferrée. Vous remarquerez que le gouvernement, en présentant cette proposition sous cette forme, a cru qu'il était préférable d'accorder une subvention que de construire lui-même le chemin. Sans doute, il y a beaucoup de personnes qui ont cru qu'il aurait été mieux que le gouvernement entreprît l'ouvrage, mais, bien que cette opinion soit plus ou moins partagée par des membres de ce parlement, j'ai pensé qu'il fallait agir de concert dans cette matière, et que nous devons compter sur l'appui du parlement pour exécuter le projet que nous avons adopté. Nous n'en sommes pas venus à une décision finale, sans peser le pour et le contre, et sans assurer, par les termes mêmes de cette résolution, toutes les garanties raisonnables et possibles.

Je sais qu'en lisant les paragraphes de cette résolution, on croira que peut-être nous aurions dû obtenir de meilleures conditions, avant d'en venir à la conclusion d'accorder de grandes subventions, pour l'exécution de cette entreprise, à une compagnie de chemin de fer, et surtout à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais que le parlement et le pays soient bien certains que les conditions que nous avons insérées dans cette résolution sont les meilleures que nous pouvions obtenir, pour l'exécution de cette entreprise, ou pour venir en aide à une compagnie pour la construction du chemin de fer. Dans tous les cas, c'était ce qu'il y avait de mieux à faire, aujourd'hui ; ce qu'on aurait pu faire dans quelques années, personne ne peut le dire. Mais si nous devons en venir à une entente avec le chemin de fer Canadien

M. BLAIR.

du Pacifique pour exécuter maintenant cette entreprise, — construire les deux premiers cent milles, ou environ, avant la fin de l'année 1898, — les conditions contenues dans la résolution soumise au parlement sont les meilleures qu'il était possible d'obtenir. Le comité remarquera que nous avons cherché à soulager le pays, dans une large mesure, du tarif établi depuis la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous avons imposé à la compagnie des conditions qui restreignent grandement ses pouvoirs actuels. Nous avons inclus dans l'un des paragraphes de cette résolution une longue liste des articles dont on fait une grande consommation dans les provinces de l'ouest, et nous avons obtenu du chemin de fer Canadien du Pacifique un engagement par lequel cette compagnie s'oblige à faire une très sensible réduction dans les taux et tarif qui sont actuellement en vigueur. Nous avons aussi fait consentir le chemin de fer Canadien du Pacifique à ce que le tarif, sur toutes les marchandises expédiées de ou à toute partie de la province traversée par ce chemin, ou sur toutes les marchandises expédiées sur cette ligne à ou de la Colombie-Anglaise, sera sujet à la revision et au contrôle du comité des chemins de fer du Conseil privé, ainsi que le tarif des autres compagnies de chemin de fer du Canada, pour le transport des marchandises expédiées de toute partie du Canada à la Colombie-Anglaise et pour le transport des marchandises expédiées de toute partie de la Colombie-Anglaise traversée par cette ligne à toute partie du Canada. Le gouvernement a obtenu, dans son contrat avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, la rescision de la clause actuelle de dix pour cent. A compter de ce jour, relativement au transport des marchandises d'une certaine classe, entre plusieurs points, le tarif sera sous le contrôle du comité des chemins de fer du Conseil privé aussi longtemps que ce comité exercera un contrôle sur les matières ; ou sous le contrôle d'une commission si jamais une commission de chemin de fer est établie pour cette fin.

On a beaucoup parlé — et je n'entendrai pas beaucoup plus longtemps sur ce sujet — des immenses terres que recevra comme subventions le chemin de fer Canadien du Pacifique, en vertu d'un arrangement qu'il a fait avec une autre compagnie constituée en corporation sous l'empire des lois de la Colombie-Anglaise, laquelle compagnie doit obtenir une subvention du gouvernement de cette province, si ce chemin est construit. Je veux parler du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise. En vertu d'une législation provinciale, la Colombie-Anglaise a promis à cette compagnie, comme subvention, 20,000 acres de terres par mille sur tout le parcours de ce chemin, et ces terres qui iront à la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise comprennent, croit-on, une immense étendue de riches terrains houillers. On ne sait pas s'il y a beaucoup d'autres terrains miniers, mais il est absolument certain qu'une grande partie des terres dans le voisinage immédiat du Pas-du-Nid-de-Corbeau sont de riches terrains houillers qui passeront en la possession de la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, lorsque ce chemin sera construit. Il est connu qu'en vertu d'une entente intervenue entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et cette compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, le chemin de fer Canadien du Pacifique acquiert la propriété d'une partie de

ces terrains houillers. Je crois que l'on a estimé que l'étendue de ces terrains houillers compris dans le circuit de ces 20,000 acres par mille, était, en tout, d'environ 200,000 à 250,000 acres. Je crois que l'on a fait une estimation de ce genre. Sans doute, tout ce circuit ne contient pas de gisements houillers de la même étendue et de la même richesse.

Certaines parties de ces terres ont beaucoup plus de valeur que certaines autres parties, mais il n'y a pas de doute que la superficie en est considérable. Les gisements ont une grande valeur ; et en vertu de l'arrangement conclu entre la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, celle-ci va acquérir la propriété d'une partie de ces terrains houillers, l'autre partie restant la propriété de la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise.

M. FOSTER. Dans quelle proportion s'est faite la division entre les deux compagnies ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne connais pas très bien les détails de l'arrangement entre la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais je sais très bien, d'après les renseignements que j'ai reçus de cette dernière, que le chemin de fer Canadien du Pacifique sera en état de remplir les conditions de la proposition que nous lui avons faite, savoir, les conditions que nous lui avons imposées avant qu'il puisse obtenir aucune subvention pour construire ce chemin, de nous passer un titre de propriété pour 50,000 acres de ces terrains houillers. En vertu de la convention actuellement existante, le chemin de fer Canadien du Pacifique peut bien ne pas avoir un droit de propriété sur toute cette superficie ; peut-être qu'en vertu de cette convention, il n'avait pas l'intention d'obtenir une aussi grande étendue de terrains houillers ; mais, dans ce cas, le chemin de fer Canadien du Pacifique, devra modifier la convention qu'il a faite, et s'il n'a pas assez de terres, en obtenir d'autres afin d'être en état de remplir les conditions que nous lui imposons, conditions qu'il doit remplir au préalable et avant de pouvoir obtenir une subvention quelconque relativement à ce chemin de fer.

M. FOSTER : Comme il y a, suivant les estimations, une superficie de 250,000 acres de terrains houillers, et comme le gouvernement canadien doit être mis en possession de 50,000 acres, l'honorable ministre (M. Blair) veut-il faire voir à la Chambre que la division de ces terres qui a eu lieu avec Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, est d'une nature telle, que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique devra modifier cette division, afin d'obtenir pour nous 50,000 acres, quoi qu'elle n'en ait pas pour elle-même ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Nous allons en conclure que la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise aura 200,000 acres de ces riches terrains houillers pour rien ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme cette compagnie les obtient

pour rien, je laisserai l'honorable député (M. Foster) déduire les conséquences des faits qu'il connaît, ou qu'il peut apprendre. Je n'aimerais pas à affirmer que la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise obtient ces terres pour rien.

M. FOSTER : Cette compagnie n'a pas à construire le chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX. Je n'aimerais pas à affirmer que la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise obtient ces terres pour rien, par ce que l'on me dit, — je ne puis m'assurer de l'exactitude de ce renseignement, — mais, l'on me dit que la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise a dépensé environ \$100,000. S'il en est ainsi, elle n'obtient pas ces terres pour rien. Elle acquerra les terres aux conditions imposées pour la construction de ce chemin. Si le chemin de fer est construit, la compagnie a les terres, et si le chemin n'est pas construit, elle ne les obtient pas. Sans doute, l'imagination populaire prête une grande valeur aux terrains houillers de ce district ; les gens n'ont qu'à s'asseoir et à calculer, et s'ils ne calculent pas eux-mêmes, ils font calculer par d'autres combien peut bien contenir de tonnes de houille cette vaste étendue de terre, et l'on arrive à y découvrir des millions et des millions de tonnes. Il peut en être ainsi ; peut-être que ces terrains sont en réalité ce que l'on suppose ; mais aussi leur richesse peut être bien moins considérable qu'on ne le suppose ; car, après tout, en grande partie, ce sont là des conjectures.

Le rapport des ingénieurs de la commission géologique ici dit que les perspectives sont des plus brillantes pour une vaste production de houille dans ce district-là, et que la superficie des terrains houillers est immense. Cependant, la conclusion que nous pouvons raisonnablement tirer, c'est qu'il y a là des gisements houillers probablement suffisants pour approvisionner de houille cette partie du pays pendant des centaines et peut-être des milliers d'années. Mais, dans certains quartiers, je dois le déclarer, on est disposé, après avoir calculé l'immense quantité de houille qu'il y a dans ce district, d'en évaluer chaque tonne et de conclure ensuite que les gens qui obtiennent cette subvention de chemin de fer acquièrent des terrains d'une valeur de plusieurs millions de dollars, en échange de la construction de quelques centaines de milles de voie ferrée. Or, il me semble véritablement que si nous examinons ce sujet d'une manière pratique et raisonnable, ces calculs sont extrêmement illusoire et exagérés. Vous pouvez, en tout temps, acheter ces terrains houillers du gouvernement de la Colombie-Anglaise, à raison de \$5 l'acre. Il y a une compagnie qui en possède environ 10,000 acres dans le voisinage immédiat de l'endroit où nous allons construire ce chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et qui les a achetés du gouvernement de la Colombie-Anglaise pour un peu moins de \$5 l'acre. Telle est la valeur que le gouvernement de la Colombie-Anglaise donne à ces terrains houillers. La valeur sera peut-être plus grande après la construction du chemin de fer ; j'espère et j'ai pleine confiance qu'il en sera ainsi. Le fait que l'on ne pouvait atteindre ces terrains par chemin de fer a peut-être contribué pour beaucoup à les maintenir à bas prix ; mais même après la cons-

truction du chemin de fer, la houille aura une valeur beaucoup plus grande pour le pays, pour les gens qui voudront s'en servir pour des entreprises manufacturière, minières et autres, que pour les propriétaires de ces terrains, lesquels n'auront certainement pas le monopole de la houille.

Un tel monopole était à craindre, parce que, malheureusement,—je parle ainsi au point de vue de l'intérêt public,—des gens qui possèdent ces 10,000 acres de terrains houillers adjacents au chemin de fer projeté, forment partie de la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise et il y aurait eu un monopole si cette compagnie l'avait construit ce chemin de fer et obtenu ces terres comme subventions; car je crois que la superficie des terres qu'elle aurait obtenues comme subventions aurait compris tous les terrains houillers de la Colombie-Anglaise. Et je puis dire que j'ai été moi-même fortement pénétré du danger qu'il y a dans l'établissement d'un pareil monopole qui se formerait, si ce chemin était construit par la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, et dans un discours que j'ai fait là-bas, j'ai attiré l'attention de la population de cette province sur le danger qu'il y aurait dans l'établissement d'un tel monopole qui serait non seulement un monopole de terrains houillers, mais encore des terres boisées et un monopole des autres richesses de ces terres que l'on devrait acquérir comme subventions pour construire ce chemin.

M. FOSTER : Est-ce que la concession de ces terres comporte aussi la concession des minéraux qu'elles peuvent contenir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, tout, exceptés les métaux précieux, Cette concession comporte les métaux communs, je crois; mais il n'est que juste de dire que les concessionnaires sont soumis aux règlements faits par la province de la Colombie-Anglaise. De sorte qu'en vertu des règlements relatifs aux explorations et exploitations minières, le monopole que donnerait la possession de ces terres quant à la production minière ordinaire, ne serait peut-être pas très considérable ou très alarmant. Mais il me semble que si ces terrains houillers et ces terres boisées d'une aussi grande étendue devenaient la propriété d'une seule corporation, ce serait un sérieux obstacle au développement futur de la province; et le gouvernement a traité ce sujet d'une manière pratique, et nous avons pris les moyens d'assurer l'avenir de cette contrée contre tous les inconvénients qui pourraient surgir de l'établissement des monopoles que je viens d'indiquer.

Nous croyons avoir absolument garanti cette province de l'établissement d'un monopole qui pourrait être un obstacle à son développement futur. Nous avons d'abord stipulé que, pour obtenir sa subvention, le chemin de fer Canadien du Pacifique devra transporter au gouvernement du Canada, dans l'intérêt du peuple canadien, au moins 50,000 acres de ces terrains houillers. Or, en faisant l'acquisition de ces 50,000 acres, si l'on en a calculé la valeur comme le font certaines personnes, nous obtenons assez pour construire quarante ou cinquante chemins de fer comme celui-ci. Mais, nous plaçant à un point de vue pratique et prenant la valeur réelle de ces terres à l'heure qu'il est, ou lorsque le chemin sera construit, nous n'obtenons pas, je crois, une propriété d'une grande valeur, pécuniairement parlant. Ce n'est pas au

M. BLAIR.

point de vue de la valeur de ces terres en dollars et en cents que nous nous sommes placés lorsque nous avons cru imposer cette condition à l'octroi d'une subvention. Je ne dis pas à ce comité que dans ces 50,000 acres nous avons une propriété qui vaut tant en argent; ce n'est pas là un fait qui me paraît digne d'une grande considération; mais en obtenant ces 50,000 acres, il est en notre pouvoir d'empêcher l'établissement dans ce pays d'un grand monopole de la houille, lequel pourrait étouffer, s'il le pouvait, le développement minier de la Colombie-Anglaise. Voilà la valeur que nous attachons à cette condition de notre subvention. Nous n'acquerrons pas ces 50,000 acres pour les offrir en vente, trouver un acheteur et grossir le trésor du Canada. Tel n'est pas notre but. Notre but est d'avoir ces terres sous la main du gouvernement, de sorte que si jamais arrive le temps où les propriétaires des terrains houillers voisins ne les employaient pas comme ils devraient le faire, et ne donnaient pas à la population de cette contrée la chance d'acheter sa houille à des prix raisonnables, soit au moyen d'une coalition ou d'un monopole, il sera en notre pouvoir de faire la concurrence ou de stimuler la concurrence que nous croyons nécessaire pour assurer à la population ce qu'elle est en droit d'espérer, savoir: les moyens d'acheter sa houille à des prix raisonnables. Voilà notre but en obtenant possession de ces 50,000 acres. Lorsque vous examinez quelle masse de houille est contenue dans une acre de terrain houiller, vous pouvez vous imaginer l'énorme quantité qu'il doit y avoir dans une étendue de 50,000 acres, et combien il est oiseux d'essayer à évaluer cette houille à la tonne ou à l'acre. C'est un fait, je crois, que dans tout district houiller ordinaire, l'étendue des gisements n'exède pas cinq ou six cents acres; et si un homme qui veut commencer l'exploitation d'une houillère découvre qu'il a cinq ou six cents acres, il considère que dans cette étendue, il a assez de houille pour lui, ses enfants et ses petits enfants, tout en en extrayant cependant une énorme quantité chaque année.

Ainsi, il est facile de se perdre en essayant à faire le calcul de la quantité de charbon que la Colombie-Anglaise peut renfermer dans son sein. Tout ce que nous avons voulu faire a été de rendre le gouvernement de ce pays maître de la situation pour tout le temps à venir,—la création de tout monopole. Il en est de même pour les terres boisées. Une très grande partie du bois est brûlé, mais il y a encore de très vastes forêts où l'on peut se procurer le bois de construction, et cette question du bois de construction devient de plus en plus dans la Colombie-Anglaise une question d'actualité. La population n'aime pas que ses terres boisées de bois de construction soient entre les mains de vastes monopoles, de compagnies qui le vendent aux plus hauts prix qu'elles peuvent arracher et ne donnent aux mineurs aucun avantage de se procurer cet important article à des prix raisonnables. Il faut que nos mineurs aient du bois afin de pouvoir se livrer avec succès à l'exploitation des mines. Notre but est de protéger la population de la Colombie-Anglaise contre un état de choses dû, nous croyons, à la législation quelque peu inconsidérée de son propre gouvernement. Notre but est de protéger la population de la Colombie-Anglaise, dans tous les cas la population des districts miniers, contre les conséquences désastreuses qui résulteraient de la possession, par des monopoles, de ces riches terres boisées.

Nous avons, par les conditions de ce contrat, mis le peuple de la Colombie-Anglaise à l'abri d'un tel danger pour l'avenir. Nous ne désirons pas avoir ces terres pour des fins de spéculation ; mais nous nous efforçons de servir de plus hauts et de meilleurs intérêts plutôt que de retirer un profit pécuniaire en faisant l'acquisition de ces terres au nom du gouvernement, et je crois que nous avons stipulé dans cette convention des conditions de nature à protéger pour toujours le peuple de la Colombie-Anglaise contre tout monopole, de houille ou de bois de construction. Comment avons-nous fait la chose ? Nous exigeons que ces terres, lorsqu'elles seront acquises comme subventions pour la construction de ce chemin de fer, soient vendues à telles conditions que ce gouvernement jugera à propos d'imposer de temps à autre. Nous serons donc capables, en vertu du présent acte, d'assurer la vente de ces terres à des prix raisonnables, ainsi que la vente de la houille et du bois à des prix raisonnables, au cas où les gens n'achèteraient pas les terres.

Nous avons entouré cette transaction de toutes les garanties possibles. Nous avons remis entre les mains du gouvernement le contrôle absolu, de sorte que ces terres, cette houille, ce bois et les autres articles de valeur que la construction de ce chemin offrira au monde, seront conservés en dépôt pour le peuple du Canada par son gouvernement. Je ne crois pas qu'il soit possible de donner au peuple une plus grande protection que nous ne le faisons, en vertu de cette convention.

Un honorable député me demande de quelle manière nous allons choisir ces 50,000 acres de terrains houillers que nous allons acquérir. Nous ne pouvons, pour le présent, dire quel sera, suivant nous, le meilleur mode pour choisir ces terrains. Mais nous sommes libres de faire un choix de la manière qu'il nous plaira. Nous avons réservé à l'exécutif le droit de déterminer comment devra se faire ce choix. Mais, dans tous les cas, nous aurons bien soin de ne pas prendre le lait écramé et de laisser la crème à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous aurons bien soin de prendre une partie aussi bonne que celle de la compagnie, et la meilleure partie des terres qui ne seront pas encore choisies. Si nous le jugeons à propos, nous pourrions consulter la commission géologique et faire notre choix sous la direction des experts de ce département. Nous n'avons pas encore examiné cette question, nous y verrons plus tard, mais nous nous sommes réservé de tels droits, qu'il est impossible que l'on nous impose des terrains houillers de qualité inférieure.

J'ai essayé d'examiner à la hâte et très succinctement les détails de ce projet, afin que la Chambre connaisse les raisons qui ont poussé le gouvernement à soumettre cette proposition à votre considération. J'aimerais que cette proposition fût chaleureusement approuvée par les membres de cette Chambre.

Je suis persuadé que lorsque la nouvelle parviendra à la population de la côte du Pacifique, et plus particulièrement à celle des districts de Sandon, Trail, Rosland et Slovan, cela lui causera la plus grande joie. Je crois que la nouvelle que le gouvernement a décidé de venir en aide à la construction de ce chemin va avoir pour effet de contribuer énormément au progrès de la Colombie-Anglaise. Je désire ce résultat de tout mon cœur, car j'attache beaucoup d'importance au prompt développement

de cette partie du pays, et je puis dire à ceux d'entre vous qui n'ont pas encore visité la Colombie-Anglaise de s'y rendre, afin d'avoir une idée juste de la valeur de ce territoire.

Il n'y a pas un homme qui a visité la Colombie-Anglaise, pénétré dans les campements de mineurs et qui a été témoin de l'activité qui y règne, et de ce souffle d'espérance qui y domine, sans éprouver une confiance encore plus grande dans l'avenir du Canada. Voilà quelles sont les impressions que j'ai rapportées de mon voyage sur la côte du Pacifique. Je n'ai jamais désespéré de l'avenir, je n'ai jamais douté des progrès futurs du Canada ; mais après avoir visité cette région et m'être rendu compte par moi-même de ses ressources, je suis revenu de ce pays convaincu plus que jamais du brillant avenir qui est réservé au Canada.

Sir CHARLES TUPPER : Je suis heureux d'avoir l'occasion de dire quelques mots sur cette question, qui est d'une très grande importance ; j'ai écouté non seulement avec le plus vif intérêt, mais en les approuvant en partie, les paroles de l'honorable préopinant (M. Blair). Il y a un point sur lequel nous sommes tous d'accord : c'est qu'il est impossible d'évaluer trop haut les énormes richesses minérales que possède la Colombie-Anglaise ; nous sommes tous d'avis, j'en suis persuadé, qu'il est du devoir du gouvernement de prendre telles mesures qui peuvent être nécessaires pour établir des voies de communication aussi promptement que possible, entre l'immense Nord-Ouest, la partie est de la confédération et cette grande région minière. L'un des avantages de cette grande richesse minérale pour un pays, c'est que cela a pour effet de déterminer, peut-être plus que tout autre chose, une immigration considérable vers cette région. Et, même quand cette population est amenée par une raison aussi importante que l'énorme richesse minérale que possède la Colombie-Anglaise, il est inutile de dire que la question de l'agriculture acquiert une importance considérable, et que l'alimentation d'une telle population est une question qui ne souffre pas de délais.

Il y a un autre point sur lequel nous sommes tous d'accord, qui est d'une grande importance et que l'honorable ministre (M. Blair) a fait remarquer au comité, c'est que cette partie de la Colombie-Anglaise qui est aujourd'hui le théâtre de tant d'activité et qui, je n'hésite pas à le dire, promet tant pour l'avenir, est située de telle façon, qu'elle était pour ainsi dire isolée de l'est du Canada comme de l'ouest. Cette région était séparée de la côte et des villes de Victoria et de Vancouver, de même qu'elle était en grande partie séparée de la partie est du Canada par les montagnes Rocheuses, si l'on en excepte une voie détournée par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et la navigation lorsqu'elle était ouverte. Mais à part cela, la position géographique de cette région permettait à d'autres chemins de fer de s'y introduire, et elle fut bientôt sillonnée d'embranchements se raccordant aux grandes voies ferrées des Etats-Unis, le *Great Northern* et le *Northern Pacific Railway*, qui a déjà atteint Spokane, grâce à la construction d'une ligne de chemin de fer sur cette partie de notre territoire.

Il ne peut donc y avoir de doute que, dans ces circonstances, il devient d'une importance vitale, non seulement pour la province de la Colombie-

Anglaise, dont la découverte soudaine de ces richesses minières vient d'assurer l'avenir, mais pour le Canada tout entier, que cet immense pays, dont la population augmente dans des proportions extraordinaires, où des villes importantes s'élèvent rapidement, où des capitaux considérables sont placés, ne soit pas réduit à devenir le tributaire d'un pays étranger. C'est parce qu'il était convaincu de la nécessité qu'il y avait de ne pas perdre un instant pour mettre le reste du pays en communication avec cette région de la Colombie-Anglaise, que l'ancien gouvernement, après une étude sérieuse de la question, en arriva à la conclusion qu'ils seraient justifiables de demander au parlement un crédit considérable dans le but d'établir ce moyen de communication par voie de chemin de fer.

Le comité doit se rappeler que l'ancienne administration avait résolu de demander au parlement de voter un crédit de pas moins de \$20,000 par mille pour ce chemin de fer, comme prêt au chemin de fer Canadien du Pacifique au taux de 3½ pour 100 d'intérêt, afin de permettre à cette compagnie de construire rapidement ce chemin, et qu'en outre de cela, le gouvernement était prêt à accorder un subside de \$5,000 par mille pour continuer ce chemin jusqu'à 330 milles de Lethbridge à la Colombie.

Vu les faits que je viens de mentionner, il est inutile pour moi de dire au comité que nous sommes disposés—parce que nous n'avons pas changé d'opinion en changeant de position dans la Chambre—nous sommes disposés, dis-je, à accorder à tout gouvernement toute l'assistance dont il peut avoir besoin, pour exécuter la politique à laquelle nous étions engagés, comme étant nécessaire au développement des grands intérêts canadiens.

Quant à la question du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, tous les honorables membres de cette Chambre la connaissent, car il y a déjà plusieurs mois qu'elle est discutée par les journaux dans tous ses détails. Il ne me faudra donc que quelques minutes pour appeler l'attention du comité sur ce que je considère comme étant le point le plus important du projet. J'ai appris avec un grand plaisir que le gouvernement avait renoncé à l'idée de construire ce chemin à titre d'entreprise publique. Je n'ignore pas qu'une partie de la presse favorable à l'opposition a préconisé cette politique de la construction du chemin à travers le Pas-du-Nid-de-Corbeau par le gouvernement. J'avoue que j'ai été surpris d'un pareil langage, après les preuves que nous avons eu du résultat de la construction et de l'exploitation de chemins de fer du gouvernement en Canada; il est impossible de trouver un seul homme intelligent dans cette Chambre ou au dehors qui soit prêt à défendre une politique de ce genre dans le cas actuel. Tout ce que nous avons à faire; c'est d'étudier les faits qui nous sont soumis. Nous avons déjà résolu, pour toujours, suivant moi, et suivant tous les hommes intelligents, la question de savoir s'il vaut mieux dans les intérêts du Canada qu'un chemin de fer soit construit et exploité comme entreprise du gouvernement ou avec l'aide d'une compagnie.

Notre pays était tenu—car cette condition était stipulée dans le pacte de la confédération—d'entreprendre la construction du chemin de fer Intercolonial comme entreprise du gouvernement. Ce n'était pas à cette époque une question de choix, mais une question de nécessité. Et quel

Sir, CHARLES TUPPER.

en a été le résultat? Celui qui voudra prendre la peine de regarder aux pages 650 et 651 de l'Annuaire statistique du Canada, trouvera là quels ont été les résultats de cette entreprise. Nous avons construit un chemin de fer depuis la ville de Halifax, qui est une grande et entreprenante cité, faisant un commerce considérable, possédant un des plus beaux ports du continent américain, comme un moyen de communication avec l'océan. Puis, nous avons continué le chemin jusqu'à Saint-Jean, une autre ville importante, possédant un autre havre superbe, et animée, oserai-je dire, d'une énergie et d'un esprit d'entreprise encore plus grand que Halifax, et il y avait d'excellentes raisons pour qu'il en soit ainsi. Cette ligne de chemin de fer s'est ensuite avancée à travers un pays cultivé, passant à proximité de toutes les villes situées sur la rive du fleuve Saint-Laurent dans la province de Québec, et avec quel résultat? Le résultat de cette entreprise, c'est que nous sommes aujourd'hui en présence d'une dette de pas moins de cinquante millions de dépenses sur le capital, et chaque année se termine par un nouveau déficit, et qu'il faut prendre dans le trésor du Canada les sommes nécessaires pour payer les dépenses annuelles, en outre du capital, et de tous les profits que nous pourrions réaliser avec le chemin. Maintenant, je passe à une autre chose. Les chemins de fer du gouvernement entre les mains du parti conservateur sont déjà une bien mauvaise affaire, mais aux mains du parti libéral la chose est alarmante.

Je n'hésite pas à dire que la page que j'ai devant moi, ces chiffres qui, dit-on, ne peuvent mentir, sont une preuve concluante de ce à quoi vous pouvez sous attendre de la construction, de l'exploitation et de la direction des chemins de fer du gouvernement entre les mains du parti libéral. Si vous voulez bien vous donner la peine de jeter un coup d'œil sur les cinq années qui se sont écoulées de 1874 à 1879, alors que le chemin a été administré par mes honorables amis de la droite, et qu'ils avaient l'avantage d'avoir à leur tête, en qualité de ministre des Travaux publics, un homme d'une haute capacité, M. Alexander Mackenzie, qui avait ce chemin de fer sous sa direction; vous allez trouver que pas moins de \$3,010,500 ont été engloutis dans la construction et l'exploitation du chemin de fer Intercolonial durant ces cinq années; et cela, bien entendu, à part tous les profits qu'ils ont pu retirer du chemin. Dans cette nomenclature est aussi comprise, pour la même période, les dépenses causées par le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard. Mais je suis heureux de pouvoir établir une comparaison. Par bonheur pour le Canada, les libéraux ne gardèrent pas longtemps la responsabilité de l'administration de l'Intercolonial, et leur départ ne tarda pas à amener des changements favorables. Vous trouverez à la même page des chiffres qui prouvent que durant les cinq années du régime conservateur qui suivit, nous n'avons dépensé que \$490,887 en plus des profits perçus sur le chemin de fer Intercolonial, et la dette du pays ne s'est trouvée augmentée que de ce montant. Je suis donc heureux de pouvoir établir une comparaison et démontrer que durant nos cinq années d'administration, le déficit au-dessus des profits de tout genre réalisé sur ce chemin, a été réduit de \$3,010,500 à \$490,887.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Quel montant de ces quatorze ou quinze millions a été ajouté au compte du capital?

Sir CHARLES TUPPER : Mon honorable ami ne donnera pas plus de force à son argument par ce fait, car s'il veut bien jeter les yeux sur le compte du capital, il va constater que cela ne lui donnera aucune satisfaction. Ce n'est pas moi qui ai préparé ces états de compte, ils ont été soumis à l'auditeur général, et, par conséquent, ils doivent être acceptés tels qu'ils sont. Je ne cite ces faits que comme preuve et pour démontrer que je regretterais infiniment toute tentative faite dans ce pays par tout gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, et quels que soient ceux qui en font partie, de construire un autre chemin de fer du gouvernement, et c'est là la position que je prends sur la question. Je crois en même temps qu'il est juste de faire voir qu'en comparant nos cinq années d'administration avec les cinq années durant lesquelles les libéraux ont été au pouvoir, nous pouvons placer à notre crédit une balance de \$2,600,621 ; et je n'ai pas besoin de dire à mon honorable ami que cette somme doit être portée à mon crédit personnel, puisque j'étais à cette époque ministre des Chemins de fer. Qu'il me suffise maintenant d'exprimer le soulagement que m'a causé la déclaration de l'honorable ministre. J'avoue lorsque j'ai appris que le ministre des Chemins de fer était revenu de la Colombie-Anglaise avec une idée arrêtée sur cette question—et je ne sais pas même s'il n'avait pas déjà dans ce temps-là arrêté la chose—de se charger de cette entreprise et de construire le chemin comme entreprise de l'Etat.

J'avoue que j'étais alarmé, et j'ai cru que ce serait la plus grande calamité qui pourrait frapper le Canada, que d'entreprendre la construction de ce chemin de Lethbridge à Nelson, ou de la rivière Colombie, comme entreprise du gouvernement. Parce que, comme je l'ai déjà dit, les gouvernements ne peuvent pas construire des chemins de fer d'une manière économique, il y a trop d'influences de liguées contre eux, trop d'embarras qui ne se trouvent pas sur le chemin des compagnies. Supposons qu'un gouvernement entreprenne la construction d'un chemin de fer, quelle est la position ? Ils demandent des soumissions, ces dernières sont reçues. Les honorables députés savent quel tollé général soulève l'opposition, qu'elle soit libérale ou conservatrice, si la plus basse soumission n'est pas acceptée ; et cependant, c'est une soumission qu'une compagnie, qui doit trouver ses fonds dans ses propres coffres, ne considérerait pas dans son intérêt et qu'elle rejetterait, et elle consulterait sa condition financière en acceptant une soumission beaucoup plus élevée.

Je dis donc que le gouvernement n'est pas aussi libre, qu'il n'a pas les moyens d'économiser l'argent public comme une compagnie pourrait le faire de ses propres deniers. Maintenant qu'arrive-t-il lorsqu'il s'agit d'exploiter le chemin ? Tous les amis du ministre des Chemins de fer et Canaux veulent faire placer sur le chemin un ami, ou le parent d'un ami, ou un partisan dévoué. Ils disent : vous employez mille hommes, et un de plus ne fera pas une grande différence. Ils le pressent tellement, qu'ils finissent à placer un de leurs protégés sur le chemin de fer.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député connaît cela par expérience.

Sir CHARLES TUPPER : Je sais combien j'ai souffert pour résister à cette pression. Mais je

fais remarquer à mon honorable ami jusqu'à quel point j'ai résisté, puisque j'ai réussi à placer à mon crédit cette réduction de \$2,600,000 en cinq ans, malgré tout ce qui avait été englouti auparavant. Il y a cependant une chose encore plus dangereuse que celle que je viens de mentionner, relativement à un chemin de fer du gouvernement, et personne n'a été à même d'en faire l'expérience plus que moi. Lorsque vous avez construit un chemin, et que vous l'avez garni d'un nombre d'employés trop considérable, ce que vous êtes toujours forcé de faire par suite de la pression que l'on exerce sur vous, à moins que vous ne soyez un homme extraordinaire, il y a une chose encore plus grave que celle-là : c'est que chaque personne ayant une tonne de marchandises à faire transporter par le chemin, met toutes les influences politiques dont il peut disposer en jeu, pour forcer le gouvernement et le département à la transporter pour rien. Le gouvernement n'est donc pas en position de sauvegarder les intérêts publics, ni d'administrer un chemin de fer comme peut le faire une compagnie privée. Mais il est inutile pour moi d'insister sur ce point, parce que, je suis heureux de le dire, mon honorable ami qui vient de reprendre son siège a fait disparaître la crainte qui existait dans les esprits, et dans le mien en particulier, que le gouvernement allait risquer les intérêts les plus chers du Canada en voulant essayer de construire ce chemin comme chemin de fer de l'Etat.

A six heures, le comité lève sa séance.

Séance du soir.

Sir CHARLES TUPPER : Lorsque le comité a levé sa séance, à six heures, j'étais à terminer mes remarques relativement à l'imprudence qu'il y a pour un gouvernement, d'entreprendre la construction des chemins de fer, et je n'ai qu'un mot à ajouter : que j'ai omis, c'est que le compte du capital du chemin de fer Intercolonial, y compris le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, qui est l'un de ses embranchements, s'élevait aujourd'hui à \$58,758,504. Je vois que le montant payé pour la construction et le matériel roulant, ce qui, je suppose, comprend l'intérêt de l'argent, est indiqué dans l'annuaire statistique, comme s'élevant, avant la confédération, à \$13,881,461. Depuis ce temps, le montant dépensé pour la construction et le matériel roulant a porté le compte du capital à \$122,750,702. La dépense occasionnée par l'exploitation du chemin, en plus de toutes les recettes de ce dernier, s'est élevée à \$8,251,737, et le petit montant que nous avons et qui s'est produit durant les quelques premières années avant que nous ayons construit une partie importante du chemin, est de \$304,849, ce qui laisse une balance de 7,946,888 à être chargée contre le chemin pour le montant dépensé en plus de toutes ses recettes.

Je n'aurais pas ainsi fait perdre le temps du comité à parler de ces choses, si je n'avais pas constaté dans la presse du pays, que j'ai suivi attentivement depuis ces quelques derniers mois, qu'il se trouve encore actuellement au Canada des gens qui, en face des faits que je viens de citer, parlent de l'avantage qu'il y a de construire des chemins de fer par le gouvernement.

J'ai dit que les chemins de fer de l'Etat avaient été administrés avec beaucoup plus de succès par

le gouvernement conservateur ; j'appellerai l'attention du comité sur le fait que nous constatons sous la présente administration exactement le même état de choses que celui qui a déjà existé. Nous voyons que le déficit du chemin de fer Intercolonial, conformément à la déclaration de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), sera pour le présent exercice financier d'environ le double de ce qu'il a été l'année précédente sous la direction de mon honorable ami (M. Haggart). Passons maintenant à d'autres détails de cette affaire, et voyons quels sont ceux qui doivent construire ce chemin de fer. Je dois dire que l'ancien gouvernement était tenu, comme je l'ai déjà déclaré, de faire construire cette voie par la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, et je vais avouer franchement à la Chambre que je n'ai jamais songé un seul moment, et j'ai une certaine connaissance des questions de chemins de fer au Canada—je n'ai jamais songé, dis-je, qu'il serait possible de demander à d'autres qu'à cette compagnie de construire ce chemin. Le seul fait de la position qu'elle occupe, des intérêts qu'elle a en jeu, l'habileté dont elle a fait preuve dans la construction rapide des chemins de fer, tout me portait à croire qu'il était sage de lui confier la construction de ce chemin, et le gouvernement dont je faisais partie s'était engagé à accorder à cette compagnie l'aide à laquelle j'ai déjà fait allusion. J'ai lu bien des choses qui n'avaient pas de bon sens dans les journaux—je n'hésite pas à me servir de cette expression—relativement à l'arrangement conclu entre le gouvernement du Canada et la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le but d'obtenir la construction de cette grande entreprise.

Et certains personnages, supposant que la population tout entière du Canada avait été plongée dans un sommeil léthargique durant les dernières dix-huit années, en ont conclu que le temps était arrivé de parler au peuple de l'énormité du contrat adopté par l'administration conservatrice dont je faisais partie, à l'époque où j'étais ministre des Chemins de fer et Canaux, avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je n'hésite pas à dire que s'il y a un contrat qui puisse être justifié dans l'histoire de ce pays, c'est bien celui qui fut conclu dans cette occasion. Je crois que mon honorable ami, le ministre du Commerce, semble être quelque peu incrédule sur ce point.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai bien peur que vous n'éprouviez beaucoup de difficulté à faire comprendre cela au public.

Sir CHARLES TUPPER : Si le gouvernement canadien n'avait pas eu la bonne fortune, dans l'intérêt du Canada, de conclure ce contrat avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, il est possible qu'il y aurait eu une demi-douzaine de changements de gouvernement durant les derniers dix-huit ans, et ce chemin ne serait pas construit aujourd'hui.

Voilà mon opinion sur la question, et elle est importante, si l'on prend en considération les difficultés que nous avons eu à surmonter. Lorsque les honorables membres de la droite parlent des avantages, des privilèges que nous avons accordés à la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique lors de la passation de ce contrat, ils oublient que sans ces privilèges, ce contrat n'aurait jamais été passé et que le Canada ne posséderait

Sir CHARLES TUPPER.

pas aujourd'hui cette grande voie de communication interocéanique qui relie entre elles les différentes provinces de l'Atlantique au Pacifique. Je ne suis pas un défenseur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je ne dois rien à cette compagnie. Je ne crains pas de parler ainsi, je puis même aller plus loin et ajouter que j'ai de bonnes raisons de me plaindre du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais je parle ici ce soir en ma qualité d'homme public, sur une question d'intérêt public, que je considère comme étant d'une importance vitale pour ce pays. Et je dois aux honorables membres de la droite et à la Chambre, sans distinction de parti, de leur faire connaître ces faits en toute franchise, et comme ils se présenteront à mon esprit.

Le comité va naturellement conclure de ce que j'ai déjà dit que je suis prêt à appuyer cette résolution importante qui nous est maintenant soumise. Je n'hésite pas à dire que je lui suis favorable—et je vais exposer brièvement au comité les raisons que j'ai de prendre cette position. J'ai cru que je faisais un arrangement sage et judicieux dans les intérêts du Canada, lorsque j'ai pris l'engagement d'aider à l'accomplissement de cette entreprise. Suivant moi, les conditions contenues dans l'offre faite par le gouvernement sont beaucoup plus onéreuses que ce les que j'avais proposées. J'avais offert de payer \$5,000 par mille sur un parcours de 330 milles, ce qui faisait un montant de \$1,650,000. Ce subside était absolu sans aucune condition, si ce n'est la prompte construction du chemin, et j'attache la plus grande importance à la prompte construction du chemin. Je vais dire au comité pourquoi, chaque heure, chaque jour, et chaque année de retard apporté à construire cet ouvrage donnait un avantage de plus à la grande république du sud et aux chemins étrangers de cette république de s'emparer et d'utiliser la majeure partie des avantages auxquels le peuple canadien avait droit, et que je désire voir se diriger vers le Canada et les rives du Pacifique au lieu de passer au sud dans un pays étranger.

Cette nombreuse population minière de la Colombie-Anglaise serait à la merci de nos voisins du sud pour le transport de ses machines et de tous ses approvisionnements, si ce moyen de communication n'était pas ouvert. Je considère donc la construction rapide du chemin, par les personnes le plus en état de le faire, comme une chose absolument nécessaire. Quelqu'un a insinué, et le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait allusion à ce fait cette après-midi, que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pouvait construire ce chemin sans recevoir aucun subside. J'ai étudié cette question avec toute l'attention dont je suis capable, et d'après mes relations avec les cercles financiers de Londres, je suis aussi renseigné que la grande majorité des gens relativement à cette question, et je ne crois pas que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique eût pu, sans un subside considérable de la part du gouvernement du Canada, accomplir cet ouvrage.

J'ai cru qu'il était nécessaire d'accorder un subside considérable afin d'assurer la prompte construction de ce chemin. Nous savons tous que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a accordé un subside considérable à la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, et nous savons aussi que depuis plusieurs années, cette province a essayé d'induire les capitalistes à construire

une ligne qui relierait la côte du Pacifique de la Colombie-Anglaise avec les mines de houille du Pas-du-Nid-de-Corbeau et la vaste région minière de Rossland et de la Kootanie. On dit que ces terrains houillers sont d'une valeur incalculable, mais, malgré cela, ils n'ont pas réussi à induire les capitalistes à placer leurs capitaux dans cette entreprise, et la construction du chemin de fer n'a pas fait de progrès marqués. J'en suis donc venu à la conclusion, et je n'ai encore rien vu depuis pour changer mon opinion sur ce point, que pour obtenir la construction rapide de cette grande entreprise, il était absolument nécessaire d'accorder à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique un subside raisonnable.

En plus du subside direct de \$1,650,000, nous proposons de prêter au Pacifique \$20,000 par mille pour 20 ans à 3½ pour 100. Cet emprunt n'aurait rien coûté au pays. Au contraire, si l'on considère à quel taux le gouvernement du Canada peut obtenir de l'argent à Londres, nous considérons cette transaction comme de nature à rapporter au gouvernement un demi pour 100 par année. Avec le crédit que le Canada avait alors et a encore aujourd'hui, l'argent pouvant être emprunté à 3 pour 100, et j'avais fait faire par un actuaire un calcul qui indiquait que le gouvernement aurait réalisé un bénéfice de \$493,613, qui représente la valeur d'un demi pour 100 par année sur \$6,600,000 qui est le montant du prêt. Ce montant déduit du subside aurait abaissé les frais pour le Canada de l'arrangement que nous proposons à \$1,156,387. Eh bien ! M. l'Orateur, le gouvernement propose maintenant de demander au parlement \$3,630,000 ou \$11,000 par mille. Si l'on prend les chiffres en gros, notre proposition pour ce service était donc de deux millions plus avantageuse que celle dont convient ce gouvernement. Mais, M. le président, je n'hésite pas à dire, que, pour le prompt achèvement de la ligne, le subside demandé aujourd'hui doit recevoir l'approbation de la Chambre, surtout si l'on prend en considération les déclarations du ministre au sujet des concessions qui accompagnent le subside. Je ne suis pas à même d'évaluer combien il faut déduire du subside accordé pour les terres à houille qui nous sont concédées, ni pour les réductions sur les transports. Je n'attribue peut-être pas à cela autant de valeur que mon honorable ami, mais il me semble que l'on est, à propos de ces réductions, sous une fausse impression, et je vais dire pourquoi je le crois. Lorsqu'on se plaint de ce monopole, lorsqu'on expose combien il opprime la population du Manitoba et des territoires et de la Colombie-Anglaise, il ne faut pas oublier que sans l'imposition de ces tarifs de transport, le Pacifique n'aurait jamais pu ouvrir ces contrées-là à la colonisation et au trafic. Lorsque j'ai signé le contrat au nom du gouvernement avec le syndicat du Pacifique, il y avait juste un village de quelques centaines d'habitants depuis le terminus est du Nipissingue jusqu'à la côte du Pacifique.

La Chambre comprendra pourquoi dans cette Chambre je fus raillé par ces messieurs de l'autre côté, qui ne veulent jamais considérer les questions au point de vue large que j'adopte toujours ; ils comprendront pourquoi je fus alors raillé et pourquoi on me jeta à la face que le chemin de fer ne serait jamais construit, malgré le subside énorme que nous donnions. Cette prophétie était beaucoup plus près de la vérité que bien des gens ne s'en doutaient. On me disait que si le chemin se cons-

truisait, il n'y aurait jamais de trafic pour le faire subsister, et un ingénieur de chemin de fer se livra à un calcul pour démontrer, chiffres en mains, que cela coûterait pour exploiter le chemin \$6,000,000 par année en sus des recettes de la ligne. On ne devrait pas oublier toutes ces difficultés quand on parle de taux de transport. Ils devraient se souvenir qu'ils n'auraient pas été opprimés, car il n'y aurait pas eu de chemin de fer pour les opprimer, sans la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique et sans ce contrat qu'il est devenu de mode de qualifier d'extravagant. Si considérables qu'aient été les subsides accordés par le parlement, l'entreprise n'aurait jamais été menée à bonne fin, si elle n'avait pas été entre les mains de gens ayant la plus haute expérience dans la construction des lignes de prairies, comme celle du chemin de fer de Saint-Paul, Minnéapolis et Manitoba ; si ces hommes n'avaient pas réalisé des fortunes gigantesques et n'avaient pas eu ces fortunes à leur disposition, quand ils ont entrepris la construction du Pacifique, jamais la compagnie n'aurait pu achever l'entreprise malgré tous les subsides que nous lui donnions. Lorsque le peuple parle de taux exorbitants de transport, se plaignant de la façon dont le Pacifique les opprime, ils ne devraient pas oublier que ceux qui ont mis de l'argent dans cette entreprise, ne reçoivent aujourd'hui que 2 pour 100 pour leur argent placé.

Dans ces conditions, je ne crois pas que les reproches adressés au Pacifique soient fondées. Je dirai plus ; je crois que le chemin de fer du Pacifique lancé dans l'entreprise qu'il poursuit, couvrant et développant le pays comme il l'a ouvert et développé, à tout intérêt à abaisser le plus possible ses tarifs pour attirer la population et favoriser la colonisation et cela, tout autant que le gouvernement et le Canada entier. L'argent que le Pacifique reçoit aujourd'hui pour une acre de terre dans le Nord-Ouest n'est rien comparé à ce que représente pour elle la colonisation de cette terre. Il trouverait avantage à donner sa terre pour rien. Ce serait pour le Pacifique la plus belle des opérations financières, s'il pouvait donner toutes ses terres pour rien, pourvu qu'il puisse les faire cultiver par une population laborieuse et industrielle qui lui assurerait du fret et du trafic. Dans ces conditions, je ne peux pas dire quelle déduction il conviendrait de faire, car je crois qu'il est de l'intérêt du Pacifique de réduire ses tarifs au chiffre le plus bas possible, pour provoquer les déplacements et le trafic et la colonisation, et pour induire le peuple à produire des articles transportables. Mais ces conditions sont à mon avis bien préférables à la construction du chemin par le gouvernement, et sans le gouvernement, je ne vois pas comment il pourrait bien être construit. Et pourquoi ? De Lethbridge à Nelson, le long des 330 milles de ligne à construire, je ne crois pas qu'il y ait aujourd'hui mille habitants. Mais la construction de cette ligne donnera accès à cette contrée, la peuplera, développera ses mines de houille aujourd'hui sans emploi pour le Canada, et sera du plus haut avantage pour la Colombie-Anglaise et pour le Canada.

J'ai été heureux d'apprendre qu'avec la construction de ce chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, le gouvernement avait l'intention d'assurer le prolongement rapide de la ligne de Nelson à Penticton. J'ignore quelle est la proposition du gouvernement, et avec qui il négocie cette transaction ; mais, à mon avis, il est de la plus haute importance pour

le Canada que ce prolongement soit mis à exécution, si cela peut se faire à des conditions équitables et raisonnables. Je m'inquiète peu par qui il sera construit, pourvu qu'il ouvre bientôt cette magnifique région de la frontière où il a y des mines de la plus grande valeur. Nous voulons non seulement le prolongement de la partie est de notre réseau de chemin de fer de Lethbridge à Nelson, qui, sans aucun doute, sera construit avec toute la rapidité et l'énergie que le Pacifique met dans toutes ses entreprises, mais nous voulons aussi que l'on ouvre la grande région minière qui se trouve au delà et qui est de la plus haute valeur pour le Canada. Je ne veux pas fatiguer plus longtemps le comité de ma voix enrouée, mais je me permettrais encore de dire que je regarde la mesure soumise au comité comme ayant une telle importance, que je ne veux critiquer trop sévèrement la transaction et que je n'en ai pas d'ailleurs les moyens à ma disposition. Tout ce que je puis dire, c'est que c'est la meilleure proposition qui puisse être soumise pour nous assurer la prompte construction de la ligne et, pour ma part, je suis prêt à lui accorder mon humble appui.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je serais certainement bien difficile à contenter, si je soulevais quelque objection sérieuse contre les critiques de mon honorable ami, le chef de l'opposition. L'honorable député nous est apparu dans un rôle nouveau. Il nous apparaît plutôt ce soir comme le prophète Baalam venu pour maudire et qui est obligé de bénir, à cause de l'excellence de la mesure que nous avons proposée. Comme je l'ai annoncé, j'ai l'intention de ne dire que quelques mots, pas exactement pour répondre, mais pour commenter les paroles de mon honorable ami. Il a établi une comparaison entre l'exploitation du chemin de fer de l'Intercolonial par ses soins et par ceux de mon regretté collègue et chef, l'honorable Alexander Mackenzie, et il a réussi à trouver en sa faveur par des moyens arithmétiques dont il a le secret une différence de \$2,600,000. Tout ce que je puis dire, c'est qu'en admettant même qu'il nous ait économisés ce montant, il l'a amplement consommé dans la construction d'une ligne courte bien connue, qui devait raccourcir de quarante-sept à quarante-huit milles la distance à parcourir pour chaque livre de fret et chaque voyageur se rendant des provinces maritimes à un point quelconque du Canada, mais ce raccourci est arithmétiquement descendu à quatre milles, comme l'a avoué dans cette Chambre sir John Macdonald. Mais j'appelle l'attention de la Chambre sur tout ce qu'il y a d'erroné dans l'exposé fait par l'honorable député des dépenses et des déficits survenus dans l'Intercolonial, pendant l'administration Mackenzie et pendant son administration. D'abord, tous ceux qui connaissent quelque chose dans l'exploitation des voies ferrées savent parfaitement qu'en inaugurant un chemin de fer de plusieurs centaines de milles de long, vous ne pouvez pas espérer faire aussi bonne figure, les premières années, que par la suite. Mais laissons cela de côté. Mais je ferai remarquer que sous le régime Mackenzie, le montant d'intérêt payé à même le coffre public sur le prix de construction de l'Intercolonial était de \$1,500,000 par année, tandis que du temps de l'honorable député, le compte du capital était monté à \$50,000,000, c'est-à-dire que le montant d'intérêt avait atteint \$2,000,000, ou \$500,000 de plus par année, ce qui, multi-

Sir CHARLES TUPPER.

plié par les années dont il parle, absorberait entièrement son surplus imaginaire. Cependant, c'est de l'histoire ancienne, et je ne perdrai pas mon temps à cela ; je voulais seulement appeler l'attention de l'honorable député sur ce fait. Il met les conditions que lui et ses amis étaient disposés à offrir pour la construction du chemin du Pas du Nid-de-Corbeau en regard de celles que contient la proposition de mon honorable collègue. Il est vrai, je crois, que l'honorable député n'avait l'intention de donner que \$5,000 par mille en cadeau, mais je comprends qu'il était aussi disposé à prêter \$20,000 par mille, sur la garantie du chemin seulement, je suppose.

Sir CHARLES TUPPER : Non, je dois dire à mon honorable ami que tout ce que possède la compagnie et qui constitue son actif actuel était notre garantie.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Alors, ils auraient pris une deuxième hypothèque de \$20,000 par mille. Je pense que la majorité des hommes d'affaires admettront que notre proposition, même si elle ne contenait pas d'autres dispositions avantageuses, est au moins aussi bonne pour le peuple du Canada que celle de l'honorable député. Franchement, je préférerais donner à une compagnie \$10,000 ou \$11,000 par mille, que de lui donner \$5,000 et de lui prêter \$20,000. Mais enfin, c'est là matière de goût et d'opinion. Mais je dois faire remarquer une chose à l'honorable député ; il peut regarder comme peu de chose ou comme beaucoup, à son gré, les concessions que nous avons obtenues du Pacifique, mais il ne doit pas perdre de vue que ces concessions ne s'appliquent pas seulement au droit d'exploitation de la ligne du Pas du Nid-de-Corbeau. Souvenez-vous que le gouvernement du Canada a le droit de contrôler le tarif de tout ce qui va d'un point quelconque du Pas du Nid-de-Corbeau à une portion quelconque du Canada, et de ce qui vient d'une partie quelconque du Canada pour une section quelconque du Pas du Nid-de-Corbeau. La réduction de 3 cents par 100 livres sur tous les grains du Manitoba allant vers l'est, ne peut pas être évaluée à moins de plusieurs centaines de mille dollars par année. La différence entre les deux propositions est virtuellement, si vous le voulez, que nous donnons au Pacifique \$5,000 par mille ou \$6,000 pour la construction et que nous lui payons en plus \$5,000 ou \$6,000 pour des privilèges de haute valeur pour le Nord-Ouest et pour le Canada-oriental tout entier. Voilà l'arrangement que nous avons conclu et que nous soumettons à l'appréciation du peuple du Canada, avec la conviction qu'il est au moins aussi avantageux que celui qu'offrirait l'honorable député (sir Charles Tupper) quand il était premier ministre, tout en omettant pour le moment qu'il était disposé à prêter à la compagnie \$20,000 par mille, en plus. Je m'accorde avec l'honorable député sur deux points qui ont puissamment pesé sur la décision du gouvernement, quand il en est venu à demander à la Chambre d'entreprendre cette affaire. Je pense qu'il a raison en disant que ce territoire est d'une grande valeur et ne peut être développé qu'au moyen d'un chemin de fer. Je crois que la construction d'une voie ferrée dans ce pays aura, selon toute probabilité, pour effet d'amener là une population de milliers de consommateurs, qui fourniront un marché important pour

les habitants de la portion nord-ouest du Canada et pour les manufacturiers de l'est. J'admets de plus avec lui qu'il est de la plus haute importance de conserver pour le peuple du Canada le commerce qui doit certainement surgir, si seulement la dixième partie ou même la vingtième de ce que l'on nous fait entrevoir se réalise. Une grande partie du commerce est déjà détournée du côté américain.

Je n'ai pas besoin de dire aux hommes d'affaires de cette Chambre ou du pays qu'il y a une chose bien certaine, c'est que si nous laissons une fois le commerce prendre les voies américaines, nous nous apercevrons qu'il est extrêmement difficile de lui faire rebrousser chemin. Ce sont deux raisons qui nous imposent l'obligation de faire ce que nous eussions pensé autrement à faire demander à la Chambre d'accorder à cette entreprise, une assistance qui représente une addition de trois à quatre millions à la dette publique. J'admets que nous en courons les risques, comme ces messieurs étaient disposés à en courir les risques l'année dernière. Mais les gens qui se sont donné la peine de se renseigner sur les richesses minières énormes de la Colombie-Anglaise, particulièrement dans le territoire qu'il s'agit d'ouvrir, savent combien il est indispensable pour les habitants de cette région et pour les promoteurs des industries minières d'obtenir à des prix raisonnables non seulement les objets de consommation et de première nécessité, mais encore les provisions nécessaires de houille; ils admettront que le risque vaut la peine d'être couru, et qu'il est en somme de l'intérêt général que cet argent soit dépensé pour s'assurer un commerce nouveau et développer les ressources de cette riche région. Je suis heureux de voir que l'honorable député s'entend avec nous sur les principales raisons que nous avons avancées pour demander à la Chambre d'approuver notre proposition. Je ne nie pas que jusqu'à un certain point ceci soit une expérience, mais je crois, après mûre considération, qu'une fois le chemin de fer construit, vous aurez dans Rosland dix mines payant des dividendes contre une, dans les circonstances actuelles. Et rien ne peut aider davantage au Canada et amener plus d'immigrants dans le Nord-Ouest que l'exploitation dans diverses parties de la Colombie-Anglaise et dans l'Ontario, sans parler d'autres régions du pays, de terrains aurifères. Tout individu qui a étudié le progrès des colonies australiennes sait combien il était lent et combien il y eût de déception avant la découverte de l'or.

A partir de ce moment, le progrès a grandi par larges enjambées, et bien que peu désireux de faire des prophéties en ce qui regarde le Canada, je dis qu'il existe un concours de circonstances qui exige que le Canada soit à même de profiter de l'attention extrême que ses affaires provoquent dans la mère-patrie. M. l'Orateur, ce n'est pas par amour-propre ou vantardise que nous avons adressé à l'Angleterre l'offre que contenait notre nouveau tarif. Ce n'est pas par fanfaronnade ou fierté que nous nous sommes efforcés de faire dignement représenter le Canada aux grandes cérémonies du jubilé, mais je crois avoir raison de dire, en présence de ce qui est arrivé, que, quels qu'aient été les motifs, le résultat doit faire plaisir à tous ceux qui ont à cœur l'honneur et l'intérêt du Canada. Je crois que jamais dans le cours de notre histoire, le Canada n'a occupé une place aussi élevée, ou n'a attiré la centième partie de l'attention qu'il attire aujourd'hui dans la mère-patrie, et c'est une raison

de plus, s'il en fallait une, pour que nous courrions le risque que nous courons, confiants dans l'espoir que l'argent aujourd'hui dépensé, nous reviendra au centuple avant que bien des années s'écoulent.

M. ROSS-ROBERTSON : J'ai écouté, cette après-midi, avec beaucoup d'intérêt, les explications données par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), sur les résolutions dans lesquelles sont comprises les propositions du gouvernement pour le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Je m'entends avec lui sur un point, c'est que cette proposition prête à la critique. D'un autre côté, je ne puis m'entendre avec l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper) à propos de ce qu'il a dit sur cette question. Non seulement il a chaleureusement approuvé ces propositions, mais il a été plus loin et a dit qu'un gouvernement ne devrait pas exploiter un chemin de fer. Il n'a évidemment pas eu beaucoup de chance quand il a été à la tête du département des Chemins de fer et Canaux, et ce qu'il exprime ici est une opinion personnelle basée sur son expérience personnelle.

D'après les informations que je possède, je comprends que le peuple du Canada, spécialement dans l'ouest, si nous devons en croire l'opinion exprimée dans les assemblées publiques et dans la presse indépendante, est à l'unanimité d'opinion que le gouvernement devrait non seulement construire, mais exploiter le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, qui est destiné dès le début à être une entreprise profitable. Je sais que rien de ce que je dirai sur cette question n'aura autant de poids que les dires de ces messieurs qui m'ont précédé, et qui me suivront et qui ont exposé le produit de leurs connaissances personnelles ou acquise sur cette région; aussi puis-je dire que je m'engage dans la question avec autant de défiance qu'un novice de l'est engagé dans un sentier nouveau. Je dois cependant dire que je suis fort désappointé des conditions de l'arrangement du gouvernement avec le Pacifique. Je ne crois pas que l'arrangement soit profitable à d'autres qu'au Pacifique et à son auxiliaire, le chemin de fer du Sud de la Colombie. On voit tout de suite ce qu'obtient le Pacifique. Il a \$11,000 par mille pour 330 milles de chemin de fer de, soit \$3,630,000. Voilà la part du peuple dans la construction d'un chemin de fer dont le coût total est évalué à \$7,000,000. A première vue, le Pacifique devra se procurer moins de \$3,400,000 pour construire entièrement le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Ce serait bien sérieux, si le Pacifique ne pouvait pas trouver 40 pour 100 d'une dépense destinée à lui fournir une propriété dont le succès commercial est assuré dès le début.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique évite d'ailleurs ce danger par suite de l'incomparable générosité du gouvernement de la Colombie-Anglaise. Les ressources de la Colombie-Anglaise sont transmises au Pacifique jusqu'à concurrence de 20,000 acres par mille, non pas de terre ordinaire, mais de terrains houillers rapportant au dire du professeur Selwyn 30,000,000 de tonnes par mille carré. Ainsi, le Pacifique reçoit en argent des mains du peuple \$11,000, plus 20,000 acres de terre, soit 31,000 acres carrées par mille de chemin qu'il construit. La question que je pose est celle-ci : Combien vaut cette terre? J'ai entre les mains un rapport de M. Fernie qui était en 1892 surintendant de la Compagnie du Nid-de-Corbeau. M. Fernie dit d'une partie du dépôt de houille

“il mesure en moyenne 10 milles de large sur tout le long des 35 milles.” Ceci représente un bloc de 35 milles carrés de terrain houiller, soit 224,000 acres. Il déclarait aussi que la superficie des dépôts de houille était de 288 milles carrés, soit 184,000 acres ou deux fois la superficie mentionnée dans le rapport de 1891 du Dr Selwyn. Je néglige dans ce calcul la valeur des terres pour emplacements de villes, mais le fait est que le Pacifique reçoit en argent \$3,630,000 et du gouvernement de la Colombie-Anglaise, en dépôts de houille 134,000 acres. Voilà ce qu'obtient le Pacifique.

Voyons maintenant ce qu'il donne. J'ai lu ces résolutions, et je dois déclarer que ces concessions représentent bien peu de chose en échange de tant de bonne terre et de bon argent. C'est bien joli d'aligner des chiffres et de montrer combien la réduction de 3 cents par 100 livres fera pour les cultivateurs du Manitoba. Le calcul indique que cette réduction représente par année \$600,000 pour les cultivateurs du Manitoba. Eh bien ! si nous nous en tenons aux chiffres, pourquoi ne pas accepter également les chiffres de mon honorable ami, le député de Vancouver (M. McInnes)? Il prouve, chiffres en mains, qu'en comptant la houille au prix nominal d'un cent la tonne, le Pacifique reçoit \$39,000,000. Ainsi, si la Chambre se laisse guider, non par les faits mais par les calculs, les chiffres indiquent que le Pacifique retirera de ce pays beaucoup plus que le pays n'a jamais même songé à retirer du Pacifique. Quant à la réserve des 50,000 acres de terrain houiller, certaines personnes en parlent comme si le Pacifique les fournissait à ses frais. Eh bien ! si ces 50,000 acres de terrain houiller que garde le gouvernement du Canada comme propriété publique représentent quelque chose—et nous avons eu à cet égard l'opinion du ministre des Chemins de fer et Canaux—qu'est-ce que valent donc les 134,000 acres de dépôts de houille que se taille dans le domaine public le Canadien du Pacifique en vertu de la charte du chemin de fer du Sud de la Colombie?

Je ne puis discuter les questions techniques que présente cette convention, mais j'affirme que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a rien donné qu'il n'aurait pas été obligé de concéder, si le gouvernement avait agi comme il le devait. Je ne suis pas un ennemi de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais j'avoue que je penserais plus de bien de cette grande corporation si elle avait plus d'amis chez les gens qui sont à sa merci. En vérité, il y a de nombreuses raisons de croire que dans une région où il n'y a pas d'autre voie ferrée que celle du chemin de fer Canadien du Pacifique, la population est convaincue qu'on la maltraite, et je partage cette conviction. Si le bureau de direction de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait su exploiter le chemin, le district de la Kootanie serait aujourd'hui beaucoup plus développé qu'il ne l'est, car cette compagnie aurait exécuté les travaux que des petites corporations américaines n'ont pas eu peur d'entreprendre. D'après ce que j'ai pu apprendre, le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas de politique, excepté la politique Shaughnessy que l'on applique au colon, au mineur et au marchand. La seule politique de cette grande corporation envers ceux qui sont soumis à son monopole est de sucer jusqu'à la dernière goutte du sang qu'ils peuvent perdre sans mourir. Cette politique a découragé et abattu le peuple de cette contrée, et ce découragement et cet abatte-

M. ROSS-ROBERTSON.

ment ont contribué à éloigner les colons de ces territoires.

Pas un homme n'est assez aveugle pour ne pas voir ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique a fait pour le Canada, mais tout en admettant cela, l'on peut prétendre que le Canada a fait beaucoup plus, de l'avis d'une foule de gens, qu'il n'aurait dû faire pour cette grande corporation. En vérité, le Canada a tant fait pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, que je crois que le jour est arrivé où le Canada doit avoir la chance de songer à faire quelque chose pour lui-même. Je ne suis pas hostile au chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il me répugne de voir une grande corporation, une corporation comme celle-là, devenir un pouvoir dirigeant ou un facteur dans la politique de ce pays.

L'arrangement que l'on propose est, à mon avis, un désappointement et un malheur pour ce pays. Le pays est désappointé, car il s'attendait d'avoir de la part de ce nouveau gouvernement quelque chose de mieux que des garanties sur le papier, en échange de nos millions en terres et de nos millions en argent. Le pays a raison d'être désappointé, car le gouvernement a perdu l'occasion de régler cette question d'une manière qui aurait sauvé la population des taux de transport oppressif, et aussi du coût de la construction des chemins de fer dans la Colombie-Anglaise. J'essaie d'envisager cette question comme un Canadien dont l'ardent désir est de voir prospérer chaque province de cette grande confédération, et comme un citoyen de l'Ontario qui ne veut pas voir sa propre province écrasée de taxes pour le développement des autres provinces. Je suis convaincu que si le gouvernement avait fait ce qu'il devait faire auprès de la législature de la Colombie-Anglaise et auprès du gouvernement de la Colombie-Anglaise, il aurait pu assurer au peuple de cette province une foule de privilèges que nous avons follement aliénés. Si je comprends bien, la situation de la Colombie-Anglaise est tout à fait différente de celle de quelques autres parties du pays. Le district de la Kootanie s'est développé plus vite que le chemin de fer, tandis que, dans certaines parties des vieilles provinces, le chemin de fer se développe plus vite que le territoire qu'il traverse. Il me semble admis que le trafic en perspective est suffisant pour faire du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau un chemin prospère dès le début.

On était convaincu que la Colombie-Anglaise avait en sa possession ou en vertu de chartes qu'elle pouvait révoquer, des terres qui suffiraient à payer tout le chemin de fer dont cette province profitera. On a dit en termes formels que la charte du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, une bande d'aventuriers politiques, était plutôt dans l'intérêt d'une bande de faiseurs que dans l'intérêt du peuple de la Colombie-Anglaise, et si le gouvernement avait voulu protéger le peuple, il aurait trouvé des raisons pour révoquer cet acte. Le refus de sanctionner cet acte n'aurait été que l'abrogation d'une loi que le gouvernement aurait pu remplacer. Le gouvernement aurait pu aider le peuple de la Colombie-Anglaise à se servir de ses terres pour son propre bénéfice et celui de toute la confédération. Si la législature de la Colombie-Anglaise avait écouté la voix de la raison, on aurait pu, grâce aux terres de cette province et au crédit du Canada, construire toutes les voies ferrées nécessaires à la prospérité de cette province. Ces terres bien administrées auraient payé plusieurs fois le

coût de la construction de ces chemins de fer. Je n'aime pas que l'on construise les voies ferrées de la Colombie-Anglaise aux dépens du Canada, et pour cette raison, j'avais confiance que le Canada aiderait la province à faire servir ses ressources pour le bénéfice de la Colombie-Anglaise. Mais si les ressources de la province sont détournés au profit de brigands financiers et de voleurs de chartes qui tiennent la Colombie-Anglaise à la gorge, les terres de cette province seront gaspillées avant que la Colombie ait construit tous ses chemins de fer. Et ensuite, toutes les fois qu'elle voudra un chemin de fer, elle frappera à la porte du trésor fédéral, et le temps approche où la Colombie-Anglaise sera assez forte pour ne pas frapper en vain.

Le gouvernement actuel avait une belle occasion de conclure une convention entre le peuple de la Colombie-Anglaise et le peuple des vieilles provinces. Les véritables gardiens du trésor fédéral sont les hommes qui auraient fait construire à la Colombie-Anglaise ses propres chemins de fer avec ses propres ressources, et les véritables dilapidateurs du trésor fédéral sont ceux qui donneraient les terres de la Colombie-Anglaise en cadeau à des particuliers ou à des corporations privées. Tout ce que je puis dire, c'est que ce gouvernement a perdu une belle occasion. Le Canada ne doit rien au chemin de fer Canadien du Pacifique. Quoique je ne sois pas un libéral, je connais un peu l'opinion de mes compatriotes, qui soutiennent la cause libérale, et je suis convaincu que la masse du parti libéral croit que le gouvernement doit sa victoire du 23 juin dernier plus à la faveur populaire, qu'à l'influence du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ces libéraux sont assez stupides pour croire que le chemin de fer Canadien du Pacifique a fait tout en son pouvoir pour faire échouer leur parti aux dernières élections. Je ne conseille pas au gouvernement libéral de rendre à cette puissante compagnie coup pour coup et de se venger du mal qu'elle a causé aux libéraux dans le passé. Je ne fais qu'exprimer mon regret, comme Canadien, que le gouvernement n'ait pas été assez fort pour faire son devoir. La présente convention peut être assez satisfaisante aux partisans qui fournissent les fonds électoraux et qui s'arrogent le droit de dicter une politique au gouvernement, quand ce parti sort victorieux des urnes électorales. Mais ces hommes ne sont pas tout le parti, il y en a d'autres. Chaque parti tire un peu de sa force de l'allégeance des hommes fidèles qui ne sont pas puissants par leur richesse, mais qui servent leur parti avec désintéressement et se croient assez payés par le triomphe de ses principes. Je ne crois pas que l'opinion saine du parti libéral approuve une convention par laquelle on veut construire en sacrifiant les terres publiques et l'argent du peuple, un chemin de fer qui deviendra un éternel instrument d'oppression entre les mains et pour le bénéfice du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce que les autres gouvernements peuvent avoir fait importé peu. Je prétends que le gouvernement actuel possède plus de renseignements et a une meilleure occasion que ses prédécesseurs, et, en conséquence, il est de mon devoir de protester contre cette politique et de voter contre ces résolutions.

M. SPROULE : Je n'ai que quelques mots à dire, en premier lieu, quant au temps où l'on a soumis ces résolutions à la Chambre, et en second lieu, sur la nature même de ces résolutions et leur

opportunité pour le pays. Je considère qu'il est décidément hors de saison, dans l'intérêt des paisibles délibérations de cette Chambre et dans l'intérêt de ce pays, que ces résolutions soient soumises à cette époque avancée de la session. Nous sommes presque à la veille de la prorogation, il y a plus d'un tiers des députés qui sont partis, ou qui partiront ce soir, avant que la Chambre ait voté ces résolutions. Les représentants que le peuple envoie ici pour faire l'ouvrage de la session, seront partis, et alors, ceux qui resteront, voteront des millions de dollars et augmenteront considérablement la dette nationale, à une époque où le désir de quitter cette Chambre est tellement grand, que ce parlement ne peut faire un examen complet de ces résolutions. Je dis qu'il est des plus injustes pour les représentants du peuple et qu'il est des plus injustes pour le pays, de soumettre ces résolutions à la fin de la session. Mais quelques personnes pourront nous dire : "votre parti, quand il était au pouvoir, a fait la même chose." J'ai reproché à maintes reprises à mon parti de demander des crédits considérables à la fin des sessions. J'ai cru que c'était mal de la part de mes amis d'en agir ainsi, et je crois que c'est mal de la part du gouvernement actuel. Je crois que c'est une injustice envers le pays et que c'est un manque d'égards envers cette Chambre ; car cela ne permet pas aux membres du parlement de faire leur devoir envers leurs commettants et envers le pays.

Je constate par les derniers comptes publics que la dette nette du Canada était, le 30 juin 1896, de \$258,497,432. Quel est le montant que nous avons ajouté à la dette durant la présente session ? Les engagements, que nous avons imposés au pays, durant la session actuelle, représentent, d'après moi, pas loin de vingt-neuf millions de dollars ajoutés à la dette du pays. Avant d'entrer dans les détails, je désire attirer l'attention de cette Chambre sur les déclarations des membres du gouvernement actuel lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Ils nous ont dit qu'un des grands besoins de l'heure présente était l'économie, une économie sévère dans chaque département du service public. Lorsque les patrons ont fait de l'économie un article de leur programme, le parti libéral leur a dit ; "Nous sommes parfaitement d'accord avec vous ; nous combattons sur ce terrain depuis des années, et si le peuple nous confie le pouvoir, nous ferons tout ce que nous pourrions pour pratiquer la plus stricte économie. Il n'y a aucune nécessité d'augmenter la dette publique, et nous pouvons conduire les affaires de ce pays sans recourir à de nouveaux emprunts." Mais qu'est-il arrivé durant la présente session ? Les engagements que l'on a pris augmentent la dette comme suit : Le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, en achetant le chemin de fer du comté de Drummond et en donnant une subvention annuelle au Grand Tronc, coûtera une somme suffisante pour payer l'intérêt de sept millions de dollars ; et cela, durant cent ans. Si nous avions ajouté sept millions à notre dette, le taux moyen de l'intérêt que nous aurions eu à payer serait à peu près égal à la somme annuelle que nous aurons à payer pour le prolongement de ce chemin de fer. Prenez ensuite une subvention pour une ligne de steamers, subvention que nous avons votée la nuit dernière. Je ne condamne pas ce crédit, car je suis un de ceux qui pensent que l'établissement d'un service rapide fera beaucoup de bien, mais j'appelle l'attention de la Chambre sur ce crédit, parce que le

parti libéral qui en est responsable a dit, il y a à peine deux ans, que le pays accumulait une dette au delà de ses ressources et de ses besoins. La subvention aux steamers, suivant des calculs de l'honorable député de Norfolk (M. Charlton), que j'ai toujours considéré comme un homme qui s'y connaît en chiffres, ajoute à la dette nationale environ dix-huit millions de dollars. Vient ensuite le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, que nous considérons en ce moment, et pour lequel nous proposons de voter \$3,630,000. A tout cela, ajoutez le crédit de \$300,000 que nous nous attendons de voter dans quelques jours pour aider à l'élargissement du pont Victoria à Montréal.

Prenez ensuite toutes ces entreprises, et voyez le montant que cela représente. Les engagements que le gouvernement a imposés au pays, durant cette session, augmentent la dette d'environ \$28,970,000, presque vingt-neuf millions de dollars ajoutés dans une seule année par le gouvernement dont les membres disaient, il y a à peine deux ans, que le Canada n'avait pas besoin d'avoir recours à de nouvelles dettes pour conduire ses affaires, mais que le pays demandait une économie sévère, et que, si le peuple leur confiait le pouvoir, ils pratiqueraient la plus stricte économie. Est-ce que cette proposition en est la preuve? J'aimerais à demander au peuple du pays, j'aimerais à demander aux représentants du peuple, ici, si c'est là une économie? Ajoutez les engagements que l'on a contractés durant la présente session et qui porte la dette au chiffre de \$287,500,000 au lieu de \$238,000,000 qu'il était auparavant.

Est-ce que cela n'est rien pour le peuple du Canada. Est-ce que les contribuables sont insensibles à cette augmentation? Est-ce une chose de peu d'importance de leur demander dans les dernières heures de la session et lorsqu'un grand nombre des députés sont partis, de se charger d'une nouvelle dette de \$3,500,000, et cela, en quelques heures seulement de délibération, et comme s'il n'y avait aucune considération à fournir et comme s'il était aussi facile de trouver de l'argent que de voter ces résolutions? Je ne crois pas que les contribuables de ce pays soient satisfaits. Je ne crois pas que le peuple voit d'un bon œil cet acte d'un gouvernement dont les membres ont toujours prêché l'économie lorsqu'ils étaient dans l'opposition. On peut demander avec raison, qu'est-ce que cela signifie? Quel profit va retirer le pays de cette entreprise? Il y a dans ce projet deux points qui ont attiré mon attention. D'abord, le gouvernement a réussi, en dépensant libéralement les deniers publics, le gouvernement a réussi à se concilier pour le présent du moins, les deux grandes compagnies de chemin de fer du pays. Il a donné au Grand Tronc \$300,000 pour l'aider à élargir son pont, chose que cette compagnie aurait faite, vu que cela est nécessaire pour son propre trafic. Et ensuite, le gouvernement nous impose une dépense de \$140,000, durant 100 ans, pour avoir un droit de passage sur la section extrême de la voie du Grand Tronc. Assurément, cela devrait être suffisant pour apaiser cette compagnie pour le présent et la rendre favorable au gouvernement actuel. Au point de vue politique, c'est peut-être une bonne affaire, je l'admets, mais je suis certain que le peuple n'approuvera pas les membres de la droite. Je suis certain qu'il ne verra pas cette transaction d'un bon œil. Maintenant passons à autre chose,

M. SPROULE.

Nous nous sommes conciliés le Grand Tronc, et nous avons, il faut le présumer, rendu cette compagnie favorable au gouvernement actuel. Mais nous avons cette grande compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, cette pieuvre qui étend ses tentacules par tout le pays et qui attire tout à elle. Nous nous la concilions en lui donnant \$3,630,000, ce qui est la subvention accordée pour le présent, et, en sus, elle obtient 450,000 acres de terrain minier du gouvernement de la Colombie-Anglaise. Par l'entremise du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise. Voilà un coup de maître pour le gouvernement actuel qui a admirablement réussi, car il s'est concilié les deux grandes compagnies de chemins de fer, il se les est rendues favorables et il espère en profiter. Mais qui va payer pour tout cela? Je représente l'un des comtés de l'Ontario. Où va-t-on dépenser cet argent? Une partie qui a été donnée au Grand Tronc et au chemin de fer du comté de Drummond sera dépensée dans la province de Québec et le reste qui va au chemin de fer Canadien du Pacifique, sera dépensé dans la Colombie-Anglaise, le Manitoba et les Territoires du Nord-ouest. Le centre du Canada, l'Ontario qui représente environ la moitié de la population du pays, doit payer environ la moitié de toute la dette, et cependant, pas un dollar n'est dépensé dans cette province.

Qu'est-ce que l'Ontario va dire de cette dépense? Va-t-il être satisfait. Je suis certain que non, parce que cette province a été liée et elle doit payer le violon. Elle doit payer une partie de cette dépense; elle doit presque tout payer, et que reçoit-elle en retour? C'est une grande erreur que de faire cette dépense. Mais les deux grandes compagnies de chemin de fer ont été apaisées. Quel est l'effet de cette dépense pour le pays? Cela affermit ce que les honorables membres de la droite ont considéré et représenté comme un des plus grands monopoles qui a jamais existé au Canada, en donnant cette grande somme d'argent à laquelle il faut ajouter une vaste étendue des plus beaux terrains houillers et miniers de la Colombie-Anglaise, et fermant ainsi la porte à toute concurrence de la part des autres compagnies de chemin de fer. Mais il y a plus, cela prive pour longtemps, si ce n'est pas pour toujours, cette grande contrée de l'ouest du bénéfice de la concurrence d'autres voies ferrées. Vous avez déjà donné à cette compagnie l'usage exclusif d'un des pas des montagnes Rocheuses, et elle aura l'usage exclusif d'un autre pas lorsque ce chemin sera construit, de sorte qu'il ne peut y avoir aucun avantage pour une autre ligne de chemin de fer dans la Colombie-Anglaise, qui s'est toujours plainte qu'il n'y avait pas de concurrence. Et maintenant, cette province n'aura pas la concurrence à laquelle elle avait droit entre les compagnies de chemin de fer. Cette arrangement fermera la porte à la concurrence, pour longtemps, pour trente, quarante ou cinquante ans, et laissée le peuple à la merci de cette puissante corporation que l'honorable député de Toronto représente comme sans pitié, toutes les fois qu'elle peut sucer le sang et arracher l'argent du peuple.

Cette compagnie a modifié son tarif relativement aux transports des marchandises, mais si vous analysez les changements, vous verrez que ces concessions n'ont pas une grande valeur. Il est bien vrai que, dans certains cas, ces concessions paraissent

considérables—33 pour 100 sur les fruits transportés à la Colombie-Anglaise. Mais, durant les dix années à venir, la consommation des fruits n'y sera pas grande. Qu'est-ce que cela représente pour le peuple du Canada, du Nord-Ouest et de la Colombie-Anglaise? On dirait, à première vue, que c'est beaucoup, mais la concession n'est pas aussi grande qu'elle le paraît. Il y a ensuite une réduction d'un demi-cent par cent livres sur le grain, jusqu'au point à l'est de Port-Arthur. On s'est arrêté là, de crainte, apparemment, que l'Ontario ne profitât de cette grande dépense des deniers publics. Le chemin de fer Canadien du Pacifique arduet son tarif de transport sur quelques articles, et, en agissant ainsi, il a certainement fait un pas dans la bonne voie, mais il ne nous donne pas l'équivalent de ce qu'il reçoit. Nous avons affirmé un monopole; nous avons enlevé à la population de l'Ouest l'espérance d'avoir d'autres compagnies de chemins de fer pour entrer en concurrence avec cette grande corporation, pas avant longtemps, du moins. Les chemins de fer de l'est se dirigent vers l'ouest, mais ils ne pourront pas traverser ces hautes et larges montagnes, et donner à la population le bénéfice de la concurrence. Nous avons donné à cette compagnie beaucoup d'argent; il me semble qu'elle devrait être satisfaite et ne pas s'attendre à recevoir davantage. Je vois que nous lui avons donné plus de \$65,000,000 et plus de 22,000,000 d'acres de terre, et cependant, son insatiable estomac n'est pas satisfait, et elle désire autant que jamais obtenir davantage. Est-ce que le temps n'est pas arrivé de crier: halte-là? Je crois que le peuple du Canada en est arrivé à la conclusion qu'il faut s'arrêter dans cette voie.

Je n'établirai pas une comparaison entre l'offre faite par l'ancien gouvernement et l'offre faite par le gouvernement actuel. D'après moi, l'offre faite par l'ancien gouvernement était infiniment préférable, dans les intérêts du pays, à l'offre faite par le gouvernement actuel. Les honorables membres de la droite ont-ils jamais songé que cette voie ferrée aurait été construite, sans même que le pays se fût engagé à dépenser un dollar? Quand bien même nous ne lui aurions pas donné cet argent, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique aurait construit ce chemin, car dans son dernier rapport, je lis la déclaration suivante :

Mais même avec ces importantes facilités pour avoir le trafic des districts miniers, votre compagnie continuera à être dans une position défavorable pour faire concurrence aux lignes américaines qui se rendent jusqu'à Nelson, Rossland et autres centres importants de ces districts, tant qu'elle n'aura pas une voie ferrée lui appartenant. Jusque-là, la plus grande partie du trafic des mines lui échappera et restera, comme aujourd'hui, aux lignes américaines venant du sud.

Nos directeurs sont fortement d'avis que vous devez protéger vos intérêts dans cette direction au plus tôt et que tout délai serait extrêmement dangereux, et qu'à moins que votre compagnie ne s'empare du sol, d'autres le feront, car le besoin de voies de communication pour le transport des marchandises et des voyageurs se fait vivement sentir. Les directeurs sont convaincus qu'ils ne peuvent conseiller trop fortement la construction immédiate d'une voie ferrée partant de Lethbridge et allant se joindre à votre chemin de fer de la Colombie et de la Kootanie, à Nelson, une distance de 3.5 milles, et anticipant votre approbation les directeurs ont déjà pris des mesures pour commencer les travaux dans les premiers jours du printemps prochain.

Le mauvais état des affaires, dans les trois dernières années, a empêché l'adoption de mesures efficaces pour obtenir le trafic des districts miniers, mais les directeurs croient que la meilleure position et les perspectives de la compagnie ainsi que la grandeur des intérêts en jeu, justifieront pleinement cette importante démarche.

Par conséquent, il nous est bien permis de croire que le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait construit cette voie ferrée, que le gouvernement lui eût accordé une subvention, ou non. Mais cette compagnie n'a jamais été très lente à demander; elle a admirablement réussi par le passé, et elle est toujours prête à tendre la main. A mon avis, elle aurait construit le chemin, qu'elle eût obtenu une subvention, ou qu'elle n'en eût pas obtenue; mais si la compagnie peut obtenir une subvention, il est beaucoup plus facile de construire le chemin, et la construction en sera d'autant moins coûteuse.

Le grand problème qui va surgir en Canada, c'est le problème des moyens de transport; aujourd'hui, nous sommes sous la domination de deux grandes compagnies de chemins de fer qui paraissent n'avoir ni âme, ni considération pour le peuple, lorsque leurs intérêts pécuniaires sont en jeu. Ces deux chemins de fer font une alliance de plus en plus étroite; ils font des conventions relativement au trafic sur certaines parties de leurs lignes, et ils s'entendent pour la circulation des trains. Nonostante les millions que le Canada a votés pour ces chemins de fer, nous n'avons réellement aucune concurrence entre les chemins de fer aujourd'hui, et les onéreux fardeaux qui s'accroissent d'année en année sur les épaules du peuple, imposent absolument au parlement du Canada le devoir d'exercer une surveillance, un contrôle sur ces grandes compagnies de transport.

Le temps n'est pas éloigné où le Canada sera obligé de traiter ces grandes corporations de chemin de fer bien autrement qu'il le fait aujourd'hui. Soit que cela soit par l'entremise d'une commission de chemin de fer ou par quelque autre pouvoir, je l'ignore, mais si mon avis vaut quelque chose et si les signes des temps veulent dire quelque chose, l'opinion publique sera tellement forte dans quelques années, que pas un gouvernement ne pourra lui résister, à moins qu'on n'aborde résolument le problème des moyens de transport au Canada. On doit examiner ce problème dans les intérêts du peuple canadien, et le plus tôt sera le mieux. Nous ne devrions pas leur donner plus de pouvoirs d'année en année, et de session en session, mettre sous leur dépendance une plus grande étendue du pays, de manière à ce qu'il devienne de plus en plus difficile de les contrôler par la suite.

Je regrette beaucoup que le gouvernement, presqu'à la fin de la session, au moment où tout le travail de la session est pour ainsi dire terminé, ait soumis à la Chambre des résolutions qui augmentent de \$3,630,000 la dette de l'Etat. Je suis convaincu que les électeurs ne verront pas ce projet d'un bon œil, et que cela ne fera pas augmenter la confiance du public dans le gouvernement. Le peuple considérera ce projet du gouvernement comme opposé à ses déclarations, car avant d'arriver au pouvoir, il promettait d'exercer la plus stricte économie dans l'administration de nos finances.

M. BOSTOCK: Les présentes résolutions sont la preuve que le gouvernement est prêt à mettre à exécution, d'un mieux qu'il le pourra, un projet destiné à développer les ressources de la Colombie-Anglaise. Il sera d'un grand avantage pour le district minier de la Kootanie-occidentale, en ce sens qu'il règlera la question des fourneaux pour la fonte du minerai, dans cette partie du pays. Il y a dans la Kootanie-occidentale de grandes quantités de minerai prêtes à

être fondues, et le grand obstacle au développement des mines, jusqu'à présent, a été la difficulté de se procurer du combustible pour les fourneaux. La construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau fournira de la houille aux fourneaux de la Kootanie-occidentale, à des prix raisonnables, et ce minerai pourra être fondu dans le pays, comme cela doit être. Actuellement, à Rossland, on discute vivement la question de savoir si les fourneaux doivent être construits là ou à Northport, dans les Etats-Unis, et la population de Rossland attend avec anxiété la nouvelle que ce chemin de fer va être construit.

La construction de ce chemin règle la difficulté et signifie que les fourneaux seront érigés sur le territoire canadien. Ceux qui habitent l'est du Canada et ne connaissent pas ce pays, comprendront difficilement les avantages qui peuvent en résulter pour nous. A l'heure qu'il est, il y a trois fourneaux dans la Kootanie-occidentale, dont l'un est malheureusement fermé ; mais il n'y a pas de doute que le fait d'avoir du combustible à meilleur marché contribuera puissamment à le remettre en activité.

Ces fourneaux donnent du travail à beaucoup de monde et contribuent à développer le pays. Il est inutile de dire qu'il vaut beaucoup mieux pour nous et qu'il est plus avantageux de fondre le minerai au Canada que de l'envoyer aux Etats-Unis, comme on l'a fait jusqu'à présent. Je vois dans le *Rossland Miner* du 6 juin que 25,705 tonnes de minerai ont été expédiées de ce camp seulement, du 1er janvier 1897 au 5 juin courant. Ce minerai provient des mines suivantes :

	Tonnes.
Le Roi.....	17,906
War Eagle.....	4,990
Columbia et Kootanie.....	569
Iron Mask.....	1,514
Jumbo.....	91
Josie.....	203
Cliff.....	141
Red Mountain.....	56
Evening Star.....	21
Giant.....	21
O. K.....	56
XL.....	12
Total.....	25,705

La Chambre peut voir que ce seul camp expédie de grandes quantités de minerai à l'heure qu'il est. On peut voir de plus que dans le district de Slocan, durant les neuf mois, de juillet 1896 à mars 1897, les expéditions se sont élevées à 14,434 tonnes. Presque tout ce minerai a été envoyé à des fourneaux étrangers, parce que le fourneau de Nelson, qui est en activité depuis quelque temps, tire tout le minerai dont il a besoin de sa propre mine et n'a pas fondu beaucoup de minerai des autres mines.

Par les rapports de la douane, on peut aussi constater les développements des affaires dans ce pays. Les rapports de la douane, à Nelson, qui comprennent tous les ports secondaires de la Kootanie-occidentale, en janvier 1896, accusaient un revenu de \$5,982, et en janvier 1897, de \$11,057. Dans un an, les revenus ont presque doublé ; en février 1896, ils étaient de \$4,580 et en février 1897, de \$10,072 ; en mai 1896, ils étaient de \$5,688 et en mai 1897, de \$41,572. D'après ces chiffres que je crois aussi exacts que possible, — je les ai pris dans

M. BOSTOCK.

un journal, n'ayant pu me procurer les rapports officiels — on peut juger du surplus de revenu que le Canada retire de cette partie du pays. Ce n'est là qu'une fraction du territoire qui retirera des avantages considérables de la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. A l'est de la Kootanie-occidentale se trouve la Kootanie-orientale, et l'honorable chef de l'opposition a prétendu que la population entre Lethbridge et Nelson ne dépassait pas actuellement 1,000. J'ignore quelle est la population actuelle de Lethbridge ou de McLeod, mais je sais que celle de Fort-Steele, dans la Kootanie-orientale, qui n'a pas de débouché et aucun moyen de développement, a augmenté de 250 qu'elle était au 1er janvier cette année, à environ 1,000 à l'heure qu'il est.

M. FOSTER : Combien en reste-t-il après le départ des prospecteurs ?

M. BOSTOCK : Il y en a plus de 1,600 dans le district avoisinant, mais la ville de Fort-Steele augmente très rapidement. Je mentionne ce fait, parce qu'on n'a rien fait pour coloniser cette partie du pays. On n'a pas fait de nouveaux chemins, et les steamers sur la rivière Kootanie, qui vont jusqu'à Jennings, ont eu beaucoup de malchance ; deux ont péri. Tout cela a plutôt retardé qu'avancé la colonisation ; mais cela démontre aussi que la population augmente et dès que les travaux seront commencés sur ce chemin de fer, et que les gens sauront qu'il doit traverser toute cette région, les progrès seront très rapides.

Un autre territoire qui profitera de cette entreprise, c'est le pays compris entre la rivière Colombie et Okanagan ; car tout ce territoire le long de la frontière est excessivement riche en minerai, comme on vient de le voir par les extraits que nous a lus l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, d'un rapport préparé par un envoyé du gouvernement allemand.

Ce rapport n'a rien d'exagéré, puisque d'autres hommes éminents dans le monde minier, se sont exprimés à peu près dans les mêmes termes. La seule difficulté, c'est que ce minerai n'est pas très riche, et demande des facilités de transport pour être exploités avantageusement.

Des villes surgissent actuellement dans cette partie du pays. L'autre jour, un citoyen de Midway qui était ici me disait que deux omnibuses font actuellement le service entre la ville de Grand-Forks, et Marcus, sur la rivière Spokane et le long du chemin de fer Northern ; et qu'ils reviennent tous les jours remplis de voyageurs.

Le danger dans ce district est le même que celui qui existe dans la Kootanie-occidentale, au sujet de Rossland. Les gens ont une tendance à venir dans ce pays du sud, et tout notre commerce et nos affaires sont exposés à prendre cette direction. Nous avons à lutter contre la situation géographique du pays et à diriger le commerce vers le nord, au lieu de le laisser aller vers le sud. Dans l'intérêt du pays lui-même, il vaut mieux s'emparer de cette question immédiatement et la régler le mieux possible.

Je ne veux pas dire qu'en retardant quelque temps, nous n'aurions pas pu obtenir de meilleures conditions du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je sais que beaucoup de personnes sont de cette opinion et qu'il aurait mieux fallu attendre. Pour ma part, je ne le crois pas. Je crois que le gou-

vernement a étudié soigneusement toute la question et a pris le parti le plus avantageux, dans les circonstances. Je ne discuterai pas les clauses de cet arrangement, car c'est un de ces arrangements dont on peut mieux juger par la manière dont ils fonctionnent que par les dispositions qui sont sur le papier. La valeur de ces marchés dépend plutôt de ceux qui sont chargés de leur exécution et de la manière dont ils sont exécutés, que des conditions écrites. Je considère que l'arrangement au sujet des terrains houillers dans la Kootanie-orientale, va être un puissant levier entre les mains du gouvernement pour empêcher l'augmentation des prix de la houille, et pour constater l'exploitation de ces terres.

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a soulevé la question de la concurrence des chemins de fer. Pour ce qui concerne la Colombie-Anglaise, il est inutile pour cette province d'espérer avoir de la concurrence en fait de chemins de fer, car partout où l'on pourrait en construire un, on s'apercevrait qu'il est impossible d'en construire un autre. Par conséquent, la concurrence en fait de chemins de fer est presque une impossibilité dans la Colombie-Anglaise. Notre seul espoir, sous ce rapport, est dans un solide contrat du gouvernement qui aboutirait finalement à l'exploitation directe des chemins par l'Etat. Après avoir étudié la question soigneusement, et en avoir causé avec beaucoup de personnes, je considère que le pays n'est pas encore mûr pour que l'Etat prenne possession des chemins de fer.

Je n'admets pas l'objection qu'on ne manque jamais de faire chaque fois que cette question est soulevée. On nous dit : "Voyez ce qui se passe sur l'Intercolonial." Il y a d'autres manières d'administrer un chemin de fer, que la manière dont l'Intercolonial a été administré. Il n'est pas bon pour un pays d'avoir une entreprise aussi considérable qu'un chemin de fer en contact trop intime avec la politique. D'autres pays sont parvenus à résoudre le problème, et un temps viendra où il nous faudra, nous aussi, aborder cette question et trouver un moyen d'administrer nous-mêmes nos chemins de fer. Mais, d'après mon expérience personnelle, et d'après l'opinion de ceux que j'ai consultés, je considère que ce temps n'est pas encore venu.

Je n'occuperai pas plus longtemps le temps du comité. Je me suis permis ces quelques remarques, parce que je considère que cet arrangement est avantageux pour le pays et pour le district que je représente, et j'espère qu'il sera ratifié.

M. OLIVER : A titre de représentant d'une des divisions électorales que traverse ce chemin de fer, je demande à la Chambre d'avoir l'indulgence de m'écouter quelques instants. Le district d'Alberta est doublement intéressé, d'abord parce qu'une grande partie de la ligne projetée se trouve sur son territoire, et ensuite, parce que, pour les produits agricoles, il sera la principale source d'approvisionnement de la Kootanie. Notre population, pour des raisons toutes locales, désire donc vivement la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, certaine qu'elle est, dans tous les cas, d'en retirer des avantages matériels considérables, tant de la construction même du chemin, que des facilités d'accès qu'il donnera aux régions minières.

Pour nous, il ne s'agit pas de savoir quand et comment et par qui le chemin doit être construit. Nous voulons le chemin, et nous le voulons immédiatement et, par conséquent, je suis tenu d'appuyer la proposition générale de construire immédiatement le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Pour moi, la nécessité du chemin ne fait pas le moindre doute ; ce sont les conditions qu'il convient de discuter. On peut se demander si, par cet arrangement, le pays reçoit pour la valeur de son argent, s'il a ce qu'il paie, s'il obtient tout ce qu'il aurait pu obtenir pour le même prix. J'admets que ces différents points peuvent être discutés et critiqués. Puisque c'est le pays qui paie, il a droit de savoir ce qu'on lui donne pour son argent.

La clause du contrat qui protège les droits acquis des villes déjà établies dans le district d'Alberta sud sont très satisfaisantes et constitue une innovation heureuse dans la politique suivie jusqu'à présent, d'autant plus que cela ne coûte pas un sou de plus à l'Etat. Il s'agit simplement de l'exercice opportun de l'autorité exécutive en faveur des intérêts publics qu'un gouvernement a le devoir de protéger.

Il n'y a pas le moindre doute que la prompt construction du chemin sera un grand progrès sur la situation actuelle, absolument comme la construction d'un chemin de fer dans un endroit où il n'y en avait pas, est toujours un avantage pour la contrée où il est construit.

Mais lorsque dans les nouvelles conditions créées par l'existence du chemin de fer surgit la question de la concurrence pour le transport des produits agricoles jusqu'au marché de consommation, il ne s'agit plus alors de se demander s'il faut un chemin de fer, ou s'il n'en faut pas. Ce qu'il faut, c'est un taux assez modéré pour que le coût de production et le prix du transport ne dépassent pas le prix de la marchandise. Si le chemin de fer n'atteint pas ce but, sa principale utilité cesse. Sans cela, il ne vaut pas l'argent qu'il a coûté à l'Etat. Cette considération est surtout importante appliquée au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, sur lequel on compte surtout pour rendre profitable l'exploitation du minerai inférieur de la Kootanie, dont le succès dépend plus du transport à bon marché que de tout autre chose.

Considéré au point de vue local, pour l'avantage mutuel du district de l'Alberta et de la Kootanie, ce projet n'aurait pas une importance suffisante aux yeux de la Chambre pour justifier le gouvernement de lui donner une subvention aussi considérable. Cette subvention est sans doute basée sur d'autres avantages que ceux de l'Alberta et de la Kootanie, et qu'on espère réaliser par cette entreprise. Il est admis que cette subvention est considérable, vu la longueur du chemin, et l'on doit supposer que les taux de fret et les autres concessions stipulées au contrat, sont considérés comme un équivalent de l'argent que l'Etat consacre à cette entreprise. Dans ce cas, en discutant les mérites de l'entreprise, il convient de prendre en considération, non seulement la longueur du chemin projeté, mais encore de demander jusqu'à quel point les intérêts en jeu bénéficieront des conditions de l'arrangement conclu, et si on en retirera tous les avantages qu'on peut en attendre.

La construction de ce chemin devait inaugurer une ère nouvelle dans l'ouest. C'est du moins le

principal argument que faisaient valoir les journaux favorables à l'entreprise.

On a fait de grandes promesses et, par conséquent, le pays s'attend à beaucoup plus que dans des circonstances ordinaires.

Dans tout le Canada et dans l'ouest, encore plus qu'ailleurs, peut-être, le transport est la grande question du jour. On supposait que le problème était virtuellement résolu du jour où le chemin de fer Canadien du Pacifique reçut l'entreprise de construire un chemin de fer d'un océan à l'autre. Aujourd'hui, tous les cultivateurs, tous les producteurs, tous les commerçants du pays vous diront qu'il ne l'est pas. Cette question du transport ne se réduit plus à savoir si nous aurons des chemins de fer, ou si nous n'en aurons pas; c'est une question d'un chemin de fer contre un autre placé dans des circonstances plus ou moins favorables, plus ou moins bien administré, plus ou moins dévoué aux intérêts d'une partie du pays ou d'un autre.

Par tout où les circonstances justifient la construction d'un chemin de fer au Canada, il ne peut plus être question de savoir si nous l'aurons, ou si nous ne l'aurons pas; tout se réduit à une question de taux et d'administration, et c'est parce que les taux n'ont pas été favorables au public de l'ouest depuis le début que le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ont fait moins de progrès qu'on en attendait de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est aussi pour cette raison que le trafic entre l'est et l'ouest du Canada n'a pas réalisé les espérances qu'on avait conçues. Cela provient de ce qu'il n'y a pas ici une quantité suffisante de trafic et de ce que les chemins de fer qui desservent les villes manufacturières et industrielles de Chicago, Saint-Paul, Spokane et d'une grande partie de l'ouest sont plus avantageusement situés que les nôtres et accaparent le trafic de ces villes.

Et à mesure que les droits de douane seront abaissés, les chemins de fer américains accapareront une plus forte proportion du trafic, à moins que les taux de transports ne soient réduits considérablement au-dessus de ce qu'ils ont été jusqu'à présent. Une réduction générale et suffisante des taux de transport dans l'ouest et avec l'est, permettrait à l'ouest de se développer et, à l'est, de profiter seul des effets de ce développement.

Le but qu'on se proposait ne sera pas atteint tant que les taux de transport n'auront pas été réduits à un chiffre qui rende possible et efficace la concurrence contre les chemins de fer américains; sans cela, le développement de l'ouest sera retardé et le trafic se partagera entre les lignes canadiennes et les lignes américaines, avec tous les avantages du côté de ces dernières.

C'est parce que cet état de chose est universellement admis et reconnu que la perspective d'un changement radical dans le problème du transport dans l'ouest a été saluée avec une aussi évidente satisfaction par tout le pays. Tous ont admis que le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau doit être construit, pas à cause de la ligne elle-même, mais à cause de la nouvelle politique de chemins de fer dont elle devait l'introduction et l'inauguration. Les paragraphes *c*, *d*, *e*, et *f*, sont les parties de la résolution qui offrent un intérêt général, en ce qu'elles définissent la nouvelle politique de chemins de fer dans l'ouest que se propose de suivre le gouvernement, et indiquent la compensation que le public reçoit en retour de l'aide et des privilèges

M. OLIVER.

donnés au chemin de fer Canadien du Pacifique à propos de cette ligne.

Il est important de bien étudier ces paragraphes pour se rendre compte jusqu'à quel point le public est dédommagé de ses sacrifices, jusqu'à quel point le nouveau chemin répondra aux besoins existants, ou qui pourraient survenir.

Le paragraphe *c* pourvoit au contrôle, par une commission, des taux de transport sur tout le fret venant de la Kootanie et y allant, sur toutes les lignes du chemin de fer Canadien du Pacifique au Canada. Ceci fait assurément très bien sur le papier, et devrait être un puissant moyen d'empêcher les tarifs différentiels au détriment de certaines personnes ou certains endroits, pourvu que la commission ne perde pas de vue l'intérêt public; mais si l'on n'y ajoute pas d'autres dispositions concernant la considération qui pourra ou devra servir de base à l'arrangement, il sera impossible d'effectuer une réduction générale tels que les produits de l'ouest, et de tout le Canada, le demandent et l'exigent. La preuve que ce paragraphe est insuffisant à opérer cette réduction se trouve dans le paragraphe *d*, qui décrète certaines réductions spécifiées. Si la commission des chemins de fer devait avoir le droit absolu de réduire les tarifs de fret, le paragraphe *d* serait inutile. Ce paragraphe *d* limite et restreint virtuellement le paragraphe *c*, et si le paragraphe *c* donne le pouvoir d'opérer seulement une réduction relative et non une réduction absolue, il ne confère aucun droit que le parlement ne possède déjà et peut exercer sans donner aucune considération aux compagnies, et, partant, ne représente pas un sou des trois millions et demi que nous payons.

Une commission non revêtue de ce droit absolu ne peut méconnaître que le capital engagé dans un chemin de fer a droit à un rendement, tout comme si ce capital était engagé dans une autre entreprise; elle ne peut ignorer non plus la longueur du parcours, ni refuser une certaine allocation de tant par mille, basée sur les profits des autres chemins de fer.

Le pouvoir de régler simplement les taux, sans celui de les réduire, ne répond pas aux circonstances dans lesquelles le district de l'Alberta et tout le Canada se trouvent placés à l'égard du trafic de la Kootanie.

Notre position est celle-ci: Actuellement, l'Alberta septentrionale fournit le grain, le foin et les légumes, et l'Alberta méridionale les animaux aux régions minières, en se servant de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique partant de Calgary et ses embranchements et correspondances par bateau. Nos rivaux qui fournissent la très grande partie de ce qui est consommé dans la Kootanie sont les cultivateurs du district de Palouse, dans l'est du territoire de Washington, et le nord de l'Idaho dont la ville de Spokane est le grand centre commercial.

Jusqu'au mois de février dernier, leurs tarifs de transport sur le grain étaient de 25 cents par 100 boisseaux, jusqu'à Nelson, une localité centrale de la Kootanie, pendant que nos propres tarifs étaient de 50 cents par 100. Même avec l'avantage du tarif en notre faveur, nous étions incapables de lutter. Au mois de février, le chemin de fer Canadien du Pacifique, en prévision sans doute d'une concurrence probable, réduisit ses prix entre Edmonton et Nelson de 50 à 35 cents par 100. Avec le droit en notre faveur, cela nous permettait de lutter contre

le taux de 25 cents de Spokane pour certaines localités de la Kootanie plus favorablement situées pour nous et moins favorablement pour les Américains. Sans l'existence d'un droit de douane élevé, nous n'aurions pas pu lutter, à moins de payer les produits, au lieu de production, beaucoup moins cher, comparativement à ce qu'ils coûtent de l'autre côté de la frontière. Quand le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau sera construit, la distance entre Spokane et Nelson sera de 150 milles, contre 600 milles entre Edmonton et Nelson.

La question pour nous est celle-ci : Le contrôle des taux par la commission des chemins de fer nous permettra-t-il de lutter au moyen du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, contre nos rivaux des environs de Spokane, quand notre concurrence deviendra assez vive pour les forcer à diminuer leurs taux pour répondre aux nôtres ? Ou il nous faudra payer le même prix pour un trajet de 600 milles qu'eux pour un trajet de 150 milles, ou il nous faudra vendre nos produits proportionnellement moins cher. Sans cela, nos rivaux accapareront ce trafic et nous nous en passerons. Il est vrai qu'il y a le droit qui nous protège ; mais si nous sommes à la merci d'un droit de douane pour conserver nos propres marchés, nous ne devons pas en donner le mérite aux conditions de l'arrangement qui a été conclu. Telle n'est pas l'interprétation que nous voudrions voir donner à la valeur du contrat qui est à l'étude. Tel n'est pas ce pourquoi nous payons trois millions et demi de dollars.

Le bon marché du transport développera la Kootanie, et si l'Alberta approvisionne cette région de produits, le développement de celle-ci comportera l'accroissement et la prospérité de l'Alberta ; et l'accroissement et la prospérité des deux endroits comporteront un allègement de l'impôt qui pèse sur la population en général, par suite de l'augmentation du nombre tant des contribuables, que de leur pouvoir de payer. Leur développement comportera l'augmentation de la demande des articles des manufactures, ainsi que l'agrandissement du champ du commerce de la partie est du Canada. La partie est même du Canada se trouve donc intéressée dans la question des taux locaux de transport entre l'Alberta et la Kootanie.

Il ne s'agit pas ici seulement d'un cent de plus ou de moins, mais il est possible que la question implique, en dernier ressort, la réduction des taux au simple coût du transport, pour que le commerce puisse être retenu dans le pays. Malheureusement, tel n'est pas l'état de l'Alberta relativement au commerce de la Kootanie, mais tel est, même à un plus haut degré, l'état des marchands et des manufacturiers de la partie est du Canada relativement à ce commerce, lequel, en réalité, s'applique à tout le commerce que l'est fait avec l'ouest du pays. Attendu que la route du transport est beaucoup plus courte de Saint-Paul et de Chicago que de Toronto et de Montréal, les villes canadiennes, à moins d'obtenir, non pas des taux qui fassent produire un gain équitable au capital représenté par les chemins de fer canadiens, non pas des taux rapportant un bénéfice égal à celui des chemins de fer américains pour une même étendue, mais les mêmes taux pour toute la distance à parcourir, plus grande que celle de la route suivie par nos voisins ; les villes canadiennes, dis-je, ne peuvent pas concourir, si ce n'est dans la mesure des droits.

Pour parer à ce désavantage géographique, le Canada accorde à ses chemins de fer des subventions s'élevant à nombre de millions, de manière que les compagnies de chemins de fer soient soulagées du coût de construction de la longueur supplémentaire de leurs lignes, et indemnisées par le trésor public du coût supplémentaire des opérations afin que le Canada ait des taux aussi bas que ceux de nos voisins entre les points de production et de distribution. En d'autres termes, nous avons payé à même les trésors national, provincial ou municipal la moitié ou les deux tiers du juste coût de tous les chemins de fer du Canada, dans l'espoir que les compagnies propriétaires de ces chemins ayant seulement avec les revenus à pourvoir à l'intérêt sur la différence de ce qu'ils ont coûté, nous aurions des taux de transport peu élevés. Au lieu de cela, on constate que, virtuellement, chaque mille de chemin de fer au Canada est grevé de tous les emprunts pour lesquels on a pu l'hypothéquer, emprunts dont l'intérêt doit être payé, s'il l'est seulement, à même les revenus ; et, par conséquent, tout en ayant aidé les entreprises de chemins de fer du Canada plus libéralement que tout autre pays probablement, nous payons sur ces chemins les taux de transport de beaucoup les plus élevés. Bien plus, les chemins de fer mêmes que nous avons subventionnés si largement transportent réellement les marchandises de nos voisins et concurrents en général à meilleur marché que les nôtres. Jamais train n'a circulé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Montréal et Vancouver, dans un sens ou dans l'autre, sans accorder, ou être prêt à le faire, des conditions plus favorables au trafic et aux voyageurs américains, qu'aux voyageurs et au trafic canadiens. Telle est la position dans laquelle nous nous trouvons, et voilà une position à laquelle une commission de chemins de fer ne peut remédier.

Cette position est celle dans laquelle nous nous trouvons généralement avant la négociation du contrat qui fait l'objet de cette discussion, et dans laquelle nous sommes encore ; non seulement cela, mais la ligne proposée même n'est pas exempte des vastes privilèges concernant l'émission d'obligations, qui rendent impossibles, si ce n'est pour causes ultérieures, des réductions importantes dans les taux du transport même strictement local.

Si le paragraphe (c) renfermait une disposition décrétant qu'on permettrait aux compagnies de chemin de fer de faire des bénéfices seulement suivant le juste coût de leurs lignes, réduction faite du montant des subventions reçues, il serait alors de quelque effet ; mais tant qu'on tolérera le pouvoir absolu d'émettre des obligations, et qu'on reconnaîtra les droits des porteurs d'obligations, comme il faut que cela soit et comme ça doit l'être, il est impossible à une commission de chemin de fer, même dans une faible mesure, de résoudre le problème des chemins de fer du Canada.

Le droit du parlement de nommer une commission pour s'occuper de l'égalisation des tarifs de transport, indépendamment du contrat du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, n'a jamais été mis en doute. Ce droit n'a pas été compris dans cet arrangement ; et si l'arrangement était nécessaire pour obtenir le consentement du chemin de fer Canadien du Pacifique à une commission semblable, il est à craindre qu'après la nomination de la commission, le consentement ultérieur de ce

chemin de fer ne soit nécessaire avant qu'elle puisse agir avec profit même dans la limite de ses pouvoirs.

Les paragraphes (d) et (e) pourvoient à des réductions du taux de certains transports, à l'est comme à l'ouest. On doit regretter qu'il ne soit pas déclaré en termes formels quels sont les taux exacts auxquels les articles concernés seront transportés ; car la valeur des réductions ne peut être appréciée qu'en comparant des réductions aux taux actuellement existants, qu'on ne comprend pas généralement, surtout quant aux marchandises expédiées à l'ouest.

Les nouveaux taux dépendront absolument de l'échelle des taux actuels. Mais le taux actuel est laissé dans le vague, de sorte qu'une personne ordinaire ne pourrait le déterminer au moyen d'un calcul. Sans doute que les taux spéciaux de rabais, ou les taux tels qu'ils sont après que le rabais a été accordé, ne seront pas ceux sur lesquels on fera les réductions. Il est tout à fait possible que dans certains cas, lorsqu'on viendra à faire le calcul, la réduction, bien qu'importante sur le papier, soit très difficile à déterminer. Quoi qu'il en soit, nous serions heureux dans l'Alberta d'échanger les dispositions quelque peu vagues concernant l'exercice de certain contrôle au moyen d'une commission des chemins de fer, contre l'application à notre commerce de la Kootanie d'un retranchement défini dans les taux de transports, de 3 cents par 100 livres. Mais ce retranchement ne s'applique pas à nous dans notre commerce de la Kootanie, et nous en prévaudrions-nous pour l'expédition de nos produits à l'est, je crains qu'un retranchement de trois cents par cent livres d'un tarif actuel de 50 cents par 100 livres ne nous rendrait guère le marché de Montréal profitable, aux prix actuels du blé et de l'avoine.

Le fait qu'un contrat est actuellement négocié par le gouvernement du Manitoba en vertu duquel, moyennant un paiement annuel de \$100,000, on doit faire une réduction de 10 cents par 100 livres sur le transport du grain expédié à l'est, et de 25 cents par 100 livres sur le transport des marchandises expédiées à l'ouest, comparativement aux 3 cents de réduction par 100 livres sur le transport du grain expédié à l'est, et aux 10 cents de réduction par 100 livres sur le transport de certaines marchandises expédiées à l'ouest, d'après ce contrat-ci, démontre : d'abord, que la réduction actuelle n'est pas suffisante pour faire face aux exigences du cas, car autrement il ne serait pas proposé, pour obtenir une autre réduction, un autre paiement de \$100,000 annuellement, par ceux qui sont surtout intéressés dans cette réduction ; ensuite, que si l'on peut obtenir 10 cents par 100 livres et une réduction de 25 cents par 100 livres moyennant le paiement de \$100,000 par année, le montant accordé au chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau, en tant que remboursé par la réduction de trois cents, est tout simplement de l'argent jeté à l'eau.

Nous ne recevons pas un seul sou valant pour ces réductions, car il faut remettre le montant pour obtenir une réduction équivalente et compensant celle maintenant faite. Le projet d'acheter la délivrance du Manitoba des taux élevés de transport en accordant une subvention à un chemin de fer traversant le Pas-du-Nid-de-Corbeau est l'objet de bien des vœux, et doit être, par conséquent, chèrement acheté. C'est en contrôlant la seule ligne canadienne s'étendant de Winnipeg aux lacs que le chemin de fer Canadien du Pacifique peut imposer ses conditions au Manitoba et à

M. OLIVER.

l'ouest. C'est sur cette partie que le monopole de ce chemin peut être détruit le plus à meilleur marché et le plus complètement pour le bénéfice et de l'est et de l'ouest du Canada. Voilà comment on pourrait faire plus, avec moins d'argent, pour s'affranchir des taux élevés de transport, qu'on ne pourrait y arriver par le Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Mais je ne veux pas déprécier les réductions, telles qu'elles sont ou peuvent être. Il y a pleinement de la place pour ces réductions dont on a grandement besoin, qu'elles soient fortes ou faibles. Il doit être clair, toutefois, que, quelles qu'elles soient, elles n'ont pas plus de valeur que la propriété du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et ce que comporte cette propriété, sans quoi on ne les aurait pas concédées en échange de cette propriété-là. En deux mots, la question en cette affaire n'était pas de savoir si la Kootanie serait ultérieurement rendue accessible par les chemins de fer canadiens, mais si ensuite la chose comporterait l'affermissement ou la destruction du monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique dans l'ouest du Canada. C'était pour détruire ce monopole que le peuple canadien consentait à payer l'argent nécessaire à la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Tout en étant fort désirable à titre de ligne locale, ce chemin de fer n'a pas été défendu comme tel, et ce ne fut pas là la raison de la chaude polémique de presse qui s'est engagée à son sujet. Cette polémique s'est engagée sur la question du monopole ; et les taux de transport et les autres concessions sont le prix que le chemin de fer Canadien du Pacifique veut payer pour la continuation et l'établissement plus ferme encore du monopole qu'il exerce sur le transport canadien de l'ouest. Ce qu'on pense dans tout le Nord-Ouest, c'est que la population de ces territoires partage avec ce chemin de fer le produit de l'exploitation de ses fermes et de la conduite des affaires de chacun, et que ce chemin obtient la part du lion. Ça coûte un boisseau de grain pour en expédier un autre au marché par les lignes de la compagnie de ce chemin-là. Les tarifs sont basés seulement sur ce qu'il plaît à celle-ci de faire rapporter par le trafic, et son estimation est généralement fixée trop haut. Si la population pouvait voir quelque probabilité d'adoucissement à cet état de choses, elle travaillerait avec encouragement ; mais, par suite de la politique de l'ancien gouvernement qui, d'abord par décret législatif, et, ensuite, par un traitement différentiel, a réellement exclu la concurrence de la part d'autres chemins de fer, on s'est trouvé sans encouragement, et la conséquence naturelle en a été la lenteur de progrès qu'on a tant déplorée.

Prenant les réductions de taux et les autres concessions pour ce qu'on prétend qu'elles valent, je dis qu'elles ne font pas suffisamment face au cas existant, dans la nécessité où nous sommes d'obtenir des taux de transport moins élevés, alors que l'arrangement qui s'y rapporte fait participer le nouveau gouvernement à la continuation du monopole établi par son prédécesseur, d'un côté, par le fait qu'il a rejeté la politique de concurrence en matière de chemin de fer dans l'ouest, appliquée soit au moyen d'aide accordée à des lignes rivales, soit en construisant lui-même d'autres lignes, le gouvernement a fermé l'issue aux réductions ultérieures, autant qu'il pouvait le faire, et de l'autre, en payant trois millions et demi de dollars pour obte-

nir certaines réductions dans les taux de transport, il s'est mis dans l'obligation de prétendre à la suffisance des réductions concédées. Le chemin de fer Canadien du Pacifique utilisera, à titre de précédent, le succès qu'il remporte en ce cas-ci, pour exiger d'autres subventions lorsque la réclamation d'autres réductions deviendra si pressante, qu'il faudra les accorder. En vertu de cet arrangement, le colon du Nord-Ouest doit servir d'instrument à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; cette compagnie doit le pressurer jusqu'à ce qu'il crie assez fort pour forcer le gouvernement à venir à son secours, et alors, elle exigera le prix attaché à la réduction des tarifs exorbitants de transport, consistant soit dans l'achat de ses terres, soit dans des subventions à des lignes supplémentaires destinées à affermir encore son monopole. Doit-on s'attendre à ce que le Nord-Ouest prospère en vertu d'une politique comme celle-là, ou que le commerce de l'est canadien s'étende en raison du progrès de l'ouest, dans de semblables circonstances ? Et doit-on s'étonner encore que ce contrat ne provoque point l'épanouissement d'un sentiment de reconnaissance, pareil à un franc et heureux sourire, sur la figure de la population du Nord-Ouest ? Lorsqu'elle comprendra la situation, la population de l'ouest objectera, j'en suis convaincu, à ce qu'on l'y place. Elle n'entend pas paraître, aux yeux du peuple canadien, crier sans cesse contre l'état de choses existant qui requiert que le gouvernement paie de l'argent pour le tirer. Lorsque le gouvernement ne fait pas autre chose que d'insister pour le maintien du monopole, et payer de l'argent public pour assurer ce monopole, cette conduite garde les choses dans leur état actuel et les perpétue.

Il n'y a pas de doute que si le gouvernement avait adopté une politique de concurrence en matière de transport par chemin de fer, soit en encourageant la création d'autres systèmes de chemin de fer sujets à des restrictions semblables à celles auxquelles le chemin de fer Canadien du Pacifique a consenti, ou plus favorables, soit en construisant lui-même la ligne à titre d'œuvre du gouvernement, il y aurait eu immédiatement une réduction des taux beaucoup plus considérable que celle qu'on nous promet maintenant, et l'on aurait raisonnablement été suivies d'autres, suivant l'exigence des circonstances, sans qu'il en coûtât davantage au public canadien. Le fait que le gouvernement canadien aurait pu la annoncer que la chose était opposée au monopole, aurait inspiré confiance et au capital et au travail, en général et particulièrement au Nord-Ouest, et il s'en serait suivi un progrès réel conformément à l'état du pays.

Considérons maintenant ce qui a trait au coût de la propriété et du contrôle du gouvernement. L'arrangement coûtera \$3,500,000 au pays. La propriété absolue du gouvernement aurait coûté \$7,000,000 en tout. Mais l'arrangement actuel coûtera-t-il seulement \$3,500,000 ? Le chemin de fer Canadien du Pacifique devra emprunter la différence de l'argent requis pour construire la voie : il n'y a pas de doute qu'on autoriserait l'émission d'obligations au montant de \$30,000 par mille, et que ces obligations seront vendues. C'est-à-dire que le chemin aura une dette hypothécaire de près de \$10,000,000 sur ses 330 milles. Qui paiera l'intérêt de cette dette ? On peut le payer, s'il est seulement, à même les revenus provenant du

trafic transporté sur cette partie, ou sur une autre, du réseau du chemin de fer Canadien du Pacifique. En d'autres termes, le peuple canadien devra payer l'intérêt des \$10,000,000 tout aussi certainement qu'il devra payer celui des \$3,500,000. La différence consistera peut-être en ce que le taux d'intérêt payé pour les \$10,000,000 sera plus élevé que celui payé pour les \$3,500,000.

Voici une autre manière d'envisager le cas. Par la propriété absolue et le contrôle du gouvernement, tout en ayant des taux équivalant au simple coût du transport, le peuple canadien paierait 3 pour 100 d'intérêt sur \$7,000,000, au lieu que, par l'arrangement actuel, sans nulle assurance d'obtenir des taux peu élevés, il devra payer l'intérêt sur \$13,500,000.

L'objection à ce que le gouvernement possède le contrôle des chemins de fer semble s'appliquer seulement à la région située à l'ouest du lac Supérieur. L'autre jour seulement, la Chambre a consenti à une majorité énorme à voter l'intérêt d'un capital de \$7,000,000 afin d'obtenir pour l'Intercolonial le simple droit de passage sur d'autres lignes pour arriver à Montréal. Malgré l'existence d'autres voies fournissant une communication directe, on n'était pas satisfait. Il faut que le chemin de fer du gouvernement possède des droits absolus, sans quoi il serait impossible de faire des affaires profitables. Personne ne prétendra que la dépense de \$7,000,000 pour le prolongement de l'Intercolonial soit une entreprise aussi profitable, au point de vue des affaires, que le seraient les opérations conduites par le gouvernement du chemin de fer traversant le Pas-du-Nid-de-Corbeau, et, cependant, cette dépense a été votée volontiers. Alors, pourquoi répugnerait-on à favoriser un projet universellement reconnu pour être de nécessité première, pour être sûr de produire dix fois plus de profit, et qui, d'un autre côté, soulagerait absolument une grande partie, et, dans une certaine mesure, l'ensemble de l'ouest, du monopole qui à présent asservit l'industrie et paralyse les entreprises sous tous les rapports.

La construction de la voie par le gouvernement aurait assuré la concurrence active de quatre grandes lignes principales de chemin de fer entre l'est canadien et la Kootanie, savoir : le Canadien du Pacifique, le *Great Northern*, le *Northern Pacific*, et le *Chicago, Burlington and Quincy*, toutes ayant leurs réseaux reliés à la navigation des grands lacs, ainsi qu'au Grand Tronc de chemin de fer quant aux trois dernières de ces lignes de chemin de fer. Elle aurait assuré les taux locaux les plus bas possibles, tant entre le Nord-Ouest et la Kootanie qu'entre les mines de houille et les mines d'argent de cette région ; et si l'on convient que les intérêts que Winnipeg et le Manitoba possèdent dans le commerce de la Kootanie ont été ignorés par cet arrangement, ils le sont dans celui-ci comme ils l'ont été par la construction de la ligne du Sault du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais on aurait fait exception à la règle du monopole en matière de chemin de fer dans l'ouest, laquelle était également dans les intérêts du Manitoba et de la Colombie-Anglaise, et le pays n'aurait pas à payer, directement ou indirectement, l'intérêt d'un montant approchant autant de millions de dollars, le tout sans qu'il fût besoin de faire fonctionner un seul instant le chemin. La propriété du chemin n'implique pas la mise en opération de celui-ci, mais elle implique le contrôle absolu et incontestable de

aux réduits au simple coût du transport, chose dont l'ensemble du Canada se trouve le plus à avoir besoin.

S'il doit être nécessaire d'acheter chaque réduction des taux de transport dans l'ouest au prix payé pour celles maintenant obtenues, plutôt que de payer ce qu'il faudrait pour l'abaissement des taux au niveau que le progrès de l'ouest et les bénéfices de l'est exigent, il reviendrait à meilleur marché de construire, de Vancouver à Fort William, une ligne du gouvernement parallèle au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Mais ça ne serait pas nécessaire. Une ligne du gouvernement s'étendant de Winnipeg à Fort William, en passant par la route de la rivière, à la Pluie, donnerait accès à un pays nouveau et excellent, et permettrait de se rendre à aussi bon marché que possible de l'est du Canada au Nord-Ouest, et du Nord-Ouest aux ports et aux marchés de l'est.

J'espère ardemment qu'on ne fera pas de contrat au sujet de l'accès de la région de la rivière la Pluie excluant de cette route une concurrence efficace, comme on l'a fait dans ce cas-ci, autant qu'il appert au contrat en question même. L'existence d'un chemin de fer du gouvernement sur cette route entre Winnipeg et Port-Arthur, est le seul espoir qui reste à l'ouest d'être délivré du monopole qui règne, en matière de chemins de fer, sur le parcours du territoire canadien.

Une fois les prairies atteintes, la question des chemins de fer est presque résolue. C'est du côté des lacs, à l'est, et de l'océan, à l'ouest, que se trouve la cause qui rend possible le monopole au Nord-Ouest. Le débouché de l'ouest est maintenant fermé par le contrat qui fait l'objet de cette discussion. Il est à espérer, dans l'intérêt de l'est canadien, que le débouché de l'est restera ouvert; car la situation comporte tout simplement que si l'on ne trouve pas de soulagement à travers le territoire du Canada et à un port canadien, on le trouvera à travers le territoire des Etats-Unis et à un port américain, car ce soulagement il faut qu'on le trouve.

Le paragraphe (d) pourvoit à ce que des droits de passage soit accordés à d'autres chemins de fer sur la ligne du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Toute désirable que soit cette disposition, il n'appert pas qu'elle doit représenter une partie quelconque de l'argent payé relativement au chemin de fer; car la dernière phrase du même article déclare clairement que le droit d'accorder des droits de passage à d'autres chemins de fer existait déjà. Semblable disposition a été insérée sans considération dans toutes ou presque toutes les chartes de chemins de fer accordées à cette session-ci. Il ne semble pas que cette disposition soit de beaucoup de plus de valeur pour empêcher le monopole, que ne l'est la clause (c) pour assurer une réduction générale des tarifs. La valeur du privilège de se servir de la voie pour traverser le pas dépend des conditions auxquelles la chose peut être obtenue. Il doit être clair qu'une autre compagnie payant pour l'usage des voies du chemin de fer Canadien du Pacifique doit se trouver dans une position beaucoup moins favorable pour accorder des taux de transport peu élevés que ne l'est celui-ci, lequel, ayant reçu du gouvernement une grande partie du coût du chemin, peut prélever de la compagnie qui se propose de concourir avec elle pour faire le transport du trafic de la région les intérêts de la différence de ce coût, sinon de tout le coût; et non

M. OLIVER.

seulement de tout le coût, mais de toute la dette hypothécaire, car toute la résolution décrète le contraire.

Le fait qu'il n'existe pas de raccordement direct pour atteindre la côte par cette ligne-là, rend la concurrence plus difficile, ou plutôt rend la concurrence efficace impossible en vertu de l'arrangement actuel; et la proposition de placer sous un contrôle distinct, avec différents arrangements, les 200 milles de chemins s'étendant de Robson vers l'ouest, détruit pour toujours, en tant qu'elle peut la détruire, la possibilité d'une concurrence efficace.

Si le gouvernement eût construit le chemin, des droits de passage auraient pu être accordés à toutes les compagnies de chemins de fer désireuses de concourir pour le transport du trafic, à des taux déterminés de temps à autre par le gouvernement. Nous aurions eu alors ce pour quoi nous payons maintenant sans l'avoir, c'est-à-dire la garantie d'une concurrence active et l'assurance de tarifs supportables pour le public. La chose assurément n'aurait pas été aussi profitable pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais je ne sais pas que le pays doive quelque chose à la compagnie qui possède de chemin. Le pays a exécuté toutes les conventions qu'il a faites avec elle; il a rempli toutes ses obligations et il a droit à une quittance finale, au lieu que les promesses faites de la part de la compagnie, dont l'intérêt éclairé devait constituer une garantie suffisante que les intérêts des territoires étaient en sûreté entre ses mains, ont absolument manqué de se réaliser. De tristes faits ont été établis que les intérêts du chemin de fer Canadien du Pacifique et ceux du pays ne sont pas identiques.

En vertu des clauses (h) et (i), concernant le contrôle de certains terrains houillers et couverts de bois de construction, le gouvernement se trouve quelque peu dans la position d'un propriétaire dont l'un des locataires possédant un bail perpétuel se serait laissé escroquer une grande partie de sa propriété des plus précieuses et qui, au lieu de contraindre les voleurs à restitution, comme le lui permettaient les droits qu'il possédait, aurait fait un compromis avec eux et accepté une petite partie de la rapine, participant ainsi au vol de ce qui, dans un sens, lui appartenait. S'il est nécessaire au bien public que le gouvernement ait la propriété absolue de 50,000 acres des terrains houillers de la Colombie-Anglaise, cela prouvent l'iniquité de la transaction qui en livre irrévocablement des centaines de mille acres à une simple corporation. Il faut que nous soyons en réalité fort réduits pour ne pouvoir faire autre chose qu'un compromis basé sur ces conditions, relativement à la propriété de terres publiques de valeur prodigieuse et de vastes étendues du domaine public.

Si l'on admet que le monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique est préjudiciable à l'ouest, et, par conséquent à l'est—et certainement les chefs du parti qui tient maintenant les rênes du pouvoir ont appris au peuple à le croire pendant des années—il est du devoir du gouvernement de combattre ce monopole, non pas de l'affermir.

Le pays donne \$3,500,000 et obtient l'usage de 330 milles de chemin de fer, virtuellement aux conditions de la compagnie. La compagnie accorde certaines légères réductions dans certains tarifs de transport—de plus grandes réductions qu'on aurait pu en obtenir pour moins d'argent autrement—et obtient une nouvelle assurance plus complète de

monopole dans tout le grand ouest canadien. Il vaudrait mieux pour le Canada donner trois millions ou dix millions pour délivrer l'ouest du monopole des chemins de fer; mais il n'est pas avantageux pour le Canada de payer trois millions et demi, de placer ce monopole dans un retranchement plus solide que jamais, en lui permettant de clore la seule barrière vers le sud à travers les montagnes Rocheuses à toute concurrence effective en tout temps.

M. MCGREGOR: Vous ne connaissez pas ce dont vous parlez.

M. OLIVER: L'honorable député (M. McGregor) dit que je ne connais pas ce dont je parle. Tout ce que je peux dire en réponse, c'est que je suis en état de savoir ce dont je parle, et si je ne le sais pas, cela prouve certainement un très mauvais jugement de la part des électeurs de l'Alberta qui m'ont envoyé ici pour m'opposer au monopole des chemins de fer. Ils ont eu plus d'occasions de me connaître que n'en a eu l'honorable député. Je ne répondrai pas à l'honorable député que lorsqu'il a fait cette remarque il ne savait pas ce qu'il disait, mais je crois que la Chambre conviendra qu'il n'en savait rien. Cependant, dans les circonstances, le sud de l'Alberta pourra subir ce marché si le reste du pays le peut. Nous avons la plus grande part du bénéfice immédiat, et ils font les paiements et subissent les pertes.

M. RUTHERFORD: Je remarque que les honorables députés ont l'habitude en se levant pour parler au comité, de dire qu'ils ne vont pas occuper le temps du comité. Je ne veux pas faire d'excuses de ce genre. Je n'ai pas grand-chose à dire, mais je vais le dire, et je ne sais pas combien de temps je prendrai pour le dire. Je ne propose pas de répliquer à toutes les vérités et à ce que je pourrais appeler les platitudes de l'honorable député qui vient de s'asseoir. Il n'y a aucun doute que l'honorable monsieur a donné libre cours à un grand nombre de sentiments élevés au sujet du contrôle des chemins de fer par le gouvernement. Nous ne sommes pas encore arrivés à cette période utopique dans l'administration de notre réseau de chemin de fer au Canada, et si l'honorable monsieur (M. Oliver) se rappelle que le gouvernement qu'il appuie n'a pas construit le chemin de fer Canadien du Pacifique, qu'il n'était pas responsable de l'existence de ce chemin de fer, qu'il a simplement eu à prendre les choses comme il les a trouvées lorsqu'il est monté au pouvoir, et en tirer le meilleur parti, je crois qu'il constatera peut-être que les remarques qu'il a faites ne sont pas aussi importantes qu'il les croit. Je veux dire que venant de la grande région qui produit du blé au Canada, je suis parfaitement satisfait du contrat. Je considère que c'est le meilleur contrat possible que le gouvernement ait pu obtenir, et c'est un bien meilleur contrat que je le croyais capable d'obtenir. Je crois que l'honorable préopinant a dû négliger les journaux qui arrivent ici du Manitoba et du Nord-Ouest, parce que s'il les avait lus, il y aurait lu un concert de félicitations au gouvernement sur le bon contrat qu'il a fait. J'objecte à certaines remarques faites ici ce soir par le leader de l'opposition.

M. FOSTER: Oh! de grâce.

M. RUTHERFORD: Je le fais en toute humilité. J'ose critiquer les dires d'hommes comme lui

et son chef, mais je le fais en toute humilité. J'ai le droit, en ma qualité de membre de cette Chambre, de critiquer les déclarations de tout député de l'un ou de l'autre côté. Les conditions proposées par l'ancien gouvernement ont été considérées par le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) comme bien supérieures à celles du présent contrat. Et il prétend qu'il y aurait eu un grand bénéfice pour le gouvernement qui prêtait au chemin de fer Canadien du Pacifique \$20,000 par mille, ou \$493,613.

Prenant le présent contrat, les colons du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest recevront au plus bas mot—même si leur nombre n'augmente pas, et même s'ils ne récoltaient pas dans ce pays durant les prochaines vingt années plus de blé qu'ils n'en récoltent aujourd'hui—les colons du Manitoba, dis-je, réaliseront un bénéfice brut de \$15,000,000 en vingt ans. Il n'y a aucun doute que la réduction des tarifs de transport va être le moyen d'épargner à la population du Manitoba et du Nord-Ouest au moins \$750,000 par année. J'objecte à la déclaration du chef de l'opposition lorsqu'il a dit que le pays n'aurait jamais été colonisé, si le chemin de fer Canadien du Pacifique n'eût pas été construit. Je ne suis pas du tout ici comme l'avocat du chemin de fer Canadien du Pacifique; je ne suis pas particulièrement un ami du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous avons entendu cette déclaration ici, mais permettez-moi de demander: où serait le chemin de fer Canadien du Pacifique, n'eût été ce pays? Tout le monde sait que c'est le pays qui se trouve entre Moosomin et Fort-William qui donne des bénéfices que le chemin de fer Canadien du Pacifique fait sur toute sa ligne. Si le trafic que fournit cette partie du pays au chemin de fer Canadien du Pacifique lui était enlevé, le reste de la ligne ne paierait pas du tout. C'est la contrée là-bas qui supporte le chemin de fer, et non pas le chemin de fer qui supporte le pays.

Si l'on avait mis à exécution la politique de feu l'honorable Alexander Mackenzie, et si le chemin de fer eût été construit à mesure que le pays en avait besoin, le pays aurait prospéré, et n'aurait pas eu cette meule attachée au cou; et le présent gouvernement n'aurait pas eu à tirer le meilleur parti d'un mauvais marché que les honorables messieurs qui ont quitté le pouvoir en juin 1896 ont laissé derrière eux. Je partage l'opinion du chef de l'opposition sur certaines de ces remarques, et l'ex-ministre des Finances remarquera que les grands esprits suivent parfois le même cours. J'admetts avec le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) qu'il serait avantageux pour le chemin de fer Canadien du Pacifique de donner ses terres et que la politique qu'il a suivie au sujet de ses terres, et aussi au sujet de la manière dont il a traité les colons dans tout le Nord-Ouest, a été fatale à sa prospérité. L'honorable député de Toronto (M. Ross-Robertson) a parlé de la construction de ce chemin par le gouvernement. Il semble à la plupart des gens qu'il n'y a que deux alternatives, soit que le gouvernement construise ce chemin, soit que le chemin de fer Canadien du Pacifique le construise. Je ne vois pas et je n'ai jamais pu voir ce qu'on pourrait gagner en faisant construire ce chemin de fer par le gouvernement. S'il avait été possible d'obtenir un raccordement direct à l'est ou à l'ouest, j'aurais été en faveur de la construction par le gouvernement, mais il n'y en avait pas.

Tous ceux qui connaissent le volume de trafic que le chemin de fer Canadien du Pacifique fait à présent sur les divisions de l'ouest, constateront que la construction d'une ligne parallèle à la sienne aurait été une suprême folie. Si ces quatre grandes corporations de là-bas avaient frappé à la porte du gouvernement et avaient désiré entrer en concurrence pour obtenir le fret du chemin de fer du gouvernement, pour quel motif l'ancien gouvernement a-t-il senti, de même que le présent gouvernement, la nécessité de faire entrer l'Intercolonial dans Montréal, lorsque deux grandes corporations de chemin de fer frappaient à sa porte et se faisaient concurrence pour obtenir son trafic de la ville de Québec ?

Nous aurions exactement la même condition d'affaires là-bas. La population du pays n'aurait retiré aucun avantage de la construction par le gouvernement du chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau, sans parler de l'énorme dépense que le pays aurait eu à faire. De plus, si le gouvernement avait construit ce chemin, nous n'aurions eu aucune des concessions qu'on nous fait aujourd'hui. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique comme l'a proposé un député, eût été dans une position financière lui permettant de construire ce chemin, et si on lui eût permis de le construire, nous n'aurions pas eu ces concessions sur les tarifs de transport. Mais j'attirerai l'attention de l'honorable monsieur (M. Sproule) sur le fait que son chef a dit, ce soir, que la position financière de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne lui permettait pas de construire elle-même ce chemin. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) différerait d'opinion avec son chef, et même si l'honorable monsieur (M. Sproule) avait raison, et si le chemin de fer Canadien du Pacifique avait construit le chemin, nous ne retirerions aucun des avantages que retirera le pays du présent marché. L'honorable député de Toronto (M. Ross-Robertson) et l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ont mentionné le fait qu'ils étaient tous deux des hommes de l'Ontario, et qu'ils s'opposaient à la dépense de fortes sommes d'argent pour développer l'ouest. J'ai l'honneur d'informer ces hommes de l'Ontario, que nous reconnaissons que l'Ontario a noblement agi envers l'ouest, et que l'ouest apprécie ce que l'Ontario a fait dans le passé. Mais il y a dans l'Ontario des hommes si étroits, qu'ils ne voient pas et ne peuvent pas voir que tout l'avenir de la confédération canadienne dépend du développement, du progrès et de la croissance du grand pays de l'ouest. Le Canada sera pleinement remboursé de chaque dollar qu'il placera dans ce pays dans des entreprises de cette nature. L'honorable monsieur (M. Sproule) a parlé de corporations sans âmes. Eh bien ! nous n'avons jamais prétendu dans le Nord-Ouest que le chemin de fer Canadien du Pacifique eût une âme. Nous ne croyons pas qu'il en ait une.

Nous avons beaucoup entendu parler, ce soir, du problème du transport. L'honorable député d'Alberta (M. Oliver) et l'honorable député de Yale (M. Bostock) ainsi que moi, nous sommes en faveur du contrôle des chemins de fer par l'Etat. Je crois que nous devrions posséder le chemin de fer Canadien du Pacifique, et je crois que si ce chemin de fer appartenait au pays et s'il était contrôlé—non pas comme le chemin de fer Intercolonial, était sous le contrôle de l'ancien gouvernement—mais s'il était sous le contrôle d'une commission des chemins de fer composée d'hommes entièrement en dehors de la

M. RUTHERFORD.

politique, et s'il eût été exploité dans l'intérêt du pays, c'eût été une entreprise bien moins dispendieuse, et qui ferait beaucoup plus honneur à la population du Canada qu'aujourd'hui.

Je désire discuter pendant quelques instants la question des concessions contenues dans ce contrat. En premier lieu, je prendrai la concession faite dans les tarifs sur le grain, et nous ne devons pas faire peu de cas de cette concession. Même si la population du Manitoba et du Nord-Ouest n'augmentait pas, et même si la puissance de production de ce pays n'augmentait pas, l'économie pour la population du Manitoba et du Nord-Ouest, se chiffrera, pour le grain seul, par environ \$500,000 par année, en moyenne. Certaines années, le chiffre serait plus élevé, et certaines autres, il serait moindre, mais nous pouvons parfaitement sans crainte l'établir à ce chiffre. Voyons ce que cela signifie par individu. Nous dirons qu'un homme vit sur un quart de section, qu'il a 80 acres emblavés et qu'il récolte 30 boisseaux à l'acre, ou 2,400 boisseaux en totalité. Par la réduction des tarifs de transport, obtenu par ce contrat, son revenu se trouvera augmenté—car un sou épargné est un sou gagné, et la meilleure manière de faire de l'argent en ce monde, est de le garder lorsque vous en avez—cet homme aura une augmentation de revenu de quarante à cinquante dollars.

Mais, pour quelques-uns des grands seigneurs de l'opposition et peut-être pour quelques-uns du côté du gouvernement, cela pourrait peut-être paraître une petite somme, mais lorsque vous vous rappelez que le profit du cultivateur du Manitoba et du Nord-Ouest sur son blé est excessivement faible, que le coût de production de ce blé est presque de 30 cents par boisseau et qu'il lui faut le vendre à 40 cents le boisseau, et dans bien des cas même moins, à cause des drawbacks qu'il a à subir relativement à la qualité de grain dans le commerce, et sous d'autres rapports; supposant qu'il vend ce blé à 40 cents de boisseau, lui rapportant un bénéfice de 10 cents par boisseau,—ou plutôt nous ne voulons pas que ce prix de 40 cents se continue, et nous irons jusqu'à 50 cents, et nous supposons qu'il fera un bénéfice de 20 cents par boisseau, alors sur 2,400 boisseaux, il aura un bénéfice de \$480 pour payer ses comptes de magasins et autres obligations. Malheureusement, il y a un trop grand nombre de cultivateurs dans le Nord-Ouest qui ne se livrent pas à la culture mixte et à l'élevage. En conséquence, ils sont obligés d'acheter presque toutes les choses nécessaires à la vie. C'est bien malheureux; on y portera remède avec le temps; mais dans l'état des choses, ces gens achètent leur viande et un grand nombre d'articles que le cultivateur de l'Ontario produit lui-même; or, je veux démontrer à ces honorables messieurs que cette somme de \$45 ajoutée à un revenu de \$480, sera une chose bien importante pour le cultivateur du Nord-Ouest. Ce n'est peut-être pas grand-chose pour des gens riches ou à l'aise, mais pour l'homme dont les revenus sont faibles et qui peine avec une hypothèque et une famille, c'est une bonne somme d'argent; et pour des cultivateurs du Nord-Ouest, je suis très heureux qu'on ait obtenu cette concession.

L'honorable député qui vient de prendre son siège (M. Oliver) a parlé du chemin de fer dont les membres du gouvernement du Manitoba sont les zéloteurs. Ce chemin est encore, pour ainsi dire, dans l'air—c'est une ligne aérienne, et nous ne savons pas si elle sera jamais construite, ou non.

Même si nous avions une ligne rivale entre Winnipeg et Duluth, nous n'avons pas de tributaires pour alimenter cette ligne. Les honorables députés ne connaissent peut-être pas les difficultés que les colons du Manitoba et du Nord-Ouest ont à surmonter. Prenez, par exemple, la ville que j'habite, Portage-la-Prairie; c'est un point de 18 cents; c'est à dire qu'il leur coûte 18 cents par cent livres pour envoyer du blé de Portage-la-Prairie à Fort-William; il en coûte aussi 18 cents par cent livres pour envoyer du blé de Portage-la-Prairie à Duluth par le Northern Pacific; Portage-la-Prairie étant l'un des rares points où ces chemins se rencontrent. Le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest entre à Portage-la-Prairie où il se relie à ces deux chemins; mais il a une convention avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui a été désigné très justement ce soir comme une pieuvre par un honorable monsieur qui est en partie responsable de cette imposition sur le peuple du Canada. Par cet arrangement, Neepawa, qui est à soixante et un milles de Portage-la-Prairie, est un point de 19 cents; c'est-à-dire que vous pouvez expédier cent livres de blé de Neepawa à Fort-William pour 19 cents. Mais si vous voulez expédier cent livres de blé de Neepawa à Duluth, vous avez à payer 30 cents. C'est parce que le Manitoba et Nord-Ouest ne veut pas transférer son fret au Northern Pacific aux mêmes conditions qu'il le transfère au Pacifique Canadien; et le Manitoba et Nord-Ouest exige le tarif local de 12 cents par cent livres pour les soixante et un milles entre Neepawa et Portage-la-Prairie. Vous voyez que même si nous avions une ligne rivale entre Winnipeg et Duluth, aussitôt que nous commencerions à expédier du blé par cette ligne, le chemin de fer Canadien du Pacifique et peut-être le Northern Pacific exigeraient de nous le tarif local jusqu'à Winnipeg.

La Compagnie Northern Pacific a une ligne lui appartenant en propre qui se rend à Duluth, et il n'est pas probable qu'elle transporterait gratuitement le blé et le délivrerait au chemin de fer de Winnipeg à Duluth. Cependant, c'est un projet en l'air, et nous ne savons pas s'il aboutira à quelque chose, ou non. En attendant, nous avons le présent arrangement, et il vaut bien mieux prendre ce que nous pouvons obtenir et en être reconnaissant, que de refuser un bénéfice que nous avons sous la main pour attendre quelque chose que nous pourrions ne jamais recevoir. Les tarifs réduits sur les autres articles venant dans le pays sont également d'un grand avantage pour les colons du Nord-Ouest. Un honorable membre de la gauche a dit qu'il n'y aurait pas de fruits ou très peu de fruits expédiés par ce chemin, et que cette réduction ne signifiait pas grand-chose. M. le président, nous avons très peu de fruits dans ce pays, comme vous le savez. Nous n'avons que les menus fruits. Notre climat n'est pas favorable à la culture des plus gros fruits, et chaque année, nous consommons des quantités considérables de pommes venant de l'Ontario, et nous les payons un prix élevé. Mais comme c'est le seul fruit que nous puissions avoir qui soit à la portée des hommes modérément pauvres, et comme nous les payons un prix très élevé, la réduction de 33½ pour 100 sur ces fruits sera un item très important pour un grand nombre de cultivateurs, de femmes et de familles de cultivateurs dans le Manitoba et le

Nord-Ouest. Nous avons aussi les réductions sur d'autres marchandises venant dans le pays. Tout cela forme un très fort montant d'économies par année. Puis, nous avons la concession relative aux règlements de tarif par le gouvernement sur les articles qui entre dans la contrée du Pas-du-Nid-de-Corbeau et qui en sortent.

D'honorables messieurs ont parlé des avantages et des pouvoirs qui ont été conférés au chemin de fer Canadien du Pacifique, mais c'est la première fois qu'aucun de ces pouvoirs ait été enlevés. C'est la première fois que la compagnie a consenti à renoncer à quoi que ce soit. Elle a découvert qu'elle ne pouvait pas en agir avec le présent gouvernement aussi facilement qu'elle en agissait avec nos amis de l'opposition, lorsqu'ils étaient au pouvoir. Elle a trouvé qu'il lui fallait renoncer à quelque chose, et comme conséquence, nous avons le contrôle et le règlement des tarifs de transport par le gouvernement entre chaque point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et chaque point sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, qui y entrent et y passent tous deux, et mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) sait très bien ce que cela signifie pour la population qu'il représente. Cela signifie que la population d'Edmonton et du Daim, que la population sur la ligne du chemin de fer de Calgary à Edmonton et que la population sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique peuvent envoyer sur ce marché leurs produits qui jusqu'à présent se gâtaient dans leurs mains. La contrée entre Calgary et Edmonton est très fertile, mais la population de cette contrée n'a pas pu vendre ses produits à des prix rémunérateurs. La conséquence a été qu'un grand nombre de bons colons amenés ici par le chemin de fer Canadien du Pacifique ont dû partir à cause du manque de marché. Cela signifie que le blé, le mouton, l'avoine, le foin, le beurre, le fromage et les autres produits de l'Alberta vont aller dans cette contrée et y seront consommés. Je peux dire, vu que j'habite à 1,500 milles plus près de la région des montagnes que vous, que nous avons toute confiance dans les progrès et le développement futur de la grande région minière de l'ouest.

M. EARLE: J'aimerais demander à l'honorable monsieur si la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas déjà réduit les tarifs sur ces lignes de l'ouest bien au-dessous de leurs tarifs actuels, sur tous les produits agricoles allant dans la région de la Kootanie?

M. RUTHERFORD: Oui, c'était seulement un avant-goût des bénéfices à venir.

M. EARLE: Ce que je veux dire, c'est que ses tarifs actuels là-bas sont maintenant réduits de 10 à 20 pour 100 au-dessous de leurs tarifs généraux, et qu'en vertu du présent arrangement, ils ne seront pas abaissés au-dessous de ce qu'ils sont aujourd'hui.

M. RUTHERFORD: Le gouvernement réglera cela; je n'en ai pas personnellement le contrôle à présent. Puis nous avons les droits de circulation sur le nouveau chemin à travers le Pas-du-Nid-de-Corbeau. C'est un item très important. C'est une bonne chose à avoir, et je n'ai aucun doute que ce privilège sera soigneusement conservé dans l'intérêt de la population du Canada par le présent

gouvernement, qui compte parmi ses membres quelques hommes d'affaires, lorsqu'ils font un contrat, le font sur des principes d'affaires et à la manière d'une affaire. La clause au sujet de la houille est assurément d'une grande valeur pour le Nord-Ouest. Je ne veux pas dépeindre l'avenir sous des couleurs trop brillantes, mais il me semble que l'action du gouvernement relativement aux terrains houillers, mise en regard de son action en se réservant le droit de réglementer les tarifs du fret, dans les deux sens, aura un très bon effet en abaissant le prix du combustible dans tout le Nord-Ouest. Cette houille, qui doit être chargée sur les wagons à un prix n'excédant pas \$2 par tonne, et qui sera transportée par ce chemin dont les tarifs de fret seront contrôlés par le gouvernement, devra réellement faire la concurrence dans tout le Manitoba et le Nord-Ouest, à la houille des mines de Galt et à la houille anthracite sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, et nous devons nous attendre à une réduction de prix sur toute la ligne. Et dans ce pays où le bois est rare et où la houille disponible n'est pas de première qualité, les colons devront se féliciter de l'action prise par le gouvernement.

Nous avons entendu des paroles assez fortes de la part de l'honorable monsieur qui vient de reprendre son siège, sur l'action du gouvernement fédéral relativement à ces terrains houillers. Or, l'honorable monsieur sait très bien que le gouvernement fédéral n'a aucun contrôle sur les terres dans la Colombie-Anglaise. Il sait aussi qu'en sa qualité de libéral, il a fortement protesté contre le principe de désaveu. Nous nous y sommes tous opposés. Dans le Manitoba et le Nord-Ouest, nous sommes unis sur ce point. De fait, nous avons opéré un grand nombre de conversions, et les hommes les plus intelligents et à l'esprit le plus large du parti conservateur dans le Manitoba se sont joints à nous sur cette même question, et aucun libéral ne peut défendre un seul instant un principe qui comporte l'intervention dans l'autonomie provinciale. Le gouvernement n'a pas réservé les terres, mais les a obtenues par transfert comme une garantie que les mines de houille seront exploitées de manière à satisfaire le public en général. Quant au prix des terres à bois et aux autres affaires, je suis satisfait des termes du contrat. Je n'ai pas autant d'intérêt dans ces affaires que dans l'autre, mais je dis, au nom de la population du Manitoba et plus particulièrement au nom de la population de Macdonald que j'ai l'honneur de représenter, que le contrat donne grande satisfaction, et j'espère qu'il sera signé et mis à exécution et sera avantageux, non seulement à la population du Nord-Ouest, mais à celle du Canada tout entier.

M. McINNIS : Au commencement de la session, j'ai présenté une résolution demandant aux autorités fédérales de désavouer un certain acte qui avait été adopté par la législature provinciale de la Colombie-Anglaise, et qui accordait à la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise une énorme étendue de terres dans la région de la Kootanie, ainsi que des droits de mines que nous savons être d'une valeur fautive. Dans la discussion de cette question, je discutai incidemment tout le projet de la construction d'une ligne par le Pas-du-Nid-de-Corbeau et par suite, je n'entends pas me répéter longuement à la fin de la session. Cependant, comme il s'agissait alors de

M. RUTHERFORD.

théories plutôt que de conditions existantes, et comme le gouvernement nous a soumis une proposition définitive, je crois qu'il n'est que juste pour moi d'exposer en peu de mots l'attitude que j'entends adopter.

Les points en question me semblent être ceux-ci : Est-il raisonnable de construire une ligne la-bas ? Si on la construit, qui doit la construire ? Si une compagnie la construit, quelles conditions a-t-elle le droit d'exiger ? Il ne peut y avoir aucun doute sur l'opportunité de construire la ligne. S'il en existait, ils doivent avoir disparu à la suite des discours que nous avons entendus cette après-midi du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) et de l'honorable chef de l'opposition (sir Charles Tupper).

L'honorable chef de l'opposition est, je crois, en relations intimes avec des personnes qui connaissent à fond l'état du pays. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a eu la bonne fortune de visiter le pays, et je m'attendais parfaitement qu'un homme qui a vu la région, qui s'est informé de sa situation et de son avenir se déclarerait convaincu de la nécessité absolue d'établir des moyens de communication. Je ne discuterai donc pas l'à-propos de construire le chemin, cet à-propos semble parfaitement admis de part et d'autre. La grande question est : qui doit construire la ligne ? Au début de la session, j'ai affirmé que le gouvernement devait la construire et, en dépit des énergiques remarques faites cette après-midi par le chef de l'opposition et ses affirmations qu'aucune personne raisonnable ne pouvait tenir une attitude pareille, je suis toujours de cet avis. Je n'ai rien entendu qui puisse modifier ma conviction à cet égard. Le chef de l'opposition nous a répété les arguments généralement usités à propos de la construction et de l'exploitation des voies ferrées par le gouvernement. S'il en était besoin, il serait facile de lui répondre, mais je n'entends pas m'arrêter à cela ce soir. Je crois à l'exploitation des voies ferrées par l'Etat, et je crois que dans le cas présent, il eût été très avantageux de mettre ce système en application.

Le pays est neuf et si c'est un juste principe que le peuple doit posséder et exploiter les voies ferrées dans son intérêt, c'est bien dans les pays neufs que doivent s'appliquer les principes justes destinés à établir des conditions favorables aux générations futures. Non seulement le pays est neuf et par suite propice à l'application de principes nouveaux, mais nous avons de la part de tous ceux qui connaissent la ligne projetée l'assurance que ce sera certainement un placement avantageux. Aussi bien que le montant d'argent que nécessiterait la proposition que j'émetts pourrait être le double de la somme demandée par le gouvernement, je suis d'avis que la ligne ne coûterait pas un sou aux contribuables du pays s'ils la construisaient eux-mêmes et l'exploitaient à leur propre avantage. Une autre raison pour laquelle le gouvernement devrait bâtir la ligne, résulte de la nature de la région. C'est un pays de montagnes. Dans un grand nombre d'endroits, il existe des pas où il est impossible de faire passer deux lignes, et s'il n'y a qu'une ligne le gouvernement devrait en avoir le contrôle absolu. La seule manière effective de contrôler une ligne et d'en être propriétaire et de l'exploiter soi-même. J'étais encore désireux, pour une autre raison, de voir le gouvernement construire cette ligne. Je

crois fermement que si le gouvernement la construisait, le Pacifique a tellement envie de pénétrer dans le district de la Kootanie, que le gouvernement aurait pu dicter des conditions beaucoup plus avantageuses que celles qu'on nous soumet. Cela peut paraître étrange à ces messieurs qui ont accepté cette opinion colportée partout que la ligne ne commence et ne finit nulle part en particulier. C'est une autre erreur, car elle commence à Lethbridge, elle commence au croisement de quatre voies trans-continentales, le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Great Northern, le Northern Pacific et le Quincey et Chicago ; elle traverse le Pas et aboutit dans un des plus beaux, sinon le plus beau district minier du monde, qui sera aussi un des plus riches marchés de ce continent. Il est donc absurde de dire que la ligne ne commence et ne finit nulle part.

Cette petite ligne serait tellement importante et le Pacifique aurait tellement envie d'atteindre le grand centre minier qu'elle ouvrira, que le gouvernement pourrait, je crois, en possédant la ligne et en agissant discrètement, judicieusement et sans trop de hâte arracher au Pacifique les concessions les plus importantes. Le gouvernement n'a pas jugé à propos d'adopter la proposition qui consistait à construire lui-même la ligne ; il a préféré laisser ce soin à une compagnie, en exigeant naturellement certaines concessions. Maintenant, entre toutes les compagnies, je regrette et il est malheureux que le choix soit justement tombé sur le Pacifique. Nous voulions dans cette province une ligne indépendante. Le Canadien du Pacifique a là-bas des pouvoirs plus rigoureux que dans le reste du pays, et nous voulions en être affranchis. Je trouve et bien des gens penseront comme moi que cette assistance fournie au Pacifique va le mettre à même de faire encore plus de bien ou plus de mal. Aussi, M. l'Orateur, je regrette beaucoup de voir que du moment que le gouvernement jugeait à propos d'aider une compagnie particulière, il n'ait pas été un peu moins vite et n'ait pas accordé son appui à une compagnie indépendante, qui aurait établi une concurrence avec la ligne puissante qui contrôle actuellement les intérêts commerciaux de toute la province. Mais le gouvernement a jugé bon de négocier avec le Pacifique et d'exiger de la compagnie certaines concessions en retour de l'assistance qu'il lui accordait. C'était très bien d'obtenir des concessions de la part du Pacifique. Mais si nous examinons ces concessions, vous admettez avec moi que ce n'est pas ce à quoi nous étions en droit de nous attendre. Pour ma part, peut-être espérerais-je trop de choses, ou peut-être me fais-je une trop piètre idée de ces faveurs ; mais il me semble qu'on eût pu exiger quelque chose de plus favorable pour le pays.

Le paragraphe "C" donne au gouvernement le contrôle du trafic entrant dans le district de la Kootanie. Si cette concession-là est exécutée, elle représente quelque chose. Mais je ferai remarquer que le gouvernement aura beaucoup de mal à surveiller le tarif de tout le trafic qui entre dans cette partie de la Colombie-Anglaise. Et même s'il réussit à les surveiller autant que nous le désirons, qu'est-ce que cela représentera donc, en somme ? On forcera simplement le Pacifique à concéder un tarif raisonnable. Ils ne peuvent pas refuser à la compagnie un tarif qui lui laisse un profit sur le transport des marchandises dans cette région. Par conséquent, si la clause est mise à exécution, elle obligera simplement le Pacifique

à agir honnêtement à l'égard du peuple. Il me semble bien curieux que l'on soit tenu de considérer comme une concession de la part du Pacifique le fait d'agir honnêtement à l'égard du public. Les clauses (d) et (e) comme vous en ferez la remarque, fixent des droits spécifiques à l'égard de certains articles. Ces réductions s'élèvent pour la plupart à 10 pour 100, quelques-unes à 20 pour 100 et une à 33½ pour 100. Ce ne sont pas de grandes réductions, et il me semble que tôt ou tard, l'intérêt bien entendu du Pacifique l'eût obligé à les concéder. De fait, nous savons tous, dans la Colombie-Anglaise, que l'année dernière, le Pacifique, sans pression et volontairement, sans intervention du gouverneur en conseil, ni d'un comité ou commission, réduisit son tarif pour le district de la Kootanie de 10 pour 100. Au fur et à mesure, lorsque la concurrence s'accroît—et elle s'accroît—le Pacifique serait obligé dans son propre intérêt d'abaisser encore son tarif.

Maintenant, il y a certaines dispositions à l'égard des terres à bois et à houille que la Compagnie acquiert en vertu de l'achat de la charte du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise. Ces dispositions, je l'avoue, sont de beaucoup plus favorables que ce que le gouvernement a l'habitude de recevoir du Pacifique lorsqu'il traite avec lui. C'est un pas dans la bonne voie, sans doute. Mais on ne peut pas estimer trop haut la valeur de ces terres à bois et à houille. Qu'a donc fait le Canadien du Pacifique pour mériter de telles faveurs ? Si vous calculez la valeur des dépôts de houille, vous constatez qu'elle s'élève à des millions de dollars. Et qu'a donc fait le Pacifique, ou qu'aura-t-il donc tant fait, en construisant cette ligne, pour justifier le peuple de lui faire un aussi extravagant cadeau qu'a fait la législature de la Colombie-Anglaise ?

Je regrette de voir que ces concessions ne sont pas en faveur de la population de la côte de la Colombie-Anglaise. Je dois dire tout de suite que la population de la côte de la Colombie-Anglaise n'est pas du tout en faveur de la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Vous comprenez parfaitement que cette ligne facilitera l'accès dans leur pays des marchands de l'est, et le résultat sera que les marchands de la côte, qui sont à la tête de ce commerce qui est celui de leur propre province qu'ils ont développé et auquel ils ont droit, ne peuvent pas être satisfaits de la construction de cette ligne, sans la construction d'une ligne similaire dans leur propre pays à partir de la côte pour leur permettre de lutter avec les marchands de l'est à conditions égales. Non seulement ils sont opposés à la construction de cette ligne sans une assistance équivalente pour une ligne de la côte à la Kootanie, mais vous verrez, en lisant la résolution, que la position inégale où les met la construction du Pas-du-Nid-de-Corbeau est encore accentuée.

Vous observez qu'il y a une liste d'articles sur lesquels s'opèrent certaines réductions. Mais ces réductions s'appliquent seulement quand ces marchandises viennent d'un point à l'est de Port-Arthur pour un point de l'ouest de Port-Arthur. Je prétends qu'il n'y a pas de raison pour que cette même position ne soit pas concédée aux marchands de la côte du Pacifique. Je tiens tant à cette opinion, que j'entends, lorsque les clauses seront lues une à une, proposer que la même disposition soit étendue, de telle façon que les marchands de la côte puissent jouir de la même réduction quand ils envoient leurs

marchandises à l'est sur la ligne, et je pense que le comité aura l'équité d'appuyer les résolutions dans ce sens.

Maintenant, je prétends que les concessions ne sont pas ce que l'on pouvait attendre. Même si elles étaient d'une valeur énorme, vous admettez bien qu'elles ne sont toujours que sur le papier et que leur valeur réelle dépend de leur application. Je ne veux pas faire de peine à aucun membre de l'ancien gouvernement ou du gouvernement actuel, mais nous savons tous qu'il est bien difficile d'avoir des membres du gouvernement ou des substitués du gouvernement qui agissent avec impartialité lorsqu'ils traitent avec de grandes corporations. Je crois que ce n'est pas trop dire qu'affirmer que si le comité des chemins de fer du Conseil privé a pour mission de faire appliquer ces dispositions, les députés d'un autre parti que le gouvernement ne seront jamais parfaitement convaincus que le comité du Conseil privé a agi avec justice. Je sais aussi que si les conservateurs étaient au pouvoir et avaient charge d'appliquer ces résolutions, les députés de ce côté-ci de la Chambre ne voudraient jamais croire que les dispositions sont appliquées dans l'intérêt du peuple, au lieu de l'être dans l'intérêt du Pacifique. Aussi, je dis que pour ces concessions, quelle que puisse être leur valeur intrinsèque que je n'admets pas, cette valeur dépend entièrement de la façon dont elles seront appliquées. Et lorsqu'on songe que c'est un corps politique ou du moins un comité d'un corps politique qui aura charge de les appliquer, je prétends que si les concessions sont bien fortes, cela suffit pour les affaiblir. Maintenant, en admettant que ces conditions aient quelque valeur, et il n'y a aucun doute qu'honnêtement appliquées elles auraient quelque valeur, il est bon de voir ce qu'elles nous coûtent. Nous payons très cher, ce parlement paye \$3,600,000 et la Colombie-Anglaise donne 6 millions d'acres de terre.

En estimant la terre à \$1 l'acre, la plus basse estimation qu'un financier puisse donner à la terre dans ce pays, cela fait un autre don de six millions de dollars. Maintenant, si vous considérez la valeur de la houille qu'ils acquièrent, nous montons alors dans les millions. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas en faveur de faire un calcul exact de la valeur de ces dépôts de houille. Je ne puis approuver sa manière de voir. Je ne considère pas que sa position soit soutenable. Je viens du district du Canada qui produit probablement la plus grande quantité de houille, et je sais que c'est une chose très commune dans les mines, là-bas, pour des filons de houille de 7 pieds d'épaisseur à 7 ou 800 pieds sous terre, de se vendre \$200 à \$300 l'acre. L'honorable ministre nous dit que le gouvernement de la Colombie-Anglaise évalue ces terres à houille à \$5 l'acre, parce que c'est pour ce prix, que le gouvernement provincial les loue. Voilà, je crois, un argument fallacieux. Je connais bien des gens de mon district qui sont allés louer des terres, ou plutôt ce qu'ils croyaient être des terres à houille; ils installent un perforateur mécanique et aussitôt qu'ils s'aperçoivent qu'il y a de la houille, ils ne songent plus à vendre leur lot \$5 ou \$10 l'acre; ils commencent à aligner les chiffres de près d'après l'épaisseur de la veine de houille, ils calculent combien il y a de tonnes, ils évaluent le prix de la tonne à l'entrée de la mine à tant par tonne, puis ils établissent en conséquence la valeur de leur propriété. D'ailleurs, il y a un autre moyen

M. McINNES.

de montrer l'inanité de la prétention que les \$5 que l'on fait simplement payer pour le loyer représentent l'évaluation du terrain. Un mineur paie \$5 pour un permis d'exploitation et il peut ensuite prendre une centaine de claims s'il le désire. Si l'un de ces claims se trouve contenir des millions de minerai, d'après la prétention du ministre des Chemins de fer et Canaux, le gouvernement se contenterait d'évaluer ce claim à la valeur réelle du permis qui avait été accordé au mineur, soit \$5. C'est une conclusion qui ne tient pas debout. J'ai parlé des concessions et de ce qu'accorderait le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Anglaise, et je prétends qu'il y a un abîme entre la valeur des concessions faites, même si on les porte à leur chiffre le plus extravagant, et celle des richesses minières et du minerai que représentent les dons de ce gouvernement et du gouvernement de la Colombie-Anglaise.

Comme représentant de l'ouest, je tiens à faire remarquer à ce comité que l'arrangement ne contient aucune restriction relative à la catégorie de travailleurs qui seront employés sur ce chemin. J'ai entendu dire, je ne sais si c'est vrai, que l'entreprise a été donnée à un Américain-irlandais. Si la chose est vraie, je pense que les députés plus âgés et plus expérimentés que moi devraient faire en sorte que ces résolutions soient modifiées de façon à empêcher cela. Mais je sais que si on laisse passer les résolutions sous leur forme actuelle, le chemin de fer sera entièrement construit par des travailleurs asiatiques. Le Pacifique a déjà construit une ligne dans notre province, et il n'a employé que des Chinois. Ils ont importé de Chine des coolies par pleins chargements au nombre de 5,000 à 10,000. Ces coolies sont restés chez nous et ont été depuis lors la plaie du développement de notre pays. Le marché du travail en Colombie-Anglaise est malheureusement encombré en ce moment; les travailleurs blancs sont obligés de mendier du travail. Rien que dans mon district, je connais des centaines de travailleurs qui ne peuvent pas gagner leur vie autrement que par le travail à la journée et qui ne peuvent pas en trouver. Si ce travail se fait, ce serait certainement un bienfait arrivant très à propos pour toute cette classe de la province. Il y a tout le monde nécessaire pour se mettre à la construction et la terminer. Ceci étant, je considère que ce comité devrait appuyer toute recommandation faite lorsque ces résolutions seront examinées pour empêcher le Pacifique d'employer des travailleurs chinois ou japonais pour la construction du chemin de fer.

M. le président, au début de cette session, j'ai déclaré que la politique à suivre pour le gouvernement fédéral dans toute cette question, était de désavouer le cadeau de richesses terriennes et minières fait au chemin de fer du Sud de la Colombie acheté subseqüemment par le chemin de fer du Pacifique. Le résultat de cette politique aurait été de remettre entre les mains du peuple toutes ces richesses pour lui permettre d'en disposer à son gré. Je crois que si cet acte avait été désavoué, et si ce gouvernement non pas sous sa seule responsabilité, mais d'accord avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise, entreprenait de construire cette ligne, le peuple en retirerait beaucoup plus d'avantages qu'autrement. Je m'en tiens certainement à cette position tout aussi fermement que le jour où je l'ai exposé pour la première fois au parlement. Je n'ai plus qu'à dire en terminant

que je reste conséquent avec les opinions que j'ai exprimées, et que je crois conçues dans l'intérêt du public, et que je ne puis appuyer les résolutions présentement soumises à la Chambre. Mais si elles sont adoptées, j'espère qu'elles subiront des amendements, de nature à empêcher l'emploi des travailleurs chinois et japonais et à accorder aux marchands de l'ouest qui font des affaires avec la compagnie les mêmes avantages qu'aux marchands de l'est, et j'espère aussi que les résultats de l'exploitation de la ligne seront plus avantageux que je ne le prévois.

M. BENNETT : Je pense qu'après les fantastiques dépenses annoncées ces derniers jours à la Chambre, le pays respirera avec délices en voyant la session se clore. Il est horrible de songer à ce qui pourrait arriver si la session se prolongeait encore une quinzaine de plus. Avec une dette publique montant à \$260,000,000, avec des dépenses annuelles de \$40,000,000 et plus, avec ces chiffres vertigineux, je crois que je puis me plaindre que le gouvernement n'ait pas traité ses partisans ni le pays loyalement, en présentant ces mesures dans les derniers jours de la session.

Il y a sans doute beaucoup de méthode dans la folie de ces messieurs—je dis folie, parce que je considère que la majorité de la population, surtout dans la province de l'Ontario, regardera ces dépenses comme de la folie, et cette méthode consiste à retarder l'exposé de ces dépenses jusqu'aux derniers jours. Néanmoins, nous savons tous que lorsque les loups poursuivent une proie, ils ne se querellent jamais sans l'avoir atteinte, et il me semble que c'est l'esprit qui guide maintenant ces messieurs. Dans ce cas, la proie était la dépense de l'argent public, maintenant que ces messieurs de Québec ont sous la dent le chemin de fer du comté de Drummond, et que ces messieurs de l'ouest ont le Pas-du-Nid-de-Corbeau, ils s'occupent à discuter quelle part du butin, du pillage ou de la razzia, comme vous voudrez l'appeler, ils vont se distribuer entre eux. Je dis qu'il est particulièrement déloyal de la part du gouvernement d'avoir présenté ces résolutions à cette heure avancée de la session. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails de ces résolutions, comme l'ont fait beaucoup de ces messieurs qui m'ont précédé, mais comme représentant de l'Ontario, je me plains que le gouvernement n'ait pas traité loyalement le peuple de cette province, en retardant la présentation de ces dépenses énormes jusqu'aux jours expirants de la session, sans donner une occasion de discuter d'une manière équitable ce sujet avec toute l'attention qu'il mérite. Je ne me plaindrai pas que ces messieurs aient violé leurs promesses, car après avoir entendu toutes les promesses qu'ils ont faites pendant les élections générales, je ne suis pas surpris du tout de voir qu'ils n'ont pas pu les tenir. Mais nous avons toutefois la consolante perspective que pendant que ses collègues entassent millions sur millions, le directeur général des Postes a pu annoncer que, grâce à son habileté et à sa sagacité, il a pu sauver \$15 ou \$17 sur une entreprise postale.

Je suppose que c'est là le calibre politique de ces messieurs. Je dois complimenter le ministre des Chemins de fer et Canaux de l'immensité de ses projets, et nous regretterons certainement de n'avoir pas comme ministre de l'Ontario le ministre des Chemins de fer et Canaux, car il y aurait peut-être quelque projet pour nous, pour le moment nous

sommes obligés de nous contenter des hauts faits d'économie du directeur général des Postes en matière d'entreprise postale. Pour le moment, il se dépense des sommes incommensurables, et la province de l'Ontario dans ces largesses reste au petit bout de la chausse.

M. ROGERS : Je n'ai pas l'intention de parler longuement sur cette résolution, mais je ne peux pas la laisser adopter sans dire quelques mots. Je comprends que cette question est très importante pour le pays : depuis quelques années, les cultivateurs se sont fort occupés des subventions aux chemins de fer. La question a été très discutée dans des assemblées publiques, non seulement par les partisans du gouvernement mais aussi par les membres de l'opposition. Quand les cultivateurs se montrent opposés au système de subventions aux chemins, on dit généralement qu'ils n'aiment pas le progrès et qu'ils sont rétrogrades. Je nie cela. Il n'y a pas une classe de la population qui soit autant que les cultivateurs en faveur de tout projet dont l'objet est de favoriser l'intérêt public. Peu leur importe de la part de quel gouvernement le projet vient, ils sont prêts à en supporter les conséquences, et ils l'accueillent sans mot dire.

Mais du train dont vont les choses depuis quelques années, ils se croient obligés de jeter le cri d'alarme.

Nous savons que les opinions des cultivateurs sont divisées sur la question des subventions aux chemins de fer. Quelques Patrons de mes amis dans le Manitoba et le Nord-Ouest ne partagent pas l'opinion que je viens de mentionner. Ce pays est nouveau, il lui faut des chemins de fer, et c'est pour cette raison qu'ils ont une autre opinion. Je me trouve dans une position quelque peu difficile. Dans le présent cas, nous comprenons qu'il y a des raisons qui nous justifient de favoriser ce projet, mais pas comme on le demande. Nous savons que cela peut se faire autrement que ce que la résolution comporte. Nous avons dans le passé dépensé plusieurs millions de dollars pour les chemins de fer. Si le chiffre de notre population avait augmenté en proportion de nos espérances, nous n'aurions rien eu à redire, mais en conséquence de circonstances que je n'ai pas besoin de mentionner, il n'a pas augmenté ; de sorte que le fardeau pèse lourdement sur la population que nous avons.

Il est notoire qu'il n'y a pas un pays dans l'univers qui a autant de milles de chemin de fer que le Canada, comparativement à la population. Nous exploitons 16,000 milles de chemin de fer aux frais de 5,000,000 d'habitants. Un député m'a dit qu'une des opinions de feu sir John Macdonald était que nous devions nous arrêter, et c'est l'opinion que nous partageons. Je crois qu'il aurait été sage de la part du gouvernement d'agir avec plus de circonspection. Le pays en entier le comprend. Il peut se faire que le gouvernement puisse prévoir mieux que nous, mais je ne vois pas où est la sagesse de cette proposition. Je ne vois pas de raison pour le chemin de fer Canadien du Pacifique de demander cette somme énorme. D'après ses propres rapports, ses recettes se sont élevées l'année dernière à plus de huit millions de dollars. Sur ce chemin de fer, aussi bien que sur d'autres, l'argent a été dépensé inconsidérément pour les construire, et le pays en porte le fardeau. On dit que ces chemins de fer doivent protéger les capitaux qui y sont placés et obtenir des dividendes.

Si ces capitalistes étrangers laissent dépenser et gaspiller leurs fonds sans s'en occuper, je ne vois pas pourquoi la génération future doit être contrainte de les rembourser.

Quand le Grand Tronc de chemin de fer a été construit on a dépensé deux dollars pour un, et le même usage a été suivi en l'exploitant. La même observation s'applique au chemin de fer Canadien du Pacifique. Chaque jour nous prouve l'extravagance avec laquelle ces lignes de chemin de fer ont été construites, et cette extravagance existe encore aujourd'hui. Je dois dire que, à mon avis, des trois grands projets de communication que le gouvernement a favorisés, le prolongement du chemin de fer Intercolonial est le seul qui sera avantageux pour les cultivateurs, particulièrement ceux de l'Ontario qui sont les plus taxés du pays.

Quelques-uns prétendent que le prolongement de l'Intercolonial est un projet extravagant, mais il est évident qu'il est nécessaire d'amener cette ligne jusqu'à Montréal. Je ne sais pas si, oui ou non, le gouvernement aurait pu conclure un marché plus avantageux, mais il lui fallait en faire un, et je crois qu'à la longue, des avantages en résulteraient. L'ex-gouvernement même a cru qu'il était nécessaire de faire quelque chose dans ce sens. Si je voyageais sur un chemin et qu'un accident arrivât, ou si je voulais continuer mon voyage, il me faudrait payer pour une voiture et un cheval afin de le terminer. Il en est ainsi pour l'Intercolonial. À la longue, ce prolongement deviendra avantageux pour le pays. Étant de cet avis, j'ai appuyé le projet, et plus je l'examine, plus j'en suis satisfait. Si les districts de l'ouest sont aussi riches en minéraux qu'on le prétend, je ne comprends pas pourquoi le gouvernement n'aurait pas pu faire un autre marché. Je ne suis pas opposé au projet lui-même, parce que je crois que quelque chose dans ce sens doit être fait.

M. CASGRAIN : Toujours pour le gouvernement.

M. ROGERS : Je suis en faveur du présent gouvernement ou de tout autre gouvernement qui se conduira bien. Je crois que le pays doit avoir quelque chose en échange des sommes énormes que nous allons dépenser sur ce chemin de fer. Bien que le projet de l'ex-gouvernement fût extravagant dans un sens, je crois qu'il a du bon, mais d'un autre côté, on prétend que s'il était exécuté, nous n'aurions pas les privilèges que les cultivateurs du Manitoba et du Nord-Ouest ont en vertu du présent contrat avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. L'histoire des grandes régions minières dans le passé ne nous justifie pas de dépenser tant d'argent pour leur développement. Il est vrai que de grandes fortunes ont été réalisées dans des districts miniers, mais on ne peut pas dire que ces fortunes aient été de quelque avantage pour le pays, car une fois enrichis, ces hommes partent et vont dépenser ces fortunes sous d'autres climats. C'est ce que je désire, et c'est pour cela que je demande par ma résolution que cet argent nous soit remboursé de quelque façon.

Une VOIX : Adopté.

M. ROGERS : Je ne fais pas perdre beaucoup de temps à la Chambre, et il me semble que les affaires importantes de la session n'auraient pas été retardées jusqu'à ce moment, si on n'avait pas gas-

M. ROGERS,

pillé autant de temps en faisant de longues harangues. Il serait plus avantageux pour le pays en général de ne pas avoir un aussi grand nombre d'orateurs dans cette Chambre. A en juger d'après ce que je vois depuis le peu de temps que je suis ici, je pourrai dire à mes électeurs qu'il serait bien préférable pour les habitants des différents comtés de ne pas tant rechercher des orateurs pour les représenter dans cette Chambre, ainsi qu'il est d'usage.

Quant à la résolution dont j'ai donné avis, j'ai attendu au dernier moment pour voir si je pourrais la faire appuyer, mais cela m'est impossible. Je ne suis pas découragé, car bien que je sois seul pour l'appuyer, je crois qu'elle est juste. J'avais obtenu l'appui de l'honorable député de Toronto, mais je vois qu'il s'est esquivé et m'a laissé seul, et dans les circonstances, je ne peux pas présenter cette résolution à la Chambre. Je crois que l'opinion publique est opposée aux dépenses extravagantes, et j'avertis les représentants du peuple ici que leurs électeurs les tiendront responsables. Notre comité des chemins de fer a été assiégré par des demandes de chartes—dont plusieurs, à mon avis, ne sont pas plus raisonnables que si l'on demandait de construire un chemin de fer dans la lune; et nous savons que ces octrois de chartes sont suivis de demandes de subventions. Je ne sais pas d'où viendra tout cet argent; et j'avertis les représentants du peuple d'être plus prudents en dépensant les deniers publics. Si j'avais pu faire appuyer ma résolution, j'aurais demandé le vote, mais dans les circonstances, c'est inutile. Je la laisse de côté, croyant qu'il y aura ici dans l'avenir des cultivateurs qui appuieront une proposition de cette nature, qu'on les appelle Patrons ou indépendants, peu importe.

M. FOSTER : Je suis très désappointé de voir que mon honorable ami (M. Rogers), qui est le chef des Patrons, ici, ne juge pas à propos de nous faire connaître le contenu de sa résolution.

M. ROGERS : Je vais la lire si vous le désirez.

Une VOIX : Dispensez-vous en.

M. FOSTER : Cela me fait peine pour mon honorable ami (M. Rogers). Sa première idée était la bonne : il était sur le point de la lire, mais aussitôt que l'un des membres du gouvernement lui dit de s'assois, il se décide à ne pas la lire.

M. ROGERS : Vous m'avez dit cela auparavant, mais ce n'est pas le cas.

M. FOSTER : Je suis très désappointé.

M. ROGERS : Je vais vous envoyer la résolution et vous pourrez la lire.

M. FOSTER : C'est vraiment une excellente résolution. Elle est ainsi conçue :—

Que la dite subvention est fautive en principe, injuste pour le reste du pays, et contraire aux promesses faites par le parti libéral de diminuer les dépenses.

L'idée est bonne, mais je ne vois pas que mon honorable ami (M. Rogers) soit disposé à s'y conformer.

Maintenant, M. le président, j'ai quelques mots à dire au sujet de la résolution qu'on nous demande d'adopter. Je me joins à d'autres députés qui ont

parlé de ce côté-ci de la Chambre, pour protester contre le fait d'avoir présenté une législation de cette nature une couple de jours avant la prorogation de la Chambre. Une somme de plus de trois millions de dollars doit être dépensée, et le gouvernement impose au parlement l'obligation de discuter le sujet quand les deux tiers de ses membres sont partis ou désirent tellement partir, qu'ils ne porteront aucune attention à la discussion de la question. Les honorables ministres ont traité le parlement comme jamais on n'aurait supposé qu'un gouvernement libéral—tenant compte des professions de foi des hommes d'Etat libéraux,—pourrait traiter un parlement.

Plus que cela, quand les résolutions sont présentées, dans les derniers jours de la session, quand les députés partent ou sont partis, il n'y a devant la Chambre aucune information sur la route, sur le coût de construction, sur ce que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique reçoit d'autres sources à être imputé sur le coût de construction; toutes choses nécessaires si on demande à la Chambre de décider si la somme de \$11,000 par mille est une contribution juste, ou si une somme moins considérable n'est pas raisonnable.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a jamais eu l'intention de faire examiner la question par la Chambre. Il n'a jamais pensé qu'il y aurait de ce côté-ci de la Chambre un homme indépendant qui dirait que la somme de \$11,000 n'est pas la somme juste à être accordée—rien de plus, rien de moins. Y a-t-il un homme qui ne comprend pas que, quand nous votons les deniers du peuple en faveur d'une entreprise publique que nous approuvons, nous devons considérer cet argent comme étant un fidéjussur, et qu'il ne doit être voté que dans la proportion nécessaire? Quand un ministre demande au parlement ces crédits, ne doit-il pas savoir qu'il doit au moins donner quelques explications concernant la nature et la condition du pays que le chemin à construire doit traverser et sur le coût de construction? Il est le ministre des Chemins de fer; il a son personnel d'officiers, et il doit fournir à la Chambre ces renseignements avant de lui demander de voter une subvention en faveur d'un chemin quelconque. Mais il ne nous a donné aucun renseignement sur ces points. Le chemin peut passer dans une contrée où il ne faudrait pas \$10,000 par mille pour le construire. Il peut traverser un district où il ne coûterait pas \$10,000 par mille.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Aimeriez-vous à accorder \$5,000 par mille et prêter \$20,000 par mille en plus à un chemin de fer dont la construction ne coûterait que \$10,000 par mille?

M. FOSTER: Mon honorable ami cherche à s'excuser de ne pas donner plus de renseignements à la Chambre en me posant une question. Je dirai que si je vendais—si mon honorable ami de Lincoln (M. Gibson)....

M. GIBSON: Il est trop vieux pour être vendu.

M. FOSTER: Oui, je le crois. Il ne serait pas acheté, mais il pourrait siéger dans cette Chambre et voter des sommes d'argent sur lesquelles, dit-on, le paiement de l'entrepreneur doit être pris, et on dit que mon honorable ami est cet entrepreneur chanceux. Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, pose une question pour esquisser le

reproche mérité de ne pas avoir fourni à la Chambre le plus petit renseignement sur la nature et la condition du pays où ce chemin doit être construit et sur son coût probable. Il a ses officiers, ce chemin a été tracé, et quand mon honorable ami comprend la justesse du reproche, il tâche de l'amoinrir en demandant si nous donnerions un prêt sur ce chemin si nous n'en connaissions rien.

Non, M. le président, l'ex-gouvernement était renseigné sur le sujet, et il a présenté son projet à la Chambre sous la forme d'une résolution inscrite sur l'ordre du jour, et si l'ex-gouvernement avait pu mener cette proposition à une conclusion, le ministre des Chemins de fer et Canaux de cette époque aurait fourni à la Chambre l'information qui était nécessaire pour lui permettre de juger si cette subvention était ou n'était pas juste. Ainsi, la question de mon honorable ami n'a aucune analogie avec le présent cas, parce que la résolution de l'ex-gouvernement a simplement été inscrite sur l'ordre du jour, et, à cause de la presse des affaires, elle n'a pas été mise aux voix, et conséquemment, l'information n'a pas été fournie. Mais j'insiste encore, et les députés qui m'écoutent avoueront que j'ai raison, sur le fait qu'on nous demande d'accorder une subvention de \$11,000 par mille pour 330 milles de chemin de fer, et que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne nous dit rien, il n'a aucune information à nous donner touchant la nature du pays où doit être construit ce chemin, ni sur le coût de ce chemin par mille. De sorte que la Chambre ignore absolument les faits.

M. LISTER: Vous aviez tout cela, et vous deviez prêter \$20,000 par mille.

M. FOSTER: Oui, l'ex-gouvernement avait l'information pour savoir ce qu'il devait demander à la Chambre d'accorder, et il n'aurait jamais osé venir devant la Chambre et lui demander ce crédit, sans lui fournir l'information sur laquelle elle pouvait s'appuyer pour juger si la somme demandée était suffisante. Il n'y a pas un homme dans cette Chambre qui ferait ses affaires privées de cette manière. Je vois devant moi des hommes qui font des affaires considérables. Y en a-t-il un parmi eux qui voudrait placer \$11,000 ou une somme quelconque sur l'information qu'il y a ce soir devant la Chambre au sujet de ce chemin? Pas un homme d'affaires ne voudrait conduire ses propres affaires de cette manière. Ne devons-nous pas faire les affaires du pays avec autant de sûreté et de garantie qu'un homme d'affaires fait les siennes? Cette Chambre a donné \$3,200 par mille à certains chemins de fer, \$6,400 à d'autres, toujours d'après les difficultés que présentait le chemin à construire et les considérations financières s'y rattachant.

Il y a encore autre chose. La somme que le gouvernement doit prendre à même les deniers publics pour construire le chemin doit être affectée par les autres subventions venant d'autres sources et accordées pour les mêmes fins. Nous apprenons par les journaux que cette somme de \$11,000 par mille qu'on nous demande de voter n'est pas la seule subvention que ce chemin recevra. Le ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même nous a parlé des 250,000 acres de terre qui ont été données à la compagnie de la Colombie-Angleaise, laquelle a depuis transféré sa charte au chemin de fer Canadien du Pacifique. Quelle information la Chambre a-t-elle reçue à ce sujet du ministre des Chemins

de fer? Il nous a dit que ces terres sont sans valeur, et il n'y a pas un homme dans la Colombie-Anglaise qui dira que ces terres ne sont pas d'une valeur immense, et il peut se faire que ces terres, qui ont été ainsi transférées au chemin de fer Canadien du Pacifique, sont autant ou plus que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique devrait recevoir pour construire cette ligne. La Chambre doit tenir compte de leur valeur, quand on lui demande de décider si nous devons, oui ou non, accorder \$11,000 par mille. Est-ce que cela est déraisonnable? Il n'y a pas un homme dans cette Chambre qui le prétendra, et cependant, on nous demande de voter \$11,000, sans que le ministre nous fournisse le moindre renseignement sur la valeur de ces terres que l'ancienne compagnie char-tée a transférées au chemin de fer Canadien du Pacifique.

Qu'y a-t-il de plus? L'ex-gouvernement aurait pu faire construire ce chemin pour \$5,000 en subventions et un prêt de \$20,000 par mille à $3\frac{1}{2}$ pour 100 pendant vingt ans. Que signifie cela? J'approuve ce qui a été dit ce soir plus d'une fois—et je parle d'après ce que je connais personnellement—que j'aurais tout aussi bien fait passer le chemin en partant de Lethbridge jusque dans le district de la Kootanie et de là jusqu'à la Colombie, que tout chemin semblable sur le continent d'Amérique, en ce qui concerne un trafic profitable. Et je dis cela en raison de la valeur des ressources qui se trouvent le long de cette ligne et qui dépendront uniquement de ce chemin pour être transportées. La houille et les minerais donneront lieu à un trafic considérable. Je dis donc qu'au point de vue du trafic que ce chemin sera aussi avantageux que n'importe quelle ligne du pays. Cependant, on nous demande de voter \$11,000 par mille, sans justifier cette demande au moyen d'informations de nature à nous faire juger si le trafic transféré au chemin de fer Canadien du Pacifique et les privilèges et les subventions en terres du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise ne sont pas une contribution suffisante par eux-mêmes.

Mais en sus de cela, vous avez le fait que l'ex-gouvernement aurait pu faire construire ce chemin pour \$5,000 par mille et un prêt pour un terme de vingt ans. Vous pouvez vous demander si ce prêt n'aurait pas été un cadeau. Pas du tout. Ce prêt aurait été garanti par le chemin lui-même, et ensuite par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce fait, ajouté à la nature du trafic qui se développerait sur ce chemin, rendait cette garantie aussi sûre que tout autre, et donnait la certitude que le prêt serait remboursé au bout des vingt ans. Quel serait le coût de ce chemin? D'après cet arrangement, le coût du chemin serait d'un peu plus de \$1,000,000 au lieu de \$3,000,000.

Maintenant, je proteste contre deux choses—contre le fait de présenter à la Chambre une législation de cette nature dans les derniers jours de la session, et contre l'insulte faite au bon sens et à l'intelligence des membres de cette Chambre, en leur demandant de voter sans avoir sous les yeux quelque chose qui les aide à se former une opinion, si le ministre leur faisait l'honneur de penser qu'ils peuvent s'en former une.

Un mot maintenant sur la question générale, en dehors de ces critiques. A titre de membre du parti conservateur, j'ai été en faveur, et je suis aujourd'hui fortement en faveur de ce chemin, et je désire qu'il soit construit et que cette contrée soit

M. FOSTER.

colonisée. En premier lieu, ce chemin est une nécessité pour le pays, et il sera d'un grand avantage pour le Canada en général de développer cette contrée. Pour cette raison, je suis en faveur du projet, mais nous blâmons les termes et la manière avec lesquels il nous a été présenté; je crois que nous payons \$2,000,000 de plus que le chemin n'aurait coûté s'il était construit suivant le plan conçu par l'ex-gouvernement. En même temps, le gouvernement en assume la responsabilité. Il a une majorité dans cette Chambre, et avec cette protestation contre la nature extraordinaire des termes et de la manière avec laquelle cette législation a été présentée à cette Chambre à cette dernière heure, je n'ai pas l'intention de voter contre la résolution, parce que je crois qu'il est de la plus haute importance que cette contrée soit développée. A mon avis, le marché est extravagant. Il coûtera \$2,000,000 de plus que le projet présentée par l'ex-gouvernement. Seulement, il est juste de dire que le gouvernement prétend avoir obtenu certaines réductions dans le tarif de transport au Nord-Ouest, dont nous n'avions pas fait une condition dans le projet que nous avions. Quoi qu'il résulte de cela sera compensé par la subvention; mais on constatera que ce n'est pas du tout une compensation différente considérée au point de vue d'une subvention plus considérable qui a été accordée à ce chemin.

M. TAYLOR: Un mot seulement avant l'adoption de la résolution. Je veux répondre aux observations faites par l'honorable député de Frontenac (M. Rogers), le chef des Patrons. Si j'ai bien compris, l'honorable député est le chef du parti des Patrons dans cette Chambre, et il a, en compagnie d'autres membres de ce parti, assisté au caucus convoqué par le gouvernement pour discuter cette question. Je ne sais pas s'ils étaient avec la majorité qui a décidé d'adopter cette résolution. Mais l'honorable député a été assez hardi pour donner avis d'une motion qu'il présenterait quand cette question serait discutée. L'honorable député a prononcé un discours, ce soir, mais il n'a ni lu ni proposé la motion dont il nous avait donné avis. Voici pourquoi: à son retour chez lui, il pourra dire aux Patrons, ses électeurs, à ceux de mon comté et de tous les autres comtés où il lui arrivera de porter la parole: j'ai prononcé un discours en Chambre, j'ai même donné avis d'une certaine motion, et si je ne l'ai pas proposée, c'est que les autres députés Patrons étant retournés chez eux, après avoir empêché leur indemnité, il ne se trouvait plus personne en Chambre pour appuyer ma motion.

M. COCHRANE: J'appuierai la motion.

M. TAYLOR: L'honorable député de Northumberland-est (M. Cochrane) dit qu'il appuiera la motion; mais il oublie que l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) n'a pas eu le courage de la proposer.

M. CASGRAIN: Vous êtes en voie d'enfreindre le règlement.

M. TAYLOR: Non, je ne transgresserai pas le règlement. L'honorable député de Frontenac n'a pas proposé sa résolution. Il a dit qu'il préférerait avoir une confiance aveugle au gouvernement. Or, les Patrons, au cours des élections dernières, et

dans leur programme politique, ont déclaré qu'ils s'opposeraient à toute nouvelle subvention en faveur de voies ferrées. Et, aujourd'hui, l'honorable député de Frontenac agit à l'aveugle et est d'avis que la subvention accordée au chemin de fer du comté de Drummond est une magnifique affaire. Il appuie également la subvention accordée à la ligne transatlantique rapide, et est aussi d'avis que le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau est une excellente entreprise, qu'il est prêt à appuyer. Et après cela, il ira se vanter auprès de ses commettants de la motion qu'il avait l'intention de présenter. Cette motion, il n'a pas eu le courage de la présenter.

Lorsque le gouvernement canadien fit l'acquisition du Nord-Ouest et inaugura le régime protecteur, il obtint le consentement de l'Ontario, de Québec et des provinces maritimes, en leur donnant l'assurance que cette nouvelle contrée se remplirait bientôt d'une population agricole, et qu'elle contribuerait plus tard au développement des industries des provinces de l'est. Or, depuis bientôt quinze ans que je siège au parlement, les représentants des provinces de l'est ont toujours voté de grand cœur en faveur de toute subvention accordée aux entreprises tendant à favoriser le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise. Or, à titre de représentant de l'Ontario, j'affirme que les députés de ces nouvelles provinces nous traitent avec ingratitude. Ils viennent aujourd'hui demander aux provinces de l'est de leur voter des millions de dollars en faveur d'un projet destiné à développer leur pays. Et que font-ils actuellement, ces députés de l'Ouest ? Nous les rencontrons à chaque fois combattant contre toutes nos industries des provinces de l'est. C'est aux provinces de l'est qu'ils s'adressent quand ils veulent avoir des fonds pour construire leurs chemins de fer et développer leur pays, et quant à leur propre argent, ils vont le déverser aux États-Unis. Ils veulent l'admission en franchise des instruments agricoles, afin de pouvoir aller les acheter aux États-Unis. Fil de fer barbelé, fil d'engrègement, pétrole, et que sais-je, encore, ils veulent tout aller acheter aux États-Unis, et ruiner les industries de l'Ontario, de Québec et des provinces maritimes. Eh bien ! En dépit de l'ingratitude dont ont fait preuve envers nous les représentants de la Colombie-Anglaise, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest relativement aux industries de l'est, je déclare que je suis encore prêt....

M. EARLE : Laissez de côté la Colombie-Anglaise : elle n'est pas opposée aux industries de l'est.

M. TAYLOR : Certains représentants de la Colombie y sont opposés. Ainsi, l'honorable député de Burrard (M. Maxwell).

M. EARLE : Il ne compte pas, celui-là.

M. TAYLOR : Je vois avec plaisir l'honorable député de Victoria (M. Earle), se ranger à mon avis. En effet, puisque l'Ontario, Québec et les provinces maritimes ont rendu justice à la Colombie-Anglaise, les représentants de cette province sont aujourd'hui tenus de s'opposer, autant qu'il dépend d'eux, à la ruine des industries de l'Ontario, même s'il leur faut payer un peu plus cher pour leurs denrées en les achetant au Canada, qu'ils ne paieraient en les achetant aux États-Unis, et la

raison qui doit les porter à en agir ainsi, c'est que c'est à nous qu'ils doivent s'adresser pour obtenir de l'aide en faveur de leurs entreprises, comme la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Mon honorable collègue (M. Clancey) vient de me remettre une brochure intitulée : "Principes, Politique et Programme du parti libéral." Voici ce que j'y lis :

Interdiction des subventions ou boni accordés aux voies ferrées par le gouvernement, comme chose contraire à l'intérêt public.

Le système consistant à accorder des subventions aux voies ferrées sous forme d'argent et de terres, de la part du gouvernement fédéral, est devenu une source féconde d'agiotage, de spéculation et de corruption. Sous ce régime, les favoris du gouvernement se sont enrichis. Il a été accordé des crédits dans le seul but d'acheter l'appui des comtés, et il a été voté d'énormes sommes d'argent abstraction faite de toute considération d'intérêt public, tandis que des millions d'acres de terres que le gouvernement aurait dû garder en fidéicommiss pour servir dans l'avenir à l'établissement d'intrepides et méritants colons ont été livrés sans raison valable à des colporteurs de chartes, dont l'ingérence retarde actuellement la construction de lignes dont ils détiennent les franchises, dans le but d'extorquer plus tard de l'argent aux constructeurs de ces voies ferrées. Le système de subventions, accordées aux voies ferrées, a souvent été condamné en parlement par le parti libéral, et cette résolution concorde avec l'attitude du parti libéral sur cette question. (Voir les résolutions 3 et 6 du programme libéral.)

Le programme des patrons concorde aussi, à cet égard, avec la déclaration que je viens de lire. Cela n'empêche qu'aujourd'hui libéraux et patrons approuvent la subvention accordée à la ligne de voie ferrée en question, et tout autre projet de même nature. Le gouvernement nous soumettra sans doute de nouvelles subventions de chemin de fer, aujourd'hui que la plupart des députés sont retournés dans leurs foyers. L'honorable député de Frontenac nous dira sans doute qu'il ne connaît rien du mérite de ces entreprises, mais qu'il a une confiance aveugle dans le gouvernement, pour cette entreprise-ci comme pour celles du chemin de fer du comté de Drummond et du service transatlantique rapide. Quel courage il lui a fallu déployer pour écrire, ou plutôt pour faire écrire, par un autre, cet avis de motion, pour la faire inscrire au cahier des procès-verbaux de la Chambre, puis la cacher soigneusement dans son gousset, afin de pouvoir plus tard la montrer à ses amis, en leur disant : Voici un avis de motion que j'ai donné, mais personne n'a voulu l'appuyer.

M. ROGERS : Voulez-vous l'appuyer ?

M. TAYLOR : L'honorable député de Northumberland-est ou l'honorable député de Halton (M. Henderson) l'appuieront.

Une VOIX : L'appuieriez-vous ?

M. TAYLOR : Non, je refuse de l'appuyer, car je ne veux rien avoir de commun avec cette farce. Il a dit que personne ne voulait appuyer sa motion, mais l'honorable député de Northumberland-est a offert de l'appuyer ; mais l'honorable député n'a pas même lu sa propre motion, se contentant de dire : j'ai confiance dans le gouvernement, et ce projet a sans doute du bon ; donc, j'appuierai le gouvernement qui veut mener cette entreprise à bonne fin.

M. POUPORE : Il ne m'arrive pas souvent d'interférer dans les discours à la Chambre, et je veux être fort court dans les quelques réflexions que je vais faire

sur la question débattue. Avant d'entrer en matière, je tiens toutefois à faire quelques considérations d'une nature générale. On a beaucoup parlé, cette année, du projet de chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. A mon avis, la construction de cette voie ferrée est nécessaire au point de vue du développement de la contrée qu'il doit parcourir. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, on le sait, a fait faire d'importantes explorations de cette contrée, afin de s'assurer de la possibilité d'y construire une voie ferrée. De toutes les compagnies, de toutes les institutions ou groupes d'hommes d'affaires de ce continent, qui seraient en mesure de mener à bonne fin l'entreprise en question, à mon sens, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est bien l'institution la plus en état de construire ce chemin. Les œuvres de cette compagnie, par le passé, lorsqu'elle a établi entre l'océan Pacifique et l'Atlantique une voie ferrée transcontinentale, attestent à mes yeux qu'elle peut assurer la réussite de cette entreprise-ci, elle qui, dans la construction de cette gigantesque voie ferrée, a surmonté des obstacles infranchissables et construit une voie ferrée qui fait aujourd'hui la gloire du Canada. Nulle autre compagnie canadienne, si humble ou si puissante qu'elle soit, n'est de taille à faire concurrence à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour la construction de la voie ferrée en discussion. Certains députés se sont plaints de ce qu'on n'avait pas mis à leur disposition tous les renseignements de nature à leur aider à se former une juste idée de l'entreprise, et je me range volontiers à leur avis à cet égard. La Chambre y aurait gagné à être renseigné davantage sur ce sujet. Mais il est fort possible que le gouvernement ait par devers lui des renseignements qui justifient le marché qu'il a conclu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le gouvernement a fait faire des arpentages considérables dans cette contrée; il a sans doute pris tous les renseignements nécessaires sur le coût de la construction du chemin de fer, entreprise qui, si j'en juge d'après les quelques renseignements qui me sont parvenus de fois à autre, sera fort dispendieuse. J'ai souvent entendu dire que la construction de cette voie ferrée ne coûterait pas plus de \$8,000 à \$10,000 le mille. D'autre part, je tiens des sources les plus autorisées que la construction de cette voie ferrée coûtera de \$25,000 à \$30,000 le mille, au moins.

En pareilles circonstances, à moins de recevoir des subventions considérables, il y a peu de compagnies qui seraient en état d'entreprendre la construction d'un chemin de fer de cette étendue, et de se charger d'une entreprise aussi dispendieuse que celle-là. Si je comprends bien la question, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique s'est assuré la charte de la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, charte que celle-ci avait obtenue du gouvernement de cette province. Le gouvernement provincial, paraît-il, a accordé 25,000 acres de terre le mille à la compagnie en question, pour la construction de ce chemin. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise devait connaître la nature accidentée de la contrée que cette voie ferrée doit parcourir, et voilà, je suppose, ce qui l'a porté à accorder une subvention de 25,000 acres de terre le mille à la compagnie en question. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, après avoir fait les arpentages voulus, constata que la subvention en question ne

M. POUPORE.

constituait pas un encouragement suffisant pour l'engager à construire cette voie ferrée; et voilà pourquoi elle s'adresse au parlement, et dit aux ministres: cette voie ferrée sera d'un immense avantage pour tout le Canada; elle va développer les ressources naturelles et la grande richesse de cette partie du Canada; or, voilà ce que le chemin va coûter, et voici les avantages qui découleront pour les populations de l'ouest de la construction de cette voie ferrée. Le gouvernement est censé composé d'hommes d'affaires. J'ignore quels arguments on a fait valoir auprès du cabinet pour l'engager à accorder \$11,000 le mille; mais, à mon avis, ce n'est pas là une subvention exorbitante pour une entreprise de cette importance. Et en cela, je m'appuie sur des renseignements me venant de différentes sources. Voici, entre autres, un renseignement que j'ai obtenu tout récemment et qui fait voir jusqu'à quel point la partie de cette contrée à l'est de Port-Arthur bénéficiera de l'entreprise. Ils paraît que l'une des conditions de l'entreprise est que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique fera subir à son tarif de transport un abaissement de 3 cents les 100 livres, à partir de l'année prochaine. La réduction, si je ne me trompe, sera de 1 cent et demi, l'année prochaine, et d'un cent et demi l'année suivante, et après cela, le taux du fret à l'ouest de Port-Arthur sera abaissé à 3 cents les 100 livres. Or, appliquons cette réduction de 3 cents les 100 livres au trafic venant de l'ouest. J'ai sous les yeux un relevé authentique du volume de trafic transporté par le chemin de fer Canadien du Pacifique à l'ouest de Port-Arthur depuis 1891, et si vous me le permettez, M. le président, j'en donnerai lecture. En 1891, il a été transporté 15,822,990 boisseaux de blé, de points à l'ouest de Port-Arthur; en 1892, le trafic s'est élevé à 18 millions, en chiffres ronds; en 1893, le volume du blé transporté a été de 15 millions, en 1894, de 17 millions; en 1895, de 20 millions; et en 1896, de 24 millions de boisseaux. Or, appliquons la réduction de 3 cents le boisseau à ces 24 millions de boisseaux de blé. La réduction reviendra à 18 millions de livres, et pour ceux qui expédient du blé, des points situés à l'ouest de Port-Arthur, cela représente un bénéfice de \$340,000, pour le blé seul, abstraction faite de la farine. Voilà donc un gain annuel d'au moins \$340,000, au bénéfice de ceux qui expédient du grain ou autres produits, des points à l'ouest de Port-Arthur, abstraction faite de l'accroissement du commerce à l'avenir. Car, en supposant, à bon droit, que l'augmentation du passé continue à l'avenir, le volume du commerce ne saurait manquer de se gonfler sensiblement d'année en année; donc, tous les expéditeurs à l'ouest de Port-Arthur bénéficieront énormément de cette réduction apportée à son tarif par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je ne veux pas faire de zèle en faveur du gouvernement; mais d'autre part, je ne suis pas prêt à admettre que les ministres soient tout à fait indifférents aux intérêts du Canada, et bien que ne partageant pas leurs opinions politiques, je ne saurais admettre qu'ils consentiraient à un marché léonin au bénéfice d'une compagnie privée comme celle du chemin de fer Canadien du Pacifique, sans se préoccuper des intérêts du pays. S'il fallait ajouter foi à toutes les rumeurs qui circulent dans l'air par le temps qui court, les destinées du Canada seraient actuellement confiées à des ministres prêts

à trahir les intérêts de leur pays ; or, je ne saurais manquer de générosité au point de formuler une semblable accusation. Je n'ai pas mission, en ce moment, de me faire le panégyriste du cabinet ; mais, à titre de député conservateur indépendant, je tiens, au moins, à rendre justice à qui de droit. A envisager la question dans son ensemble, je dois dire qu'à mon avis, le gouvernement ne doit pas se charger lui-même de la construction de voies ferrées. Si l'on veut voir un exemple de ce qui résulte de la construction de voies ferrées par l'Etat, il n'y a qu'à jeter un coup d'œil sur l'Intercolonial, chemin de fer qui entasse, depuis nombre d'années, déficit sur déficit, tandis que l'Etat ne peut plus se soustraire à l'obligation qu'il s'est imposée, au début de la confédération, ce chemin de fer formant partie essentielle du pacte fédéral. La construction de cette voie ferrée a été, une nécessité politique, et son entretien s'impose aujourd'hui au gouvernement fédéral, qui est tenu d'exploiter cette voie, abstraction faite des profits de l'entreprise.

Puisque je suis à traiter cette question, la Chambre me permettra bien, j'espère, une simple observation : l'autre soir, lorsque la question du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal est venu sur le tapis, et que la proposition a été mise aux voix, j'ai voté en faveur de ce projet ; or, voici les raisons qui m'ont dicté cette conduite : à titre d'homme d'affaires, je suis d'avis que l'une des causes des déficits accumulés par le passé dans l'exploitation de cette voie ferrée, tient au fait qu'elle aboutit à la Pointe-Lévis, et qu'elle se trouve privée de l'avantage de raccordements avec les autres réseaux de voies ferrées au Canada. A mon avis, c'est le devoir de tout gouvernement d'entreprendre la tâche de raccorder l'Intercolonial à Montréal avec le réseau de chemins de fer des Etats-Unis. Quant aux moyens employés par le gouvernement pour atteindre cette fin, ils doivent être jugés à leur propre mérite, et je n'entends point en assumer la responsabilité. Il existe une grande divergence d'opinions au sujet de ce projet. Quelques-uns l'appellent un marché, d'autres un vol gigantesque, et, à mon avis, le gouvernement a fait choix de la meilleure route possible pour atteindre Montréal. Le gouvernement, dit-on, a payé un prix bien trop élevé pour le chemin de fer du comté de Drummond.

On prétend d'une part, que le chemin a coûté une certaine somme, et, d'autre part, on affirme en s'appuyant sur de bonnes autorités, qu'il a coûté beaucoup plus cher. Le gouvernement veut utiliser le chemin de fer du comté de Drummond, qui traverse une contrée fertile de la province de Québec, et qui en développe les richesses illimitées. En ajoutant cette voie ferrée au réseau de l'Intercolonial, le gouvernement ne pouvait faire un choix plus judicieux. Je n'apprécie pas en ce moment la question de savoir si le prix payé par le gouvernement est excessif. Le gouvernement reste comptable au peuple canadien des détails de son projet. Mais quant au principe du projet, le prolongement de l'Intercolonial à Montréal, je l'approuve. Je ne veux pas que mes collègues, soit de droite, soit de gauche, interprètent mon vote sur cette question dans le sens d'un abandon de mes convictions politiques. Ces convictions politiques sont aussi fermement ancrées chez moi aujourd'hui

qu'elles l'étaient en 1878, lorsque je m'attachai au parti conservateur. Les raisons qui me portèrent à cette époque à devenir conservateur, étaient parfaitement fondées. J'inclinai alors fortement du côté de tout parti, de tout gouvernement décidé à inaugurer un système politique tendant à la protection de nos industries nationales et au développement des ressources naturelles du pays. Lorsque le régime protecteur fut établi en 1879, je compris que c'était un pas dans la bonne voie. J'aurais depuis cette époque je n'ai cru devoir modifier mon opinion à cet égard, et je suis encore partisan convaincu du protectionnisme. A titre de conservateur, j'ai éprouvé un juste sentiment de plaisir en voyant le parti qui nous avait combattus pendant dix-huit années, reconnaître à son arrivée au pouvoir que nous avions eu raison et qu'il s'était trompé. J'en suis fort heureux, et j'ajouterai ceci ; c'est que j'approuverai d'une façon loyale et indépendante, toute mesure du gouvernement tendant à appliquer le principe de la protection à nos industries domestiques. Je veux être bien compris : Je voterai sur chaque mesure, d'après ses mérites, abstraction faite de la politique de parti. Et en cela, je ne fais qu'exprimer franchement mes convictions.

Je passerai peut-être, aux yeux de mes amis politiques, pour un partisan peu stable, mais je verrais avec peine que l'on révoquât en doute mon attachement au parti conservateur. Je tiendrai toujours à honneur de réclamer le droit de juger et d'apprécier avec indépendance les différentes mesures qui nous seront soumises. Je veux que mes amis me comprennent bien : il ne s'agit point ici de désertion du camp conservateur, mais je réclame le droit de juger et d'apprécier librement les mesures présentées à la Chambre. Je n'ai plus rien à ajouter, sauf ceci : à mon avis, le gouvernement adopte un mauvais système, en construisant et en exploitant lui-même les voies ferrées. Si le gouvernement conservateur fût demeuré au pouvoir, il n'aurait pas, je crois, appliqué ce système. S'il eût demeuré au pouvoir et qu'il eût été obligé de construire la voie ferrée du Pas-du-Nid-de-Corbeau, il aurait, je pense, adopté le plan suivi par le gouvernement du jour. Quant à savoir s'il aurait accordé une subvention de \$11,000 ou de \$5,000 le mille, c'est ce que je ne saurais dire ; mais, comme on le sait, les marchés se font à deux, et le gouvernement, je suppose, tenant compte du fait que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique exploitait déjà tant de voies ferrées, s'est cru justifiable d'en conclure que cette compagnie était celle qui offrirait les meilleures garanties pour la construction du chemin en question. Si la question est mise aux voix, j'appuierai la mesure.

M. HENDERSON : Comme c'est la dernière occasion favorable qui nous est donnée de discuter cette question, je désire faire quelques courtes observations. A mon avis, la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau s'impose. Quant à savoir par qui cette voie ferrée doit être construite, c'est là une question libre. Quelques-uns prétendent que le gouvernement devrait entreprendre lui-même cette construction, tandis que d'autres sont d'avis qu'il faut la confier à une compagnie privée. Je dois l'avouer, je ne suis guère partisan de la construction de voies ferrées par l'Etat. Ce sont des entreprises gigantesques, entraînant d'énormes dépenses, et il est toujours

grandement à appréhender que la pression exercée sur le gouvernement relativement à des entreprises de cette nature ne provoque de grands abus.

Etant donné, toutefois, qu'il est préférable de confier cette entreprise à une compagnie privée, je suis bien d'avis qu'on ne saurait la confier à une compagnie mieux outillée pour des semblables travaux que ne l'est la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette compagnie a de vastes ressources; elle compte à son service des hommes versés dans tout ce qui concerne la construction et l'exploitation des voies ferrées: en un mot, cette compagnie me semble plus apte à entreprendre de semblables travaux que toute autre compagnie. A vrai dire, je n'éprouve guère d'enthousiasme à l'endroit du plan qu'on se propose de suivre dans la construction de cette voie ferrée. Ce système paraît avoir beaucoup d'analogie avec le régime de préférence commerciale du gouvernement. C'est un système qui consiste à tout donner pour obtenir fort peu de chose, en retour. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique semble avoir la part du lion. Nous lui accordons, si je comprends bien, un bonus de \$3,630,000. Les renseignements nous font presque entièrement défaut sur ce qui doit revenir de cette subvention de la Colombie-Anglaise; mais pour nous engager à voter le crédit nécessaire à la construction de ce chemin, on nous dit que nous obtiendrons certaines réductions dans le tarif du fret. Ces réductions de tarif, à mon avis, se résument à fort peu de chose. Parmi les différents articles mentionnés au contrat, il n'y en a guère que deux sur lesquels on ait accordé une réduction s'élevant au-dessus de 10 pour 100 et, du reste, il n'y a que fort peu de marchandises mentionnées au contrat qui seront transportées. La masse des articles énumérés ne subsistent guère qu'un abaissement de fret de 10 pour 100, réduction relativement insignifiante. La pression exercée, dans l'avenir, par l'opinion publique sur la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique l'aurait forcée à faire ces concessions aux populations de l'ouest.

La réduction de 1 cent par boisseau sur le taux de transport de l'avoine est tout à fait insignifiante, et celle d'un cent et quatre cinquièmes par boisseau de blé n'a guère d'importance, en égard au tarif exorbitant imposé sur cet article. Toutefois, ce n'est peut être pas là une façon bien juste d'envisager cette question. C'est la province de la Colombie-Anglaise qui va avoir le plus à gagner dans cette affaire et à qui le chemin va rapporter les plus grands bénéfices. On nous dit que la Colombie-Anglaise possède la houille et la richesse minière, et que le développement de ces ressources de tous genres va procurer à cette province un profit considérable. Dans ce cas, si la Colombie-Anglaise doit réaliser un gain aussi considérable par cette entreprise, il me semble que nous pouvons en toute justice demander à cette province de faire ce que les autres provinces ont fait dans le passé; c'est-à-dire, se servir de leur richesse naturelle pour construire leurs propres chemins de fer, ou, dans tous les cas, essayer cela avant de s'adresser au gouvernement fédéral pour qu'il les construise pour elles. Je n'ai pas le moindre doute que ce projet va être adopté par la Chambre. Je regrette beaucoup que l'on ait cru devoir le présenter à la dernière heure de la session, et que l'on n'ait pas accordé plus de temps aux honorables membres de cette Chambre pour faire des recherches à ce sujet.

M. HENDERSON.

J'ai bien peur que lorsque les députés retourneront chez eux, ils ne soient pas en état d'offrir à leurs commettants une explication bien claire de ce projet. Toute la responsabilité en est laissée au gouvernement. Puisque c'est bien là le cas, et qu'il n'y aura probablement pas de vote de pris sur cette question pour le moment, j'ai voulu simplement dire ce que je pensais de cette affaire. Désireux comme je le suis de voir ce chemin se construire, et préférant qu'il se fasse par la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique que comme entreprise du gouvernement, je suis obligé, en raison des circonstances, de voter contre la résolution.

M. POWELL: Il y a une chose sur laquelle je voudrais appeler l'attention du gouvernement. La clause (e) de la résolution contient ce qui suit:

Qu'il y aura une réduction dans les tarifs et péages actuels de la compagnie sur le grain et la farine depuis tous les points de sa ligne-mère, etc.

Voici le point que je veux faire remarquer: Le gouvernement, agissant conformément à la loi, a approuvé par arrêté du conseil une certaine liste de prix pour le chemin de fer Canadien du Pacifique. Est-ce que la réduction prévue par cette clause sera faite d'après la liste des prix approuvée par le gouvernement, ou bien une réduction sur les tarifs et péages actuels de la compagnie? Je comprends qu'il y a une différence entre les deux.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Cette réduction est faite d'après les tarifs et péages actuels de la compagnie qui sont, dans la plupart des cas, bien plus bas que la liste des prix.

M. POWELL: Je n'ai pas l'intention de discuter la question, mais je prétends, comme question de droit, que telle n'est pas la véritable interprétation à donner à cette clause. Quand la clause se rapporte à deux questions, l'une reconnue par statut et l'autre qui n'y est pas mentionnée, dans l'interprétation de ce statut, la première doit être considérée comme étant celle que les législateurs devaient avoir en vue. Ici, il existe un statut réglant le tarif que l'on devra exiger, et c'est à celui-là que l'on doit vouloir faire allusion dans cette clause.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Regardez à la clause (d).

M. POWELL: C'est mon intention de citer la clause (d), comme donnant plus de force encore à mon argument. Elle dit:

Qu'une réduction sera faite dans les tarifs et péages généraux de la compagnie, tels qu'exigés aujourd'hui.

Il existe une différence dans le langage dont on se sert, et cette différence veut dire que le sens doit en être différent; on dit d'abord dans les tarifs et péages actuels, et avant cela, on se sert des mots tarifs et péages généraux. J'indique ce fait au gouvernement, et j'invite ceux des honorables membres de cette Chambre qui sont avocats à l'étudier attentivement, et dire si, comme question d'interprétation, le sens que je donne à cette clause n'est pas le véritable. Je ne prolongerai pas la discussion sur cette question. Suivant moi, nous avons déjà dépensé assez d'argent dans les provinces de l'ouest et dans les autres parties du pays à ce sujet, à moins qu'il n'existe quelques raisons

extraordinaires pour nous forcer à accorder de nouveaux subsides. En général, le peuple de ce pays croit que la période des grandes dépenses et de l'augmentation de la dette publique doit cesser. Pour cette raison, je suis contre le projet actuel.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'ai pris note de l'objection de l'honorable député. Quant à l'interprétation du contrat, je n'ai pas le moindre doute, et lorsqu'il s'agira de conclure les arrangements définitifs avec la compagnie, on prendra tous les soins possibles pour que cette interprétation ne puisse laisser subsister aucun doute.

M. SPOULE : J'aimerais à savoir si cet arrangement contient une disposition fixant le délai dans lequel ce chemin devra être fini. La résolution dit :

Que la compagnie construira ou fera construire le dit chemin par telle route et selon tels plans et devis et dans tel espace de temps qui pourront être stipulés dans la dite convention, et lorsqu'il sera terminé, elle l'exploitera pour toujours.

Quelle disposition y a-t-il dans cet arrangement relativement au temps ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : La plus grande partie du chemin devra être terminée, si je comprends bien, à la fin de l'année prochaine ; ce qui veut dire dans environ dix-huit mois.

M. SPOULE : S'il en est ainsi, le temps est suffisamment court, mais il serait bon de savoir en toute certitude qu'elles dispositions contiennent les arrangements à ce sujet.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député (M. Sproule) comprendra que la résolution que nous sommes à discuter renferme sans aucun doute les points saillants de la question. Mais, bien entendu, il verra qu'il faudra bien donner à cette clause l'interprétation que lui appliqueraient les avocats. Les points auxquels il a fait allusion seront spécialement définis dans l'arrangement.

M. FOSTER : Mon honorable ami peut-il me dire si le gouvernement a, ou non, une idée du coût probable du chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En réponse à la question, "quand le chemin sera-t-il construit," le gouvernement espère que d'après les arrangements qu'il se propose de conclure avec la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, cette dernière s'engagera à construire une partie considérable du chemin de Lethbridge au lac Kootanie pour le commencement de l'année prochaine. Il croit qu'il y aura peut-être à cette époque cent milles du chemin de construits. Son intention est de terminer le chemin jusqu'au lac Kootanie, une distance d'un peu plus de 200 milles, à la fin de l'année suivante, c'est-à-dire, au 1er janvier 1899.

Quant à ce qui concerne le reste du chemin, nous n'avons pas encore conclu d'arrangements définitifs avec la compagnie. Mais il est probable qu'aussitôt que le chemin sera terminé jusqu'au lac Kootanie, on y placera un bateau pour le transport des wagons, ce qui établira une voie de communication directe par chemin de fer jusqu'à Nelson. Ce mode de communication sera continué

durant l'année suivante, d'après un bail, tandis que la compagnie construira le chemin de fer le long du rivage du lac Kootanie, afin de construire le reste du chemin jusqu'à Nelson.

Voilà quelles sont nos espérances pour le présent, relativement à l'époque fixée pour l'achèvement du chemin. Il est possible, bien entendu, qu'il y ait quelques légères modifications apportées à cette question du temps fixé pour l'achèvement, lorsque nous conclurons les arrangements définitifs. Quant au coût probable du chemin, je puis dire que, d'après ce que je connais personnellement, et d'après les renseignements qui m'ont été fournis par les officiers de mon département, le gouvernement n'a jamais fait faire aucun tracé du chemin que la voie ferrée doit traverser. Les seuls renseignements possédés par l'ancien gouvernement, et les seuls que nous ayons, ont été fournis par les officiers et ingénieurs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou plutôt ont été obtenus par l'entremise de la compagnie comme le résultat de tracés faits par ses employés. Nous possédons un état préparé par eux avec le plus grand soin, relativement au coût des différentes sections du chemin, et cet état démontre que l'on s'attend à ce que, à part le matériel roulant, le chemin coûte entre \$25,000 à \$26,000 par mille. Non pas que chaque mille ou chaque section coûtera cela. Il est évident que des sections seront plus faciles et coûteront moins cher que d'autres à construire. Il va en coûter très cher pour sortir de Lethbridge. On va être obligé d'y construire une grande quantité de travaux sur chevaux, et il est probable qu'il en sera de même lorsqu'il s'agira de faire le raccordement à ou près de Macleod. De ce dernier point jusqu'aux Contreforts les travaux vont être un peu moins dispendieux ; mais, après avoir une fois atteint le pas et au delà, les travaux à ces endroits vont coûter très cher.

Prenant l'ensemble, d'après les renseignements que nous possédons, le coût du chemin va être en moyenne sur le parcours des 330 milles d'environ \$25,000 ou \$26,000 par mille.

M. FOSTER : Mon honorable ami veut-il nous dire quel point va être atteint par ce prolongement de 330 milles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce point va être Nelson. Il est possible que la distance ne soit pas de tout à fait 330 milles ; cela va dépendre du tracé du chemin. Il est possible que le raccordement puisse se faire à moins de 330 milles, mais on ne s'attend pas à ce que la distance soit beaucoup moindre que cela.

M. FOSTER : On sait maintenant assez bien quel point de la Kootanie le chemin va atteindre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas encore. Le tracé que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a en vue va passer, je crois, pas bien loin de Fort-Steele, à environ cinq ou six milles. Toutefois, nous nous réservons le droit d'approuver et de contrôler la route qui sera choisie, et il est possible que nous soyons obligés de nous procurer des renseignements indépendants de ceux de la compagnie sur ce point, avant que cette question du tracé soit définitivement réglée.

M. IVES : Je comprends que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, d'après cet arrangement, va avoir la propriété des terrains houillers, à l'exception des sections alternes qui seront sous le contrôle du gouvernement. J'aimerais savoir si dans le contrat qui sera passé avec la compagnie, c'est l'intention du gouvernement de fixer le prix de la houille ou du coke livré à Rossland et autres centres miniers. Le but principal de ce chemin est de desservir le district minier, y transporter les marchandises fabriquées et autres de l'est, ainsi que la houille et le coke des terrains houillers du chemin de fer du Pacifique canadien, qui ont été acquis du gouvernement de la Colombie-Anglaise. Pour faire de ce chemin une entreprise pouvant être d'une utilité véritable à cette région, il me semble qu'il devrait y avoir certains arrangements de conclus quant au prix de la houille livrée à Rossland ou aux fourneaux de ce district ; et j'aimerais savoir si l'on prendra ceci en considération dans les arrangements qui seront conclus entre le gouvernement et la compagnie.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les faits énoncés par l'honorable député sont au fond vrais. Je crois que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, d'après les arrangements qu'elle a conclus avec la Compagnie du Sud de la Colombie-Anglaise, n'aura droit à aucun terrain houiller, à l'exception de ceux qu'elle s'est engagée de transférer au gouvernement. Tous les terrains houillers qui ne sont pas transférés au gouvernement demeureront la propriété de la Compagnie du Sud de la Colombie-Anglaise. Voilà, je crois, la nature de l'arrangement conclu entre cette compagnie et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette dernière ne possédera pas un seul acre de terrains houillers. D'après ses arrangements avec la Compagnie du Sud de la Colombie-Anglaise, elle ne se réserve pour elle-même que 5,000 acres de tous les terrains de la région. Nous avons insisté auprès de cette compagnie pour que l'étendue de ces terrains houillers soit portée à 50,000 acres. Elle a obtenu cette étendue, et nous l'a transférée ; mais, si je comprends bien l'arrangement, elle n'a pas obtenu d'autres terrains houillers.

A part cela, nous avons pris toutes les précautions possibles, et conclu des arrangements qui vont permettre aux consommateurs de houille d'obtenir cette dernière à bas prix. Tous ceux qui sont familiers avec l'état de choses existant dans la Colombie-Anglaise, savent qu'actuellement la houille s'y vend très cher, et que le coke destiné à l'usage des fourneaux coûte de \$14 à \$16 la tonne. Nous avons conclu des arrangements d'après lesquels les propriétaires de terrains houillers qui ne nous ont pas été transférés, seront obligés de placer la houille provenant de leurs houillères sans frais à bord des wagons à un prix n'excédant pas \$2 la tonne, et même ce prix est soumis aux règlements et au contrôle du gouverneur en conseil. Si, après enquête, nous sommes convaincus que les houilleurs, même à ce prix, réalisent des profits plus considérables qu'ils ne devraient raisonnablement être, nous pouvons réduire le prix. Deux dollars sont le prix maximum. Et je puis ajouter que nous avons ce pouvoir au moyen duquel nous pouvons contrôler les propriétaires de terrains houillers. Du moment qu'ils exigent un prix trop élevé ou négligeront de produire une quantité de houille suffisante pour

M. BLAIR.

les besoins, nous pouvons lancer sur le marché ouvert à la concurrence public les terrains houillers que nous possédons, et permettre ainsi à d'autres personnes de faire le même commerce.

M. IVES : Cela laisse sous-entendre un contrat entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne l'avons pas constaté jusqu'ici. Nous passons notre contrat avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et c'est à elle de s'entendre avec le chemin de fer du Sud. Si le chemin de fer Canadien du Pacifique manque de faire un semblable contrat avec les gens du chemin de fer du Sud, ou si ces derniers négligent d'administrer leurs terrains houillers de manière à remplir nos arrangements avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, nous pouvons placer nos propriétés sur le marché, et fournir par là l'occasion à d'autres personnes de leur faire concurrence. L'honorable député a parlé du coke. Il n'a pas été fait mention du coke, parce que nous considérons que le prix de la houille établira celui du coke. Mais si ce dernier n'est pas réduit tel que requis, je suis persuadé qu'en plaçant nos terrains houillers sur le marché, des concurrents vont se lancer dans ce genre d'affaires, non seulement dans l'exploitation des mines, mais aussi dans la fabrication.

M. HAGGART : L'honorable ministre sait-il quelle est l'étendue des couches de houilles qui affleurent et qui sont exploitables ? Y en a-t-il plus de 5,000 acres ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Bien plus que cela. Une grande partie des terrains houillers sont à plusieurs endroits situés à proximité du chemin de fer, et je ne crois pas qu'il soit possible de douter de la quantité et de la qualité de la houille.

M. IVES : Je voudrais bien savoir comment l'honorable ministre peut obliger le chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise à vendre sa houille rendue dans les wagons à \$2 la tonne, à moins qu'il n'ait conclu quelque arrangement avec eux. Son contrat, qui concerne tout entier la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ne peut affecter des terrains houillers appartenant au chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai cru que lorsque nous sommes devenus les propriétaires de 50,000 acres de terrains houillers, nous avions en mains toutes les garanties désirables contre des coalitions relativement à ces terrains houillers et l'augmentation dans les prix.

M. IVES : L'impression générale est que les principaux directeurs du chemin de fer Canadien du Pacifique sont devenus les propriétaires du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise et de ses terrains houillers. Dans ce cas, nous leurs payons indirectement un autre subside pour la construction de ce chemin de fer.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les représentants de la Compagnie du

chemin de fer Canadien du Pacifique, de même que son président et vice-président m'ont affirmé qu'ils ne possèdent aucun intérêt dans la compagnie qui va obtenir le reste de ces terres après qu'elles auront été acquises. Je ne puis dire avec certitude quelles sont les personnes qui font partie de la compagnie de chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise. Je crois que le colonel Baker en est un. MM. Hanson et frères, de Montréal, y sont aussi intéressés et représentent un grand nombre d'autres personnes y possédant des intérêts.

M. SPROULE : J'aurais certains renseignements à demander à l'honorable ministre. Je vois que cette clause pourvoit à une réduction dans les péages actuels de la compagnie sur le grain et la farine, " depuis tous les points de sa ligne-mère et de ses embranchements et raccourcements, à l'ouest de Fort-William, jusqu'à Fort-William et Port-Arthur, à l'est, de trois cents par cent livres." J'interprète cela comme voulant dire une réduction dans les tarifs sur le grain depuis les points à l'ouest de Fort-William et de Port-Arthur jusqu'à Fort-William et Port-Arthur, et non pour les points situés à l'est.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que l'arrangement relatif au transport pourvoit à ce que cette réduction s'appliquera aussi aux grains transportés par le chemin de la Rive nord du Lac Supérieur à des points situés à l'est.

M. SPROULE : La résolution ne dit pas cela.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais, comme question de fait, qu'il y a bien peu de grains, pour ne pas dire aucun, transportés par cette voie. Toutefois, s'il en est transporté par ce chemin, cela a lieu durant la saison d'hiver et à des taux beaucoup plus réduits que ceux qui sont payés durant la saison de la navigation.

M. SPROULE : C'est durant l'hiver que ce serait le plus important, car alors vous devez vous servir du chemin de fer.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On me dit que durant la saison d'hiver, les tarifs sont moins élevés.

M. SPROULE : Mais si je comprends bien cette clause, leur tarif le plus bas serait réduit, que ce soit en hiver ou en été. Ce n'est pas l'habitude que les tarifs d'hiver sont moins élevés que ceux d'été, au contraire, ils sont généralement plus hauts. Ceci est une question d'une grande importance en particulier pour la population de l'Ontario, qui transporte une quantité considérable de grain par ce chemin. Si la réduction n'est faite que jusqu'à Port-Arthur, ce serait bien malheureux pour la population de l'Ontario, et aussi un arrangement désavantageux pour la population du Manitoba et du Nord-Ouest de qui le grain est reçu.

M. HAGGART : N'a-t-on pas oublié quelque chose ici ? Il est bien évident que l'intention était d'y inclure tous les points à l'est.

M. HENDERSON : Il me semble que la chose n'est pas bien importante. Cela est fait pour l'avantage de l'expédition, et il obtient la réduction. Que

lui importe que la réduction soit faite à l'ouest ou à l'est de Port-Arthur.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'on veut bien lire le paragraphe suivant, on pourra se convaincre que ce que j'ai dit était exact.

M. FOSTER : Réellement, il devrait se lire " à Fort-William et Port-Arthur et les points situés à l'est." Tel qu'il est actuellement, cela ne veut rien dire du tout.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il semble exister une légère anomalie à cet endroit. Je crois que le mot " et " devrait être inséré tel que suggéré. Durant les pourparlers qui ont eu lieu entre les officiers de la compagnie et nous, il a été question du transport autour du lac Supérieur, durant la saison d'hiver, et il a été convenu d'accorder une réduction en faveur de tous les points à l'est, de sorte que Fort-William et Port-Arthur ne seront pas les points extrêmes jusqu'où ils consentiront à transporter les grains et auxquelles les réductions s'appliqueront. Lorsque les arrangements tels que fixés et convenus seront étudiés, je crois que l'on s'apercevra qu'il y a eu une erreur de commission dans l'impression. Le mot " et " devrait certainement être inséré. Je propose donc que le mot " et " soit inséré.

L'amendement est adopté.

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Blair) voudrait-il me dire quels étaient les points indiqués dans la charte du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je me souviens bien, la charte de la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise concernait une ligne s'étendant de la côte du Pacifique aux limites est de la province.

M. McINNES : Si l'on a l'intention d'adopter la résolution dans son entier, j'ai quelques modifications à proposer. La clause " d " pourvoit à ce que des réductions seront faites sur certaines marchandises allant à l'ouest. Or, en toute justice, les marchands de la côte du Pacifique devraient être placés sur un pied d'égalité sous ce rapport avec ceux de l'est. Il ne devrait exister aucune distinction de ce genre entre eux. Avec des privilèges égaux, les marchands de la Colombie-Anglaise peuvent pourvoir au commerce de cette importante région, particulièrement depuis que nous possédons un tarif différentiel avec l'Angleterre. Les marchandises peuvent être transportées en faisant le tour par le Cap-Horn et rendre à cet endroit à un prix qui pourra permettre aux marchands de les vendre avec profit en concurrence aux marchandises venant de l'est. Je propose donc que dans la clause " d " après le mot " compagnie, " on insère ce qui suit :—

Et de tous les points à l'ouest de la chaîne des Cascades dans la Colombie-Anglaise, sur le chemin de fer de la compagnie, à tous les points à l'est de la chaîne des Cascades sur la ligne-mère de la compagnie ou sur aucune autre ligne à travers le Canada possédée, louée ou exploitée par la compagnie.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas dire qu'il vaudrait mieux que l'amendement tel que proposé fit

inséré dans la clause, ce soir ; il serait peut-être préférable qu'il restât en suspens jusqu'à demain, afin que nous puissions nous mettre en communication avec les officiers du chemin de fer Canadien du Pacifique et voir si cet amendement aura pour effet de déranger les arrangements faits. Je serais très heureux de conférer avec eux sur cette question, et il n'y a rien qui puisse nous forcer à inclure cet amendement ce soir. Il pourrait être proposé, et le comité serait libre de dire ce qu'il en pensait. Si nous constatons qu'il serait un obstacle sérieux à la conclusion de l'arrangement, alors le comité devrait décider si ces mots doivent être insérés.

M. FOSTER : Sommes-nous en frais de ratifier un arrangement, ou si nous adoptons une simple résolution présentée par le gouvernement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne demande pas que le comité exprime d'opinion à ce sujet ce soir, mais je consens à suspendre la question jusqu'à demain. Il n'est que juste, je crois, pour l'honorable député, que la recommandation qu'il fait soit examinée ; et si elle ne peut pas être favorablement considérée, alors, il va sans dire que l'exposé pourra être fait en comité lorsqu'il reprendra l'examen de la résolution.

M. HAGGART : Certainement, l'honorable ministre doit voir que si le comité a adopté cette convention, il ne saurait la modifier plus tard. Elle doit être soumise ensuite à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour constater si elle y consent, ou non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas là ma proposition.

M. HAGGART : Vous proposez de soumettre la chose au comité, et si le comité l'adopte, ce sera la conclusion. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique doit ou accepter ou rejeter la proposition.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se fait très peu de justice en exposant la proposition de cette manière. Je dis que l'examen de cette résolution devrait être suspendu jusqu'à demain, et, dans l'intervalle, je pourrai me mettre en communication avec les représentants du chemin de fer Canadien du Pacifique, afin de constater s'ils sont favorables à la proposition faite par l'honorable monsieur. Je crois que cette résolution mérite d'être examinée, et s'ils veulent l'examiner, elle peut alors, sans causer de tort à qui que ce soit, être insérée comme amendement à la résolution. S'ils ne veulent pas l'accepter, alors, naturellement, la résolution doit rester telle qu'elle est. Si le comité, quand nous nous réunirons, lors de la présentation de l'amendement, est prêt à l'accepter, alors, l'arrangement sera terminé. Cela veut dire que le comité aura rejeté la résolution.

M. HAGGART : Il est possible que j'aie mal compris le ministre, car j'ai certainement compris qu'il avait dit que nous devions demander au comité de se prononcer sur la question.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Pas ce soir.

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député, je crois, est le seul qui ait compris que je voulais demander au comité de se prononcer ce soir. Le comité doit comprendre que ce n'est pas une convention, ce n'est rien qui a été signé, scellé et exécuté entre les parties. Ce sont les conditions que nous avons imposées à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et qu'il a acceptées. Il n'y a pas eu de convention écrite entre nous. Si ce comité rejette les conditions de l'arrangement, et s'il y ajoute quelque chose qui ne serait pas acceptable au chemin de fer Canadien du Pacifique, alors, toute l'opération est terminée. Nous n'avons aucune obligation, la compagnie n'en a pas non plus.

M. FOSTER : Alors, mon honorable ami désire-t-il que ce soit là la fin de ses travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Le gouvernement a-t-il examiné la question avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, après de longues négociations, a-t-il conclu un arrangement sérieux et est-il arrivé à la conclusion que c'est une convention que nous approuvons ? Et l'honorable député de la Colombie-Anglaise va-t-il soulever une nouvelle question et mettre toute l'affaire en danger ? Mon honorable ami désire-t-il que cela soit ou ne soit pas adopté ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'il soit possible qu'elle soit mise en danger, à moins que le comité ne rejette la résolution, car nous demandons en définitive que le comité l'adopte. Mais si, après consultation avec l'autre partie à cette convention, elle consent à ce qu'il soit fait un autre amendement, si elle consent à ce que la recommandation de l'honorable député de Vancouver (M. McInnes) soit insérée, nous serons très heureux de l'insérer. Puis je me présente au comité, et je dis que l'autre partie consent à ce que cette addition soit faite. Si, d'un autre côté, elle dit que l'arrangement sera terminé, alors, nous dirons à l'honorable député que nous ne pouvons pas accepter sa proposition.

M. GIBSON : C'est une proposition d'homme d'affaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le crois. Il est possible de dire n'importe quoi contre la proposition. La seule question dont il s'agit ici est la question de délai.

M. IVES : Alors, si je comprends ce que dit le ministre des Chemins de fer et Canaux, tout le sujet est une question libre, et le comité peut considérer cet amendement comme modifiant cet arrangement. Or, s'il en est ainsi, je crois que ce serait une grande amélioration de mettre en la possession du gouvernement du Canada tous ces terrains houillers. Quant à moi, je ne vois pas que la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise ait rien fait en ce qui se rattache à ce projet qui lui donne droit à une propriété censée valoir des millions de dollars. Elle a obtenu une charte, elle n'a pas construit de chemin de fer, elle n'a rien fait. Le gouvernement et la Compagnie

du chemin de fer Canadien du Pacifique ont dû se présenter et, grâce à la subvention du premier et à l'habileté et l'énergie de la dernière, le chemin de fer doit être construit. Pourquoi la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise garderait-elle des terrains houillers d'une valeur incalculable ? Qu'a-t-elle fait ? Et si l'on permet d'amender cet arrangement de chemin de fer, je proposerai certainement à une phase ultérieure qu'il soit modifié de manière à ce que le gouvernement fédéral garde la possession de tous ces terrains, s'il doit accorder une subvention.

M. McINNES : Je ferais aussi bien de lire l'autre amendement que j'ai préparé, afin qu'il puisse être examiné d'ici à demain.

Que la dite compagnie n'aura droit à aucune aide spécifique dans cette résolution tant qu'elle n'aura pas convaincu l'exécutif qu'aucun Chinois ou Japonais n'a été ou n'est employé à la construction du dit chemin de fer.

M. FOSTER : Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, accepte-t-il cela de la même manière ? Il me semble qu'en faisant cela, on détruirait tout l'arrangement et l'on pourrait empêcher la construction du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

M. McINNES : Je ne présente pas cet amendement dans le but d'entraver l'adoption de l'arrangement, mais ce que je fais, je suis obligé de le faire en raison de l'attitude que j'ai prise dans le passé, et à cause de l'opinion que je nourris aujourd'hui relativement à ce chemin de fer. Ces résolutions, je crois, nous pourrions parfaitement les adopter et insister pour que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique les accepte. Si cette dernière compagnie, vu toutes les concessions que nous sommes disposés à lui faire, ne veut pas accepter ces petites modifications, alors, je serai prêt à rejeter toute la chose, et je crois que la Chambre serait justifiable de le faire.

M. FOSTER : Après des jours et des mois de négociations entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ils sont arrivés à cette convention. L'honorable député (M. McInnes) demande que le gouvernement en retranche quelque chose, ou y ajoute quelque chose. S'il insiste et que le ministre dise qu'une convention conclue par le gouvernement et la compagnie peut-être attaquée par mon honorable ami, au lieu d'être ferme et de dire : "C'est la convention que nous avons conclue ; elle doit être acceptée," si le gouvernement adopte ce que propose l'honorable député de Vancouver, il sera blâmable de ne pas avoir développé ce pays dont les ressources sont inappréciables.

L'amendement est rejeté.

M. SPROULE : Je n'ai pas compris, M. le président, que ces résolutions devaient être considérées ce soir. Il y en a d'autres que l'on pourrait aussi examiner. Pourquoi ne pouvons-nous pas examiner les unes tout comme les autres ? Qu'est-ce qui nous oblige d'examiner les unes plutôt que les autres ? Si le gouvernement peut laisser la chose libre pour cette session, tant mieux pour le pays. S'il avait un peu de temps pour consulter les intéressés, quelques-unes de ces propositions pourraient être acceptées. Il serait préférable de lui donner le

temps de se consulter et de voir si elles ne pourraient pas être acceptées.

Résolutions à rapporter.

PROLONGEMENT DE L'INTERCOLONIAL JUSQU'À MONTRÉAL.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 142) pour confirmer un contrat passé entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la cité de Montréal.

M. FOSTER : J'en appelle à mon honorable ami, le chef de la Chambre. Il est maintenant une heure et demie. Nous serons absolument incapables de faire quoi que ce soit, demain.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est très important, dans l'intérêt général, que nous envoyions ce bill au Sénat. Il a été discuté à fond, et à moins que l'honorable député ne désire une nouvelle discussion—et un vote a été pris—...

M. SPROULE : Si je comprends bien, ce bill n'a pas été discuté du tout. Les dispositions n'en ont pas été discutées.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne saurais comprendre quelle objection les honorables députés peuvent avoir à ce bill. Ils ont pris un vote, et ils savent très bien que le bill doit maintenant subir toutes ses lectures.

M. SPROULE : Le bill est-il même imprimé ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous désirons donner au Sénat l'occasion de le discuter.

M. IVES : Vous ne proposerez pas la troisième lecture.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, si l'honorable député (M. Ives) y objecte.

M. IVES : J'objecte à ce que la troisième lecture soit proposée ce soir.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous ne proposerons pas la troisième lecture, si l'on y objecte.

La motion est adoptée, et le bill est lu la deuxième fois.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill.

Le bill est rapporté.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE—BUDGET SUPPLÉMENTAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici un message de Son Excellence le gouverneur général.

M. FORATEUR : Ce message est ainsi conçu :

ABERDEEN,

Le gouverneur général transmet à la Chambre des Communes les estimations supplémentaires des sommes re-

quises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1898, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il recommande ce budget à la Chambre des Communes.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, le 13 juin 1897.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

Le MINISTRE DES FINANCES : Après avoir fait tant de besogne, je crois que nous serons prêts à prendre une couple d'heures de plus. Je suggère que nous étudions en dernière épreuve les résolutions relatives au tarif. Quelques articles ont été laissés en suspens. Je propose que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

Les seules résolutions qui restent sont celles se rattachant aux droits d'exportation et bien que le sujet soit important, je crois peut-être qu'il n'est pas nécessaire de le discuter. Je me propose de lire les résolutions, et s'il n'y a aucune objection, elles peuvent être adoptées. La première résolution a trait aux droits d'exportation sur le bois en grume et est en substance la résolution de l'ancien tarif ; elle comprend cependant quelques mots au sujet du bois à pâte. Elle est ainsi conçue :

Qu'il est expédient de décréter que si aucun pays impose un droit sur les articles énumérés dans la liste B du présent acte, ou sur quelque'un de ces articles lorsqu'importés du Canada, en tel pays, l'Exécutif pourra, par proclamation publiée dans la *Gazette du Canada*, déclarer les droits d'exportation suivants, ou aucuns d'eux, impossibles sur les billes et le bois à pâte exportés du Canada en tel pays, savoir :—Sur les billes de pin, de sapin de Douglas, d'épinette, de sapin baumier, de cèdre, d'orme et de pruche, et sur le bois à pâte un droit d'exportation n'excédant pas trois dollars par mille pieds, mesure de planche ; et dans le cas où il serait exporté aucune des billes ou aucun bois à pâte ci-dessus mentionnés en longueurs moindres que neuf pieds, alors un taux par corde pourra être prélevé de la même manière, pas plus élevé que l'équivalent du taux ci-dessus mentionné par mille pieds, mesure de planche ; et ce droit d'exportation sera impossible en conséquence après la publication de cette proclamation ; pourvu que l'exécutif puisse par proclamation publiée de pareille manière, enlever ou réimposer de temps à autre ce droit d'exportation.

M. FOSTER : Je suggérerais à mon honorable ami (M. Fielding) que dans une question de cette importance, laquelle, je l'espère, ne provoquera pas beaucoup de discussion, si tant est qu'elle en provoque, il serait préférable que ces résolutions fussent insérées dans l'ordre du jour de demain, alors que nous les trouverions. Je crois qu'il serait beaucoup mieux que ces résolutions relatives au droit d'exportation fussent mises dans un bill distinct.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Et, à part cela, nous prendrons le tarif.

M. FOSTER : C'est ce que je suggérerais.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Très bien.

M. CLANCY : Je désire appeler l'attention du ministre des Finances sur la question des billes d'orme, qui, d'après ce que je vois, sont incluses dans la proposition relative aux droits d'exportation. Ces billes, exportées du Canada, proviennent exclusivement de terres appartenant à des particuliers, et non du domaine public. En conséquence, j'aimerais qu'il considérât l'opportunité de ne pas inclure les billes d'orme avec celles soumises à un droit d'exportation, sinon l'on causera du tort à un grand nombre de cultivateurs.

M. L'ORATEUR.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

(En comité.)

M. FOSTER : Relativement aux item 279 et 280, je désire appeler l'attention de mon honorable ami sur une certaine industrie, savoir, la fabrication des haches. Je désire suggérer qu'elles soient portées de l'article 280 à l'article 279. Par ce changement, le droit dont elles seront frappées sera de 30 pour 100 au lieu de 25 pour 100.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains qu'il ne soit trop tard pour faire ce changement. Je sais que la recommandation soulèverait une discussion considérable, et, en conséquence, je crois qu'il vaut mieux laisser le droit tel qu'il est. Les résolutions suivantes sont adoptées :

1. Résolu.—Qu'il est opportun de reviser et refondre les actes et parties d'actes maintenant en vigueur au sujet des droits de douane, et qu'à cet effet il est proposé d'abroger les actes suivants et les parties de ces actes qui ne sont pas déjà abrogés, savoir :—

57-58 Victoria, chapitre 33, intitulé : "Acte pour consolider et modifier les actes concernant les droits de douane."

35-36 Victoria, chapitre 23, intitulé : "Acte pour modifier le tarif de douane, 1894."

59 Victoria, chapitre 8, intitulé : "Acte pour amender le tarif de douane, 1894."

Et de prescrire autrement en statuant que les dispositions suivantes soient substituées en leur lieu et place :—

1. Qu'à moins que le contexte n'exige une interprétation différente—

(a) Les initiales "n.s.a." représentent et ont la signification des mots "non spécifié ailleurs";

(b) Les initiales "n.a.p." représentent et ont la signification des mots "non autrement prévu";

(c) L'expression "gallon" signifie un gallon impérial ;

(d) L'expression "tonne" signifie deux mille livres avoir-du-poids ;

(e) L'expression "de preuve" ou "spiritueux de preuve" lorsqu'elle est appliquée aux vins ou aux spiritueux de quelque espèce que ce soit, signifie spiritueux d'une force égale à celle de l'alcool éthylique pur mélangé avec de l'eau distillée en proportions telles que le mélange résultant ait, à une température de soixante degrés Fahrenheit, un poids spécifique de 0.9198 comparativement à celui de l'eau distillée à la même température ;

(f) L'expression "calibre," lorsqu'elle est appliquée aux feuilles ou plaques de métal, ou aux fils de métal, signifie l'épaisseur ou la grosseur déterminée d'après le calibre étalon de Stubbs ;

(g) L'expression "diamètre," lorsqu'elle est appliquée aux tubes ou tuyaux, signifie la mesure réelle du diamètre intérieur ;

(h) L'expression "feuille," lorsqu'elle est appliquée aux métaux, signifie une feuille ou plaque de pas plus de trois seizièmes de pouce d'épaisseur ;

(i) L'expression "plaque," lorsqu'elle est appliquée aux métaux, signifie une plaque ou feuille de plus de trois seizièmes de pouce d'épaisseur ;

2. Que les expressions mentionnées à l'article deux de l'Acte des douanes, tel que modifié par l'article deux de l'Acte des douanes modifié, 1888, auront, chaque fois qu'elles se rencontrent dans les présentes ou dans tout acte relatif aux douanes, à moins que le contexte ne s'y oppose, la signification qui leur est assignée respectivement par les dits articles deux ; et le pouvoir conféré au gouverneur en conseil par l'Acte des douanes de transférer des effets qui peuvent être importés en franchise, n'est ni abrogé ni amoindri par les présentes.

3. Que sauf les dispositions précédentes et les prescriptions de l'Acte des douanes (chapitre 32 des Statuts révisés, tel que modifié), il sera imposé, perçu et payé sur tous les effets énumérés ou mentionnés comme n'étant pas énumérés à l'annexe A ci-jointe, les différents droits de douane énumérés et spécifiés dans la dite annexe et portés en regard de chaque item respectivement, ou imposés sur ces effets comme non énumérés, lorsque ces effets seront importés au Canada ou lorsqu'ils seront sortis de l'entrepôt pour la consommation.

4. Que sauf les mêmes dispositions et les conditions contenues à l'annexe B ci-jointe, tous les effets énumérés dans la dite annexe B pourront être importés au Canada

ou sortis de l'entrepôt pour la consommation sans payer aucun droit de douane sur ces effets.

5. Que l'importation au Canada d'aucun des effets énumérés, décrits ou mentionnés à l'annexe C ci-jointe, est prohibée, et que s'il en est importé ils deviendront par-là même confisqués à la Couronne et pourront être détruits, et que toute personne qui importera, fera importer ou permettra que l'on importe des effets ainsi prohibés, sera passible dans chaque cas d'une amende de deux cents piastres.

6. Les droits imposés sur le poisson et autres produits des pêcheries pourront être remis en tout ou en partie en ce qui concerne soit les Etats-Unis soit Terreneuve, ou ces deux pays, sur proclamation du gouverneur en conseil, laquelle pourra être lancée lorsqu'il apparaîtra, à sa satisfaction, que les gouvernements des Etats-Unis et de Terreneuve, ou l'un ou autre de ces gouvernements, aura fait, dans leurs tarifs de droits imposés sur les articles importés du Canada, des changements réduisant ou abolissant les droits en vigueur dans les dits pays, respectivement.

7. Que l'exportation du chevreuil, des dindons sauvages, des caillies, des perrix, des poules de prairies et des bécasses, abattus et entiers ou par morceaux, est par le présent déclarée illégale et défendue; et quiconque exportera ou tentera d'exporter quelque'un de ces articles encourra, pour chaque contrevention, une amende de cent piastres, et l'article que l'on tentera ainsi d'exporter sera confisqué et pourra, sur soupçon raisonnable de l'intention de l'exporter, être saisi par tout préposé des douanes, et si cette intention est prouvée, il en sera disposé comme pour une infraction aux lois de douane; pourvu que le présent article ne s'applique à l'exportation, en conformité de règlements établis par le gouverneur en conseil, d'aucune carcasse ou partie de carcasse de chevreuil élevé par un particulier, une compagnie ou une association de personnes sur son propre terrain.

8. Que des règlements concernant la manière dont les mélasses et sirops seront échantillonnés et éprouvés dans le but de déterminer à quelles catégories ils appartiendront pour l'imposition des droits, seront faits par le contrôleur des Douanes, et les instruments et appareils nécessaires à cette détermination seront désignés par lui et fournis aux employés qu'il chargera d'échantillonner et éprouver ces mélasses et sirops, et la décision de tout employé ainsi chargé d'éprouver ces articles, quant aux droits auxquels ils sont assujétis en vertu du tarif, sera finale et décisive, à moins que, sur appel au commissaire des douanes, porté dans les trente jours après que cette décision aura été rendue, elle ne soit modifiée, avec l'approbation du contrôleur, et la décision du commissaire ainsi approuvée sera finale.

9. Que dans le cas de tous vins, spiritueux ou liqueurs alcooliques frappés de droits suivant leur force de preuve relative, cette force sera constatée soit au moyen de l'hydromètre de Sykes, soit au moyen de la bouteille de gravité spécifique, selon que le contrôleur des Douanes l'ordonnera; et dans le cas où cette force relative ne pourrait être constatée par l'usage direct de l'hydromètre ou de la bouteille de gravité, elle sera constatée par la distillation d'un échantillon et l'épreuve subséquente du produit distillé faite de la même manière.

10. Que toutes les préparations médicinales ou de toilette importées pour en compléter la fabrication, ou pour les employer à la fabrication d'autres articles en y ajoutant quelque ingrédient ou des ingrédients, ou en mêlant ces préparations, ou en les embouteillant, empaquetant ou étiquetant, soit seules, soit avec d'autres articles ou mélanges, sous un nom de propriétaire, un nom spécial ou marque de commerce, seront évaluées pour les droits d'après les prescriptions du paragraphe deux de l'article soixante-cinq de l'Acte des douanes.

11. Que toutes préparations médicinales, soit chimiques ou autres, ordinairement importées avec le nom du fabricant, porteront le véritable nom de ce fabricant et celui du lieu où elles sont préparées, apposés et les mots "alcoolique" ou "non alcoolique" seront apposés d'une manière permanente et lisible sur chaque paquet, au moyen d'une estampé, étiquette ou autrement; et toutes préparations médicinales importées sans que ces noms y soient ainsi apposés seront confisquées.

12. Que lorsque des contenants (*packages*) seront importés ils seront assujétis aux droits suivants:

(a) Les bouteilles, flacons, jarres, dames-jeannes, barils, boucarts, pipes, quarts et autres vaisseaux ou contenants, faits de fer-blanc, de fer, de plomb, de zinc, de verre ou d'autre matière capable de contenir des liquides, et les contenants dans lesquels les marchandises sont ordinairement mis pour la consommation dans le pays, y compris les caisses, non autrement spécifiées, dans lesquelles sont contenus des spiritueux, vins ou liqueurs de malt ou autres liquides embouteillés, et chaque contenant étant

la première enveloppe contenant les marchandises pour la vente sera, dans tous les cas auxquels il n'est pas autrement pourvu et dans lesquels ils contiennent des marchandises assujéties à un droit *ad valorem* ou un droit spécifique et un droit *ad valorem*, assujéties au même droit *ad valorem* que celui qui sera assis et perçu sur les marchandises qu'ils contiennent, et la valeur des contenants pourra être comprise dans la valeur des dites marchandises;

(b) Néanmoins, tous contenants, comme susdits, dans lesquels sont les marchandises assujéties à un droit spécifique seulement, et non autrement désignés, seront frappés d'un droit de vingt pour cent *ad valorem*.

(c) Que les contenants non spécifiés plus haut, et qui ne sont pas ici spécialement frappés d'un droit ou déclarés assujétis à un droit, et qui sont les contenants ordinaires dans les quels les marchandises sont empaquetées pour l'exportation, selon les usages et coutumes généraux du commerce seront exempts de droits;

(d) Néanmoins encore, tous pareils contenants spéciaux qui sont d'un usage, ou apparemment destinés à un usage autre que pour l'importation des marchandises qu'ils contiennent, seront assujétis au droit qui les frapperait s'ils étaient importés vides ou indépendamment de leur contenu.

(e) Néanmoins encore, tous contenants (intérieurs et extérieurs) dans lesquels sont des marchandises exemptes de droits lorsque les dits contenants sont d'une nature telle que leur destruction est nécessaire pour en tirer le contenu, seront exempts de droits.

13. Que toute personne qui, sans excuse légitime, dont la preuve lui incombera, enverra ou emportera au Canada ou qui, étant au Canada, aura en sa possession quelque en-tête de compte ou autre papier paraissant être un en-tête ou un blanc pouvant être rempli ou utilisé comme facture, et portant quelque certificat tendant à faire voir, ou qui pourrait être utilisé pour faire voir que la facture qui pourrait être faite au moyen de cet en-tête de compte ou de ce blanc est exacte ou authentique, sera coupable de délit et passible d'une amende de cinq cents piastres et d'un emprisonnement de douze mois au plus, à la discrétion de la cour; et les effets qui auront été déclarés au moyen d'une facture faite en se servant d'un en-tête ou blanc de compte de ce genre seront confisqués.

14. Qu'en ce qui concerne les articles importés pour des fins de fabrication qui sont admissibles, selon la liste A ci-jointe, pour des fins spécifiques, à un taux de droit inférieur à celui qui autrement serait impossible, ou qui sont exempts de droits, selon la liste B ci-jointe, l'importateur qui réclamera cette exemption de droits ou cette exemption proportionnelle de droits fera et signera l'affirmation ou l'affidavit suivant devant le percepteur des douanes au port d'entrée ou devant un notaire public ou un commissaire pour prendre ces affidavits.

Je, (*nom de l'importateur*) soussigné, importateur des (*noms des effets ou marchandises*) mentionnés dans cette déclaration, jure ou affirme solennellement, que ces (*noms des effets ou marchandises*) sont importés par moi pour la fabrication de (*noms des produits à fabriquer*) dans ma propre manufacture, située à (*nom de la localité du comté et de la province*), et qu'aucune partie n'en sera employée à d'autres fins, et que je n'en disposerai pas avant qu'ils soient ainsi fabriqués.

15. Que rien de ce que contenu dans les dispositions qui précèdent n'affectera l'Acte du Traité français, 1894, ou chapitre trois du cinquante-huit-cinquante-neuf Victorin, intitulé "Acte concernant les traités de commerce qui intéressent le Canada."

16. Que lorsque le tarif de douanes d'un pays quelconque donne entrée aux produits du Canada dans des conditions qui en somme sont aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité dont il est question ici aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils seront importés directement de ce pays, pourront être déclarés en douane ou levés d'entrepôt pour la consommation au Canada aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité à la liste D.

(a) Que toute question qui pourra survenir au sujet des pays qui auront droit aux bénéfices du tarif de réciprocité, sera décidée par le contrôleur des Douanes, sauf la sanction du gouverneur en conseil.

(b) Que le gouverneur en conseil pourra accorder les bénéfices de ce tarif de réciprocité à tout pays qui pourra y avoir droit en vertu d'un traité conclu avec Sa Majesté.

(c) Que le contrôleur des Douanes pourra faire les règlements qui seront nécessaires pour la mise à exécution des intentions que portent les articles précédents.

17. Que chaque fois que le gouverneur en conseil aura raison de croire qu'à l'égard de quelque article de commerce il existe une coalition, association ou pacte de

quelque nature entre les fabricants ou les marchands de cet article ou un nombre quelconque d'entre eux, pour augmenter indûment le prix de cet article ou pour accroître indûment de quelque autre façon les avantages de ces fabricants ou marchands au dépens des consommateurs, le gouverneur en conseil pourra commissioner ou autoriser tout juge de la cour Suprême ou de la cour d'Echiquier du Canada ou de toute cour Suprême ou Haute cour dans toute province du Canada aux fins de procéder à une enquête sommaire et faire rapport au gouverneur en conseil sur l'existence ou la non existence de semblable coalition, association ou entente; ce juge ayant le pouvoir d'obliger les témoins à comparaître et de les interroger sous serment, de requérir la production des livres et documents, ainsi que tous les autres pouvoirs nécessaires qui pourront lui être conférés par le gouverneur en conseil pour les fins de cette enquête, et si ce juge fait rapport qu'il existe pareille coalition, association, pacte ou entente, ou s'il apparaît au gouverneur en conseil que les avantages qui en résultent pour les consommateurs sont facilités par le droit imposé sur article similaire à son importation, alors le gouverneur en conseil portera cet article sur la liste des articles admis à entrer en franchise, ou réduira le droit dont il est frappé, de façon à donner au public l'avantage d'une concurrence raisonnable en pareils articles.

Le gouverneur en conseil pourra faire tout règlement qu'il jugera opportun pour l'efficacité de cette enquête.

2. Résolu.—Qu'il est à propos de révoquer tous les arrêtés du conseil et tous les règlements administratifs inconciliables ou incompatibles avec quelque'une des dispositions de la proposition précédente ou de l'annexe y attachée.

3. Résolu.—Qu'il est à propos de prescrire que les résolutions précédentes et les changements qu'elles apportent dans le tarif des droits de douane payables sur les effets importés au Canada soient mis en vigueur le et après le 23 avril dernier.

Pourvu que dans le cas d'articles qui ont été importés ou retirés d'entrepôt pour la consommation et sur lesquels un droit a été payé, le ou après le 23 avril 1877, conformément au taux de droit déclaré payable sur teils articles dans les résolutions concernant les droits de douane présentées dans la Chambre des Communes le 22 avril 1877, ou dans toute autre résolution semblable subséquemment présentée dans la dite Chambre, le droit ainsi payé ne soit pas affecté, et que la personne qui l'aura payé n'ait droit à aucun remboursement ou ne soit tenue à aucun autre paiement de droit, en raison du changement apporté à ce droit par aucune résolution présentée subséquemment à la résolution en vertu de laquelle ce droit a été payé et avant l'adoption du présent acte

ANNEXE A.

EFFETS FRAPPÉS DE DROITS.

Ales, bières, vins et liqueurs.

1. Ale, bière et porter importés en fûts ou autrement qu'en bouteilles, seize centins par gallon.
2. Ale, bière et porter, importés en bouteilles (six bouteilles d'une pinte ou douze bouteilles d'une chopine étant censées contenir un gallon), vingt-quatre centins par gallon.
3. Cidre non clarifié ou épuré, cinq centins par gallon.
4. Cidre clarifié ou épuré, dix centins par gallon.
5. Jus de limon et jus de fruits alcoolisés, ne contenant pas plus de vingt-cinq pour cent de spiritueux de preuve, soixante centins par gallon; et lorsqu'ils contiennent plus de vingt-cinq pour cent de spiritueux de preuve, deux dollars par gallon.
6. Jus de limon et autres sirops et jus de fruits, n. a. p. vingt pour cent *ad valorem*.
7. Liqueurs spiritueuses ou alcooliques distillées de quelque matière que ce soit, ou contenant des spiritueux distillés d'une espèce quelconque, ou composées avec de pareils spiritueux, et tout mélange de ces spiritueux avec de l'eau, par chaque gallon de la force de preuve; et lorsqu'elles seront d'une force supérieure à la force de preuve, le même droit sera imposé et perçu sur la quantité plus grande qu'elles produiraient si les liqueurs étaient réduites à la force de preuve. Lorsque les liqueurs seront d'une force moindre que la force de preuve, le droit sera perçu à l'un des taux prescrits ci-dessous, mais sera calculé sur une quantité réduite de liqueurs proportionnellement au moindre degré de force; pourvu toutefois, qu'aucune réduction de quantité ne soit calculée ou faite sur aucune liqueur de force

M. FIELDING.

moindre que quinze pour cent au-dessous de la force de preuve, mais toutes ces liqueurs seront calculées comme étant de la force de quinze pour cent au-dessous de la force de preuve, ainsi qu'il suit:—

- (a) Alcool éthylique ou la substance communément connue sous le nom d'alcool, oxide hydraté d'éthyl ou esprit-de-vin à genièvre de toute espèce, n. s. a.; rhum, whisky, et toutes liqueurs spiritueuses ou alcooliques n. s. a. p.; alcool amylique ou huile de curde, ou toute substance connue sous le nom d'esprit de pommes de terre ou d'huile de pommes de terre; alcool méthylique, alcool de bois, naphtha de bois, esprit pyroxilique, ou toute substance connue sous le nom d'esprit de bois ou alcool méthylique; absinthe, arrack ou esprit de palme, eau-de-vie y compris l'eau-de-vie artificielle et les imitations d'eau-de-vie; cordiaux et liqueurs de toute espèce, n. s. a.; mescal, pulque, sorbets au rhum, schiedam et autres shnapps; tafia, angusture, et amers ou breuvages alcooliques de ce genre, deux dollars et quarante centins par gallon.
 - (b) Spiritueux et alcools de toutes sortes, mélangés à quelque autre ou à d'autres ingrédients et étant connus ou désignés comme anodins, élixirs, essences, extraits, lotions, teintures ou médicaments, ou vins médicamenteux (soi-disant) ou essences de fruits à l'éthier ou à l'alcool, n. s. a., deux dollars et quarante centins par gallon et trente pour cent *ad valorem*.
 - (c) Parfums alcooliques et spiritueux parfumés, boy-rhum, eaux de Cologne et de lavande, eaux pour la chevelure ou la peau, eaux dentifrices et autres préparations pour la toilette contenant des spiritueux d'aucune sorte, lorsqu'ils sont en bouteilles ou flacons ne contenant pas plus de quatre onces chacun, cinquante pour cent *ad valorem*.
 - (d) Lorsqu'ils sont en bouteilles, en flacons ou autres colis contenant plus de quatre onces chacun, deux piastres et quarante centins par gallon et quarante pour cent *ad valorem*.
 - (d) Ether nitreux, esprit de nitre sucré et esprit d'ammoniaque aromatisé, deux piastres et quarante centins par gallon et trente pour cent *ad valorem*.
 - (e) Vermouth ne contenant pas plus de trente-six pour cent de spiritueux de preuve, et vin de gingembre n'en contenant pas plus de vingt-six pour cent, quatre-vingt-dix centins par gallon; s'ils contiennent plus que ces proportions de spiritueux de preuve, deux piastres et quarante centins par gallon.
 - (f) Vins médicinaux et médicamenteux, ne contenant pas plus de quarante pour cent de spiritueux de preuve, un dollar et cinquante centins par gallon.
8. Vins de toute espèce, excepté les vins mousseux, y compris les vins d'orange, de citron, fraise, framboise, sureau et godelle, contenant vingt-six pour cent ou moins de spiritueux de la force de preuve, importés en fûts ou en bouteilles (six bouteilles de pinte ou douze bouteilles de chopine étant censées contenir un gallon), vingt-cinq centins par gallon; et pour chaque degré de force excédant vingt-six pour cent de spiritueux comme susdit, un droit supplémentaire de trois centins par gallon, jusqu'à ce que la force de preuve atteigne quarante pour cent de spiritueux de preuve; et en outre de ces droits, trente pour cent *ad valorem*.
 9. Champagne ou tous autres vins mousseux, en bouteilles contenant chacune pas plus d'une pinte, mais plus qu'une chopine, trois piastres et trente centins par douzaine de bouteilles; ne contenant pas plus qu'une chopine chacune, mais plus qu'une demi-chopine, une piastre et soixante-cinq centins par douzaine de bouteilles; contenant une demi-chopine chacune ou moins, quatre-vingt-deux centins par douzaine de bouteilles; les bouteilles contenant plus qu'une pinte chacune paieront, en sus de trois piastres et trente centins par douzaine de bouteilles; au taux d'une piastre et soixante-cinq centins par gallon sur la quantité excédant une pinte par bouteille, la pinte et chopine, dans chaque cas, étant l'ancienne mesure à vin; et en sus des droits spécifiés ci-dessus, il sera imposé un droit de trente pour cent *ad valorem*.
 10. Mais toutes liqueurs importées sous le nom de vin et contenant plus de quarante pour cent de spiritueux de la force de preuve seront évaluées pour les droits comme spiritueux non énumérés.

Animaux et produits de l'agriculture et de la laiterie.

11. Animaux vivants, n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.
12. Pores vivants, un centin et demi par livre.
13. Viandes, n.s.a., (quand elles seront en baril, le baril est exempt de droits), deux centins par livre.
14. Viandes fraîches, n.s.a., trois centins par livre.
15. Conserves de viande, de volailles et de gibier; extraits de viandes et thé de boeuf non médicamentés, et soupes, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
16. Mouton et agneau frais, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
17. Volailles et gibier, n.a.p., vingt pour cent *ad valorem*.
18. Saindoux, mélanges de saindoux et substances similaires, cottoline et stéarine animale de toutes sortes, n.s.a., deux centins par livre.
19. Suif et acide stéarique, vingt pour cent *ad valorem*.
20. Cire d'abeilles, dix pour cent *ad valorem*.
21. Chandelles, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
22. Chandelles de cire paraffine, trente pour cent *ad valorem*.
23. Savons, savoir: savons communs ou de buanderie, un centin par livre.
Savons, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
24. Perline et autres poudres saponifères, trente pour cent *ad valorem*.
25. Savon de Marseille, marbré ou blanc, deux centins par livre.
26. Colle forte, liquide, en poudre ou en feuille, et mucilage, gélatine, et colle de poisson, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
27. Plumes non préparées, vingt pour cent *ad valorem*.
28. Plumes, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
29. Œufs, trois centins par douzaine.
30. Beurre, quatre centins par livre.
31. Fromage, trois centins par livre.
32. Lait concentré, (le poids du colis à être inclus dans le poids imposable), trois centins et un quart par livre.
33. Café concentré avec lait, aliments lactés, et toutes autres préparations semblables, trente pour cent *ad valorem*.
34. Pommes, quarante centins par baril, y compris le droit sur le baril.
35. Fèves, quinze centins par boisseau.
36. Sarrasin, dix centins par boisseau.
37. Pois, n.s.a., dix centins par boisseau.
38. Pommes de terre, n.s.a., quinze centins par boisseau.
39. Seigle, dix centins par boisseau.
40. Farine de seigle, y compris le droit sur le baril, cinquante centins par baril.
41. Koin, deux piastres par tonne.
42. Légumes, n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
43. Orge, trente pour cent *ad valorem*.
44. Céréales, grains et farines impossibles de toutes sortes, lorsqu'ils sont avariés par l'eau pendant le transit, vingt pour cent *ad valorem*.
Sur la valeur établie par l'évaluateur, cette valeur devant être constatée comme le prescrivent les articles 58, 70, 71, 72, 73, 74, 75, et 76 de l'Acte des douanes.
45. Farine de sarrasin, un quart de centin par livre.
46. Farine de blé-d'inde, y compris le droit sur le baril, vingt-cinq centins par baril.
- 46 (a). Farine de blé d'inde pour fins de distillation, sujet aux règlements qui seront approuvés par le gouverneur ou conseil, sept centins et demi par boisseau.
47. Avoine, dix centins par boisseau.
48. Farine d'avoine, vingt pour cent *ad valorem*.
49. Riz, non nettoyé, non décortiqué (*patily*), un demi-centin par livre.
50. Riz, nettoyé, un centin et quart par livre.
51. Farine de riz et de sagou, sagou et tapioka, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
52. Riz, importé par des fabricants d'amidon de riz pour l'employer dans leurs fabriques à faire de l'amidon, trois quarts de centin par livre.
53. Blé, douze centins par boisseau.
54. Farine de blé y compris le droit sur le baril, soixante centins par baril.
55. Biscuits non sucrés, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
56. Biscuits sucrés, vingt-sept et demi pour cent *ad valorem*.
57. Macaroni et vermicelle, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
58. Amidon, y compris la fécula, l'amidon ou fleur de farine de blé-d'inde, et toutes les préparations ayant les qualités de l'amidon, un centin et demi par livre, le poids du colis devant être dans tous les cas compris dans le poids imposable.
59. Graines, savoir: de jardin, de champ, et autres graines pour des fins agricoles ou autres, n.a.p.,

- graines de soleil, de chanvre et mil en grenier ou grosses quantités, dix pour cent *ad valorem*; et lorsqu'elles sont en petits papiers ou paquets, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
60. Moutarde moule, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
61. Moutarde en tourteaux, quinze pour cent *ad valorem*.
62. Patates sucrées et ignames, dix centins par boisseau.
63. Tomates fraîches, vingt centins par boisseau et dix pour cent *ad valorem*.
64. Tomates et autres légumes, y compris maïs et haricots cuits, en boîtes ou autres colis, n.s.a., un centin et demi par livre; le poids des boîtes ou colis devant être compris dans le poids imposable.
65. Conserves au vinaigre, sauces et catsups, y compris le soy, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
66. Malt, quinze centins par boisseau, lors de la déclaration pour l'entrée en entrepôt, sauf les règlements de l'accise.
67. Extrait de malt (non-alcoolique) pour usage médicinal et pour boulangerie, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
68. Houblon, six centins par livre.
69. Levain comprimé, en vrac ou masses de pas moins de cinquante livres, trois centins par livre; en colis pesant moins de cinquante livres, six centins par livre, le poids du colis dans ce dernier cas devant être compris dans le poids imposable.
70. Tablettes de levain et poudres allemandes, six centins par livre, le poids du colis devant être compris dans le poids imposable.
71. Arbres, savoir: pommmiers, cerisiers, pêchers, poiriers, pruniers et cognassiers, de toutes espèces, et petits arbres connus sous le nom de bourgeons de juin, trois centins chacun.
72. Vignes et grosselliers, framboisiers, gadeliers et rosiers; plantes fruitières, n.s.a., et arbres, arbrisseaux et plantes à ombrage, de pelouse et d'ornement, n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.
73. Mandarines, groseilles, framboises, fraises, cerises et gadelles, n.s.a., deux centins par livre, le poids du colis devant être compris dans le poids imposable.
74. Atocas, prunes et coings, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
75. Pruneaux, 1 centin par livre, y compris les raisins secs et raisins de Corinthe, et les pruneaux de Californie.
76. Pommes tapées, séchées à l'air ou au feu, ou évaporées, dattes, figues et autres fruits tapés, séchés à l'air ou au feu, ou évaporés, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
77. Raisins en grappes, deux centins par livre.
78. Oranges, citrons et limons, en boîtes d'une capacité n'exécédant pas deux pieds et demi cubes, vingt-cinq centins par boîte.
En demi-boîtes, d'une capacité n'exécédant pas un pied et quart cube, treize centins par demi-boîte.
En caisses et tous autres colis, dix centins par pied cube de capacité.
En grenier, une piastre et cinquante centins par mille oranges, citrons ou limons.
En barils n'exécédant pas en capacité celle du baril de farine de cent quatre-vingt-seize livres, cinquante-cinq centins par baril.
79. Pêches, n.a.p., un centin par livre, le poids du colis devant être compris dans le poids imposable.
80. Fruits en boîtes ou autres colis hermétiquement fermés, deux centins et un quart par livre, le poids sur lequel le droit sera imposable comprenant celui des boîtes ou autres colis.
81. Fruits conservés dans l'eau-de-vie ou autres spiritueux, deux piastres par gallon.
82. Gingembre confit, trente pour cent *ad valorem*.
83. Gélées, marmelades et confitures, n.s.a., trois centins et un quart par livre.
84. Miel en gâteau ou autrement, et ses imitations et falsifications, trois centins par livre.
85. Thé et café vert, n.s.a., dix pour cent *ad valorem*.
86. Café, torréfié ou moulu, lorsqu'il n'est pas importé directement du pays de production, dix centins par livre et dix pour cent *ad valorem*.
87. Café torréfié ou moulu, et toutes imitations de café et café factice, glands compris, n.s.a., deux centins par livre.
88. Extrait de café, n.s.a., ou extraits factices de toutes sortes, trois centins par livre.
89. Chicorée, à l'état naturel ou verte, trois centins par livre.
90. Chicorée, séchée au four, torréfiée ou moulue, quatre centins par livre.
91. Cacao, coques et pellicules; chocolat et autres préparations de cacao, n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.

92. Pâtes de cacao et de chocolat beurre de coco et de cacao, n.a.p., quatre centins par livre.
93. Noix écoulées, n.s.a., cinq centins par livre.
94. Amandes douces, noix (*walnuts*), noix du Brésil, pécans et arachides écoulées, n.s.a., trois centins par livre.
Et noix de toutes sortes, n.a.p., deux centins par livre.
95. Noix de coco, n.s.a., une piastre par cent.
96. Noix de coco, quand elles sont importées du pays de production par navire se rendant directement dans un port canadien, cinquante centins par cent.
97. Noix de coco, desséchées sucrées ou non, cinq centins par livre.
98. Muscades et maïs, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
99. Épices, savoir: gingembre et épices de toutes sortes, non moulus, n.s.a., douze et demi pour cent *ad valorem*.
Moulus, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
100. Sel fin, en vrac, et sel commun, n.s.a., cinq centins par cent livres.
101. Sel, n.s.a., en sacs, barils ou autres emballages—les sacs, barils ou emballages payant le même droit que s'ils étaient importés vides—sept centins et demi par cent livres.

Poissons et produits des pêcheries.

102. Maquereau, un centin par livre.
103. Hareng, saumuré ou salé, un demi-centin par livre.
104. Saumon frais, un demi-centin par livre.
105. Saumon, saumuré ou salé, un centin par livre.
106. Tout autre poisson saumuré ou salé, en barils, un centin par livre.
107. Poisson pris à l'étranger, importé autrement qu'en barils ou en demi-barils, soit frais, soit séché, salé ou saumuré, non spécialement énuméré ou prévu au présent acte, cinquante centins par cent livres.
108. Poisson fumé et poisson désossé, un centin par livre.
109. Anchois et sardines, conservés dans l'huile ou autrement, en boîtes de ferblanc n'ayant pas plus de cinq pouces de long, quatre pouces de large et trois pouces et demi de profondeur, cinq centins par boîte.
(b.) En demi-boîtes n'ayant pas plus de cinq pouces de long, quatre pouces de large et un pouce cinq huitièmes de profondeur, deux centins et demi par demi-boîte.
(c.) En quart de boîtes n'ayant pas plus de quatre pouces et trois quarts de long, trois pouces et demi de large et un pouce et un quart de profondeur, deux centins par quart de boîte.
110. Anchois et sardines importés sous toute autre forme, trente pour cent *ad valorem*.
111. Poisson conservé dans l'huile, excepté les anchois et les sardines, trente pour cent *ad valorem*.
112. Poisson frais ou séché, n.s.a., importé en barils ou demi-barils, un centin par livre.
113. Saumon ou tous autres poissons préparés ou conservés, y compris les huîtres, non spécialement énumérés ou prévus au présent acte, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
114. Huîtres écoulées, à la mesure, dix centins par gallon.
115. Huîtres conservées, en boîtes ne contenant pas plus d'une chopine, trois centins par boîte, la boîte comprise.
116. Huîtres en boîtes contenant plus d'une chopine et pas plus d'une pinte, cinq centins par boîte, la boîte comprise.
117. Huîtres en boîtes d'une capacité de plus d'une pinte, un droit supplémentaire de cinq centins pour chaque pinte ou fraction de pinte de plus qu'une pinte, les boîtes comprises.
118. Huîtres en écailles, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
119. Cois contenant des huîtres ou autres poissons, n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
120. Huile de blanc de baleine, huile de baleine et autres huiles de poisson, et tous autres articles provenant des pêcheries, non spécialement prévus, vingt pour cent *ad valorem*.

Livres et papiers.

121. Papiers et pellicules albuminés et autres, auquel on a fait subir une préparation chimique, pour l'usage des photographes, trente pour cent *ad valorem*.
122. Livres, savoir: Romans, nouvelles ou littérature semblable, non-reliés ou brochés ou en feuilles, M. FIELDING.

y compris les tarifs de chemins de fer et de télégraphes, reliés en livres ou en forme de brochures, mais ne comprenant pas les annuaires ou publication de Noël généralement connus sous le nom de livres amusants pour les enfants, vingt pour cent *ad valorem*.

- Livres imprimés, publications périodiques et brochures ou parties d'iceux, n.s.a., mais ne comprenant pas les livres de compte blancs, ni les livres à copier, les cahiers d'écriture ou de dessin, dix pour cent *ad valorem*.
123. Annonces et imprimés, savoir:—Brochures d'annonces, cartes d'annonces de cirques illustrées, publications périodiques d'annonces illustrées; listes, livres et catalogues de prix illustrés; almanachs et calendriers d'annonces; circulaires, feuilles volantes ou brochures d'annonces pour remèdes brevetés ou autres; chromos, chromotypes, oléographes d'annonces ou autres ouvrages produits par quelque procédé autre que la peinture à la main ou le dessin et portant des annonces imprimées, lithographiées ou estampées, y compris les billets, placards et feuilles pliées d'annonces ou autres ouvrages artistiques similaires, lithographiés, imprimés ou estampés sur papier ou carton, pour des fins de commerce ou d'annonces, n.a.p., quinze centins par livre.
- Étiquettes pour boîtes de cigares, fruits, légumes, viandes, poissons, confiseries ou autres articles; étiquettes, billets ou adresses pour expédition ou prix et billets de chemins de fer et autres, lithographiés ou imprimés en partie, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
124. Billets de banque, obligations, lettres de change, chèques, billets à ordre, traites et tous articles similaires non signés, ainsi que cartes ou autres formules de commerce en blanc, imprimées ou lithographiées ou imprimées de planches gravées sur acier ou cuivre ou autres, et autres imprimés, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
125. Musique imprimée, reliée ou en feuilles volantes, dix pour cent *ad valorem*.
126. Photographies, chromos, chromotypes, artotypes, oléographes, peintures, dessins, gravures ou imprimés, ou épreuves d'iceux, et semblables ouvrages artistiques, n.a.p.; impressions sur papier bleu, plans de constructions et cartes géographiques et marines, n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.
127. Journaux ou éditions supplémentaires ou parties de journaux, imprimés en partie et destinés à être complétés et publiés au Canada, vingt pour cent *ad valorem*.
128. Papier-toile pour faux-cols, en rouleaux ou en feuilles, non lustré ou poli, quinze pour cent *ad valorem*.
129. Papier-toile pour faux-cols en rouleaux ou en feuilles, lustré ou poli, vingt pour cent *ad valorem*.
130. Carton de pâte et non de paille, dix pour cent *ad valorem*.
131. Carton de paille en feuilles ou en rouleaux, carton bituminé, feutre ou carton de paille, papier sablé ou de verre, d'émeri, et papier ou étoffe d'émeri, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
132. Sacs en papier de toutes sortes, imprimés ou non, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
133. Cartes à jouer, six centins par paquet.
134. Papiers à tentures, bordures, et stores de fenêtres en papier de toute sorte, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
135. Papier à imprimerie et papier de toute sorte, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
136. Papier réglé, avec bordure et enduit, les papeteries, le papier en boîtes, tablettes à effeuiller non imprimées, articles en papier maché, n.a.p., enveloppes et tous articles fabriqués de papier, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.

Produits chimiques et drogues.

137. Acide acétique et pyroligneux, n.s.a., et vinaigre, un droit spécifique de quinze centins pour chaque gallon de toute force n'excédant pas la force de preuve et pour chaque degré de force en sus de la force de preuve un droit additionnel de deux centins.
La force de preuve sera réputée égale à six pour cent de l'acide pur et dans tous les cas la force sera déterminée de la manière établie par le gouverneur en conseil.
138. Acides, acide acétique et pyroligneux cru de toute force n'excédant pas trente pour cent, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
139. Acide muriatique et nitrique et tous les acides mélangés ou autres, n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.

140. Acide sulfurique, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
 141. Phosphate acide, n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
 142. Ether sulfurique et chloroforme, et solutions de pyroxides d'hydrogène, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
 143. Toutes préparations médicinales, chimiques et pharmaceutiques, lorsqu'elles seront composées de plus d'une substance, y compris les médicaments brevetés et particuliers, les teintures, pilules, poudres, trochisques, pastilles, sirops, cordiaux, amers, anodins, toniques, emplâtres, liniments, pomades, rosats onguents, pâtes, gouttes, eaux, essences et huiles, n.a.p.; pourvu que cet item ne soit pas intercepté comme comprenant les drogues, masses à pilules et préparations, les pilules et les emplâtres et taffetas non compris, reconnus par la Pharmacopée anglaise et celle des Etats-Unis et par le Codex français comme officinales; tous les liquides contenant de l'alcool, cinquante pour cent *ad valorem*.
 144. Pomades françaises ou parfums préparés à la graisse ou à l'huile, lorsque les fleurs dont ils sont tirés ne peuvent supporter la distillation, importés en boîtes de pas moins de dix livres chacune, quinze pour cent *ad valorem*.
 145. Parfums, y compris les préparations pour la toilette (non alcooliques), huiles à cheveux, poudres et eaux dentifrices et autres pomades, pâtes, et toutes autres préparations parfumées, n.a.p., pour la chevelure, la bouche ou la peau, trente pour cent *ad valorem*.
 146. Pâte de réglisse et réglisse en rouleaux et en bâtons, vingt pour cent *ad valorem*.
 147. Cire paraffine, trente pour cent *ad valorem*.
 148. Articles pour pansements antiseptiques, tels que coton absorbant, coton en laine, charpie, laine d'agneau, étoupe, jute, gazes et flasse, préparés pour pansements simples ou médicamentés, ceintures et bandages chirurgiques, ceintures électriques, pessaires et suspensoirs de toutes sortes, vingt pour cent *ad valorem*.
 Intruments de chirurgie et de dentiste et aiguilles de chirurgie, dix pour cent *ad valorem*, jusqu'au 1er janvier 1898, et ensuite francs de droits.
 149. Huile de foie de morue, vingt pour cent *ad valorem*.

Opium.

150. Opium naturel, la boule ou couverture extérieure devant être libre de droits, un dollar par livre.
 151. Opium en poudre, un dollar et trente-cinq centins par livre.
 152. Opium préparé pour le fumer, cinq dollars par livre

Couleurs, peintures, huiles, vernis, etc.

153. Blanc et rouge de plomb secs, minéral orange et blanc de zinc, cinq pour cent *ad valorem*.
 154. Ocres, argiles ocres, terre de Sienna, et couleurs sèches, n.s.a. vingt pour cent *ad valorem*.
 155. Oxydes, terre d'ombre, terre de Sienna brûlée, et réfractaires, n.s.a., bleu à blanchissage de toutes sortes, matières à encoller et encollages secs et liquides, peintures anti-corrosives et dites *anti-fouling*, communément employées pour les carènes des bâtiments, et peintures broyées et liquides, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
 156. Peintures et couleurs broyées dans l'alcool, et tous vernis et laques à l'alcool, un dollar et douze centins et demi par gallon.
 157. Vert de Paris, sec, dix pour cent *ad valorem*.
 158. Encre à écrire, vingt pour cent *ad valorem*.
 159. Cirage, encre à chaussures et de cordonnier; vernis pour chaussures, harnais et cuir, savon pour harnais et couteaux ou autre vernis ou composition, n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
 160. Mastic, de toutes espèces, n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.
 161. Essence de térébenthine, cinq pour cent *ad valorem*.
 162. Gomme anglaise, dextrine, crème d'encollage et encollage à émail, dix pour cent *ad valorem*.
 163. Vernis, laques, laque de Japon, siccatif de laque, siccatifs liquides, et huile siccatif, n.s.a., vingt centins par gallon et vingt pour cent *ad valorem*.
 164. Huile de lin, crue ou bouillie, huile de saindoux, huile de pied de boeuf, et huile de graine de sésame, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
 165. Huiles pour l'éclairage, composées en tout ou en partie des produits du pétrole, de la houille, du schiste ou du lignite, coûtant plus de trente centins par gallon, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.

166. Huiles à lubrifier, composées en tout ou en partie de pétrole, coûtant moins de vingt-cinq centins par gallon, cinq centins par gallon.
 167. Pétrole cru, huiles à combustible et à gaz (autre que le naphtha, la benzine ou la gazoline) importés par des manufacturiers (autres que des raffineurs) pour usage dans leurs fabriques pour des fins de chauffage ou pour la fabrication du gaz, deux centins et demi par gallon.
 168. Huile de charbon et kérosine distillées, purifiées ou raffinées, naphtha et pétrole, et produits du pétrole, n.s.a., cinq centins par gallon.
 169. Baril, contenant du pétrole ou de ses produits, ou quelque mélange dont le pétrole forme partie, quand le contenu est soumis à un droit spécifique, vingt centins chacun.
 170. Huiles à lubrifier, n.s.a., et graisses pour essieux, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
 171. Huile d'olive, n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.
 172. Huiles essentielles, dix pour cent *ad valorem*.
 173. Vaseline, et toute préparations similaires de pétrole pour la toilette, pour médicaments ou autres fins, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

Houille.

174. Houille grasse, menue, pouvant passer entre des barres parallèles espacées d'un demi-pouce sauf les règlements qui pourront être faits par le contrôleur des Douanes, vingt pour cent *ad valorem*, mais n'excedant pas treize centins par tonne de 2,000 livres (étant l'équivalent de quinze centins par tonne de 2,240); pourvu que si le Congrès des Etats-Unis vient à fixer le droit sur cette houille menue à un taux n'excedant pas quinze centins par tonne de 2,240 livres, alors le droit sur cette houille importée au Canada, tel que prévu dans cet item, sera le droit minimum sur cette houille provenant de tous pays, nonobstant les dispositions contraires dans la clause 16 du présent acte.
 175. Houille bitumineuse, ronde, sortant de la mine, et houille n.s.a., cinquante-trois centins par tonne de 2,000 livres (étant l'équivalent de soixante centins par tonne de 2,240 livres); pourvu que si le Congrès des Etats-Unis vient à fixer le droit sur cette houille à un taux n'excedant pas quarante centins par tonne de 2,240 livres, le gouverneur en conseil pourra, par proclamation, réduire le droit mentionné dans cet item à quarante centins par tonne de 2,240 livres, ou à l'équivalent par tonne de 2,000, et le droit déclaré par cette proclamation sera alors le droit minimum sur cette houille venant de tous pays, nonobstant les dispositions contraires dans la clause 16 du présent acte.

Faïence, ciments, ardoise et poterie.

176. Brique à bâtir, brique à pavage, parois de foyer de poêle, et brique réfractaire, n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.
 177. Faïence et poterie de grès, savoir: dames-jeannes, barattes ou cruches, trente pour cent *ad valorem*.
 178. Tuiles de drainage, non vernies, vingt pour cent *ad valorem*.
 179. Tuyaux de drainage, tuyaux d'égout, tuyaux d'intérieur de cheminée ou ventouses, faites de cheminée et blocs inverses, vernis ou non, et tuiles en terre cuite, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
 180. Porcelaine de Chine et autre, aussi faïence et poterie, brune ou colorée, et faïence de Rockingham, poterie en granit blanc ou en carbonate de fer, et faïence couleur crème, "c.c.", ornées, estampées ou épongées, et toute faïence, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
 181. Baignoires, baquets, lavabos en faïence, grès, ciment ou terre, ou autres matières, n.a.p., trente pour cent *ad valorem*.
 182. Ciment, ciment de Portland et ciment hydraulique ou chaux hydraulique, en sacs, barils ou barriques, le poids du colis à être inclus dans le poids soumis au droit, douze centins et demi par cent livres.
 183. Plâtre de Paris, ou gypse moulu, non calciné, quinze pour cent *ad valorem*.
 184. Plâtre de Paris, ou gypse calciné ou manufacturé, le poids du colis à être inclus dans le poids soumis au droit, douze centins et demi par cent livres.
 185. Pierres lithographiques, non gravées, vingt pour cent *ad valorem*.
 186. Meules à aiguiser, non montées et de pas moins de trente-six pouces de diamètre, quinze pour cent *ad valorem*.

186. (a) Meules à aiguiser, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
187. Dalles, pierre à sable et toute autre pierre à bâtir, non dégrossies au marteau ni dressées au ciseau : et marbre et granit, bruts, non dégrossis au marteau ni dressés au ciseau, quinze pour cent *ad valorem*.
188. Marbre et granit, sciés seulement; dalles, et toute autre pierre à bâtir, dressées; et blocs de pavage en pierre, vingt pour cent *ad valorem*.
189. Marbre et granit, n.s.a., et tous articles en marbre ou en granit, n.a.p., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
190. Articles en pierre, n.a.p., trente pour cent *ad valorem*.
191. Ardoise à toiture, vingt-cinq pour cent *ad valorem*; pourvu que le droit ne dépasse pas soixante et quinze centins par carré.
192. Maintiens de cheminées en ardoise et autres articles en ardoise, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
193. Crayons d'ardoise, et ardoises d'écoliers et à écrire, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
194. Marqueterie à parquet, de tous matériaux, trente pour cent *ad valorem*.

Verre.

195. Verre à vitres commun et incolore, et verre uni, de couleur, teint ou nuancé ou assombri, en feuilles, vingt pour cent *ad valorem*.
196. Verre de couleur, de fantaisie, à dessin, et émaillé; verre vitrifié ou peint; verre blanc à dessin, émaillé et assombri; vitraux en verre de couleur, et verre à vitraux commémoratifs ou de fantaisie, n.a.p., glaces brutes pressées au rouleau, trente pour cent *ad valorem*.
197. Glaces, non bisautées, en feuilles ou carreaux, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
198. Glaces, bisautées, en feuilles ou carreaux, n.a.p., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
199. Glaces émaillées, bisautées ou non, et encadrées ou non, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
200. Miroirs allemands (glaces minces) sans tain ou pour étamage, vingt pour cent *ad valorem*.
201. Dames-jeanes en verre, vides ou pleines, bouteilles carafes, flacons, fioles, jarres en verre et boules en verre, cheminées de lampes, abat-jour ou globes de verre, verrerie de table en cristal, ou verre taillé, pressé ou moulé, décorée ou non, et verrerie de table en verre soufflé, trente pour cent *ad valorem*.
202. Glaces bombées ou autre verre en feuilles, et autre verre et articles de verre, n.a.p., vingt pour cent *ad valorem*.
203. Lunettes et lorgnons, trente pour cent *ad valorem*.
204. Montures et partie de montures de lunettes et de lorgnons, vingt pour cent *ad valorem*.

Cuir, caoutchouc, ouvrages en cuir et caoutchouc.

205. Le dongola, le cordouan, le veau, le mouton, l'agneau, le chevreau ou la chèvre, le kangaroo, l'alligator, ou autre cuir à empeignes, et tout cuir corroyé, ciré, verni ou dont la préparation a dépassé le procédé du tannage, n.s.u.; le cuir à barnais, et les peaux de chamois, dix-sept et demi pour cent *ad valorem*.
206. Peaux à maroquin, tannées, mais non autrement ouvrées; cuir à semelles, cuir à courroies, de toute sorte, cuir de retaille de tanneur et cuir et peaux n.a.p., quinze pour cent *ad valorem*.
207. Cuirs à ganterie, tannées ou corroyés, teints ou au naturel, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de gants pour servir à fabriquer des gants dans leurs propres manufactures, dix pour cent *ad valorem*.
208. Cuir verni ou émaillé, et maroquin, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
209. Carton cuir, et cuir artificiel, et ouvrages faits de ces articles n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
210. Foudets, de toute espèce, lamiers et mêches comprises, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
211. Courroies, de cuir ou autre matière n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.
212. Bottes, bottines, souliers et savates, de quelque matière qu'ils soient fabriqués, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
213. Ouvrages en peau crue, et tous ouvrages en cuir, n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
214. Bottes, bottines et souliers de caoutchouc, courroies, ciments de caoutchouc et tous articles en caoutchouc.

M. FELDING.

- chouc et en gutta percha, n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
215. Vêtements de caoutchouc et vêtements rendus imperméables à l'aide du caoutchouc, boyaux en caoutchouc ou gutta percha, et boyaux en coton ou toile doublé de caoutchouc, nattes, paillassons, et garniture de caoutchouc, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

Métaux et ouvrages en métaux.

216. Ferrailles de rebut de fer ou d'acier, forgées, y compris découpures et rognures de tôle ou feuilles de fer ou d'acier qui ont servi; bouts coupés de barres, semelles et rails à fer-blanc n'ayant pas été en usage, un dollar la tonne.
- Ne seront considérés comme ferraille de fer ou d'acier que les rebuts de fer ou d'acier bons seulement à être laminés de nouveau.
217. Fer en gueuse, en saumon, et ferraille de fonte, deux dollars et cinquante centins la tonne.
218. Ferro-silicium, ferro-manganèse et fonte blanche, cinq pour cent *ad valorem*.
219. Lingots de fer ou d'acier, lingots à crans, loupes et lopins; massets; barres puddlées, balles et autres formes, n.a.p., moins finies que les barres de fer ou d'acier mais plus avancées que le fer en gueuse, les fontes exceptées, deux dollars la tonne.
220. Fers d'angle, fers à côtés et d'autres formes, en fer ou acier, laminé pesant moins de trente livres à la verge de longueur, non découpés ou forés, et n'ayant pas été soumis à des procédés de fabrication plus avancés que le laminage, n.a.p., sept dollars la tonne.
221. Fer d'angle, et fers en T, poutres, fers à côtés, solivages, longrines, fers en Z, en étoiles ou autres formes, fers en forme de goussières, ou autres formes employées dans les ponts et autres constructions, en fer ou acier laminé, non découpés ou forés et n'ayant pas été soumis à des procédés de fabrication plus avancés que le laminage, n.s.a., et ébauchés de barres à œillet plates non découpées ou forés, dix pour cent *ad valorem*.
222. Fer ou acier en barre, laminé soit en bottes en tiges, barres ou en faisceaux, y compris barres rondes, ovales, carrées et plates, et formes laminées, n.a.p., et feuillards, liens, et bandes en fer laminé ou acier, de huit pouces ou moins de longueur, calibre dix-huit et plus épais, n.s.a., sept dollars la tonne.
223. Plaques d'acier pour les ponts ébauchées ou à bords laminés dite *universal mill*, lorsqu'elle est importée par des constructeurs de ponts, dix pour cent *ad valorem*.
224. Plaques de fer ou d'acier laminé d'au moins trente pouces de largeur et d'au moins un quart de pouce d'épaisseur, n.a.p., dix pour cent *ad valorem*.
225. Feuilles ou plaques de fer ou d'acier laminés, rognées ou non, et lames de fer ou d'acier à fusils découpées ou laminées, en cannelures, n.s.a., sept dollars la tonne.
226. Lames de fer ou d'acier à fusils découpées ou laminées en cannelures, lorsqu'elles sont importées par des fabricants de tuyaux de fer forgé ou d'acier pour être employées seulement dans leurs propres manufactures à la fabrication de tuyaux de fer forgé ou d'acier, cinq pour cent *ad valorem*.
227. Feuilles de fer ou d'acier laminés, du calibre dix-sept et plus mince n.a.p., tôle du Canada, fer de Russie, tôle galvanisée de fer ou d'acier laminés plane, fer-blanc terne doux, et feuilles de fer ou d'acier enduites de zinc ou autre métal, de toutes largeurs et de toutes épaisseurs, n.a.p., et feuillards ou bandes en fer, plus minces que du calibre dix-huit, n.s.a., cinq pour cent *ad valorem*.
228. Acier chromaté, quinze pour cent *ad valorem*.
229. Acier, en barres, bandes, feuilles ou tôle, de toutes grandeurs, épaisseurs et largeurs, lorsqu'il vaut plus de deux centins et demi la livre, n.a.p., cinq pour cent *ad valorem*.
230. Baguettes de fer de Suède laminées et baguettes d'acier de Suède laminées, de moins d'un demi-pouce de diamètre, pour la fabrication des clous à ferrer, quinze pour cent *ad valorem*.
231. Barres ou rails de fer ou d'acier pour chemins de fer, de quelque forme que ce soit, percées ou non, n.s.a., pour voies ferrées, comprenant, pour les fins de cet item, toutes sortes de voies ferrées, chemins de fer urbains et tramways, bien que ne servant que pour des fins particulières et non pour le transport des marchandises, et des voyageurs, trente pour cent *ad valorem*.
232. Éclisses et coussinets de chemins de fer, huit dollars par tonne.

233. Rails mobiles, aiguilles de changement de voie, croisements et intersections pour chemins de fer, trente pour cent *ad valorem*.
234. Locomotives de chemins de fer, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
235. Ponts en fer ou en acier, ou parties de ponts; ouvrages en fer ou en acier pour constructions, colonnes, formes ou sections, forés, découpés, ou à aucun autre degré de fabrication que laminés ou fondus, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
236. Pièces forées de fer ou d'acier de quelque forme ou dimensions que ce soit, ou en quelque phase de façonnement qu'elles se trouvent, n.s.a., et arbre en acier tourné, comprimé ou poli; et fer forgé en barres, n.s.p., trente pour cent *ad valorem*.
237. Fers de fer ou d'acier, à l'état brut, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
238. Plaques de poêles, posées de toutes sortes, à l'huile, à gaz, à charbon ou à bois, ou parties de ces poêles, et fers à repasser, fers de chapeliers, de tailleurs, plaqués en tout ou en partie, ou non, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
239. Ressorts, essieux, n.s.a., lisoirs et ébauches d'essieux et leurs parties, en fer ou en acier, pour voitures de chemin de fer ou tramway, ou autres véhicules, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
240. Caisses ou boîtes de charrettes ou wagons, trente pour cent *ad valorem*.
241. Tuyaux de fonte de toute espèce, n.s.a., huit dollars par tonne.
242. Tubes de chaudières à vapeur en acier ou fer forgé, n.s.a., y compris les tubes et carneaux ondulés pour chaudières marines, cinq pour cent *ad valorem*.
243. Tubes d'acier laminé, non joints ou soudés, d'un diamètre ne dépassant pas un pouce et demi; et tubes en acier sans joints pour bicycles, dix pour cent *ad valorem*.
244. Tubes en fer ou en acier forgés, unis ou galvanisés, filetés et assemblés ou non, de plus de deux pouces de diamètre, n.s.a., quinze pour cent *ad valorem*.
245. Tubes en fer ou en acier forgés, unis ou galvanisés, filetés et assemblés ou non, de deux pouces ou moins de diamètre, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
246. Autres tuyaux ou tubes en fer forgé ou en acier, unis ou galvanisés, rivés, ondulés ou autrement spécialement ouvrés, n.s.p., trente pour cent *ad valorem*.
247. Ajustages de tuyaux en fer forgé ou en acier, de toutes sortes, et cylindres ou rouleaux en fer durci ou en acier, trente pour cent *ad valorem*.
248. Clous et carvelles coupés en fer ou en acier (ordinaires de constructeurs); et carvelles de chemins de fer, un demi-centin par livre.
249. Clous ou carvelles forgés et pressés, clous à valises, à têtes plates, de tonneliers, à boîtes à cigares, hongrois, à fers à cheval, et autres clous, n.s.a., fers à cheval, à mulet et à bœuf, trente pour cent *ad valorem*.
250. Clous de fil métallique de toutes sortes, n.s.p., trois cinquièmes de centin par livre.
51. Clous et carvelles en métal composé et clous à doublage, quinze pour cent *ad valorem*.
252. Pointes à chaussures, en fer ou en acier et brochettes coupées, ordinaires, avec rondelle de cuir ou non, pointes, petits clous sans tête, clous à chaussures, brochettes à double pointes, et autres brochettes de fer et d'acier, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
253. Vis, connues sous le nom ordinaire de "vis à bois," en fer ou en acier, en laiton ou autre métal, y compris les vis à voitures, plaqués ou non, à machines, ou autres vis, n.s.p., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
254. Chaîne à cordage, anneaux de chaîne et menottes en chaîne, de fer ou d'acier, de cinq seizèmes de pouces de diamètre et au-dessus, cinq pour cent *ad valorem*.
255. Fil à clôture barbelé et autre fil métallique à clôture, nos 9, 12 et 13, quinze pour cent *ad valorem* jusqu'au 1er janvier 1898, quinze pour cent *ad valorem*.
- Après cette date, en franchise.
256. Ruban et bande dentelés pour clôtures, fil métallique tissé pour clôtures, et fil de fer et d'acier pour clôture n.s.a., quinze pour cent *ad valorem*.
257. Fil métallique, simple ou à plusieurs brins, couvert en coton, toile, soie, caoutchouc ou autre matière, y compris le câble ainsi couvert, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
258. Fil métallique, savoir, fil de laiton uni, dix pour cent *ad valorem*.
Fil de cuivre uni étamé, ou plaqué, quinze pour cent *ad valorem*.
- Toile métallique ou tissu métallique de laiton ou de cuivre, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
- Fil métallique de tous métaux et de toutes sortes, n.s.p., vingt pour cent *ad valorem*.
259. Corde en fil métallique, fil métallique en toron ou tordu, pour faire sécher le linge, suspendre des cadres, ou autre fil métallique tordu, ou câble en fil métallique, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
260. Toile métallique ou tissu métallique, ou treillis, en fer, ou en acier, en cuivre, trente pour cent *ad valorem*.
261. Aiguilles, de tous matériaux ou de toutes espèces, n.s.p., et épingles fabriquées de fil de tout métal, n.s.p., trente pour cent *ad valorem*.
262. Plomb, vieux, de rebut, en saumon et lingots, quinze pour cent *ad valorem*.
263. Plomb, en barres et en feuilles, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
264. Tuyaux de plomb, plomb de chasse et à balles, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
265. Plomb, articles en, n.s.p., trente pour cent *ad valorem*.
266. Clous, brochettes, rivets ou rondelles en laiton ou en cuivre; cloches, et gongs, n.s.a., et tous articles de laiton ou de cuivre, n.s.p., trente pour cent *ad valorem*.
267. Zinc, articles en, n.s.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
268. Anodes en nickel, dix pour cent *ad valorem*.
269. Ecrous, rondelles, rivets et boulons en fer ou d'acier, boulons filetés ou non, et ébauches d'écrous et de boulons, n.s.a., et pentures en T et pentures longues de toutes sortes, n.s.a., 3 centin par livre et vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
270. Ferrures à l'usage des constructeurs, des ébénistes, des tapissiers, des selliers et des voituriers, y compris les complets, pentures et serrures, étrilles, bottes pour les chevaux, harnais et sellerie, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
271. Patins de toutes sortes, à roulettes ou autres, ou leurs parties, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
272. Compteurs à gaz, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
273. Armoires de sûreté, portes d'armoires et de voûtes de sûreté, balances, feaux et machines à éprouver la force, de toutes sortes, trenta pour cent *ad valorem*.
274. Couteaux à dépecer, couteaux et fourchettes en acier, fusils de bouchers et de table, couteaux pour les luitres, à pain, à cuisine, de boucher, de cordonnier, de maréchal-ferrant, à mastic, à hachoir, et de vitrier, coupe-cigares, spatules ou couteaux à palette, rasoirs, grattoirs, ou canifs de bureau, canifs de poche, serpettes, couteaux de chasses, limes de manucures, ciseaux, couteaux à émonder-ciseaux de barbiers, de tailleurs et mouchettes, ton; deuses pour les chevaux et la toilette, et toute sorte de coutellerie, plaquée ou non, n.s.p.—Lorsque quelques-uns de ces articles sont importés dans des boîtes ou écrins, les boîtes ou écrins seront imposables au même taux que leur couteau, trente pour cent *ad valorem*.
275. Lames ou ébauches de couteaux et fourchettes de fer ou d'acier, à l'état brut, sans manches, non repassées à la lime ou à la meule ni autrement ouvrées, dix pour cent *ad valorem*.
276. Cellulose, moulé pour fabriquer des manches de couteaux ou de fourchettes, mais non forée ni autrement ouvrée; aussi boules et cylindres de cellulose moulés, revêtus d'étain en feuille ou non, mais non finis ni autrement ouvrés, et ébauches d'abat-jour en cellulose pour lampes, dix pour cent *ad valorem*.
277. Cages d'oiseaux, de perroquets, d'écureuil, et de rats, en fil métallique, et leurs parties métalliques, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
278. Lignes et râpes, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
279. Herminettes, couperets, hachettes, scies, coins, masses, marteaux, leviers, renards, et outils de chemins de fer; pics, pioches et œils et ébauches percées pour ces outils, enclumes, étaux, et outils ou outils-machines de toutes espèces, y compris les outils du ferblantier ou du cordonnier ou outils d'établi, n.s.p., trente pour cent *ad valorem*.
280. Haches, faux, faucilles, lames de faucheuses, couteaux tranchants, herbes, rateaux, fourches manches de faux, couteaux de ferme ou de champ, founts pour plantage de poteaux et autres instruments aratoires, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
281. Pelles et bêches, fer ou acier, n.s.a., ébauches de pelles et de bêche et fer ou acier taillé de forme pour ces ébauches, et faucheuses pour pelouses, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

282. Métal anglais, nickel, argent d'Allemagne et du Nevada, articles en or, non plaqués, et articles d'aluminium, n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
283. Articles en argent sterling ou autres, en nickel plaqués, dorés ou argentés par des procédés électriques, de toutes sortes, plaqués en tout ou en partie, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
284. Instruments de téléphones et télégraphiques, batteries électriques et galvaniques, moteurs électriques, dynamos générateurs, douilles, isoieurs de toutes sortes; et appareils électriques, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
285. Charbon pour l'éclairage à l'électricité et pointes de charbon, de toutes sortes, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
286. Charbon de plus de six pouces de circonférence, quinze pour cent *ad valorem*.
287. Lampes; fanaux de côtés et fanaux d'avant, lanternes, chandeliers, appareils à gaz, huile de pétrole ou autres huiles et appareils d'éclairage à l'électricité ou parties d'appareils en métal, y compris la lave ou autres pointes, brûleurs, collets, porte-globes, abat-jour et porte abat-jour, trente pour cent *ad valorem*.
288. Ressorts de lampes, et bulbes en verre pour lumières électriques, dix pour cent *ad valorem*.
289. Métal de Babbitt, métal à caractères d'imprimerie, fer-blanc phosphoré et bronze phosphoré, en lingots, barres, plaques, feuilles et fil, dix pour cent *ad valorem*.
290. Caractères d'imprimerie, y compris les châssis, les coins et les plombs à espacer, de toutes sortes, vingt pour cent *ad valorem*.
291. Planches gravées sur bois, sur acier ou autre métal, et clichés tirés de ces planches, y compris les planches d'acier des gravures, polies, gravées ou qui doivent être gravées, vingt pour cent *ad valorem*.
292. Clichés stéréotypés, électrotypés et en cellulose pour almanachs, calendriers, brochures illustrées, annonces de journaux ou gravures, et autres ouvrages semblables pour le commerce ou autres fins, n.s.a., et matrices ou enveloppes en cuivre pour ces choses, un centin et demi par pouce carré.
293. Clichés stéréotypés, électrotypés et en cellulose de colonnes de journaux, et bases ou supports composés en tout ou en partie de métal ou de cellulose, un quart de centin par pouce carré.
Et matrices ou enveloppes en cuivre pour ces choses, un centin et demi par pouce carré.
294. Tordeuses à l'usage domestique et en différentes parties, trente pour cent *ad valorem*.
295. Bouches en fer, acier, laiton ou cuivre de toutes sortes, n.a.p., (n'étant pas de la bijouterie), trente pour cent *ad valorem*.
296. Fusils, carabines y compris les fusils et carabines à vent, qui ne sont point des jouets, mousquets, canons, pistolets, revolvers ou autres armes à feu, boîtes à cartouches, cartouches, amorces, capsules, bourres ou autres munitions, n.a.p., balonnets, épées, fleurets et masques, couverts ou étuis de fusils ou de pistolets, gibecières, outils à fabriquer des cartouches, et banderoles de tous matériaux, trente pour cent *ad valorem*.
297. Articles creux en agate, granit, en fer ou en acier émaillés, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
298. Articles en fer ou en acier émaillés, n.s.a., articles, creux en fer ou en acier noir uni, étamés ou recouverts, et ustensiles en nickel et aluminium pour cuisine et usage domestique, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
299. Ferblanterie unie ou vernissée, ou lithographiée, et articles en fer galvanisé ou en acier ou tous articles de ferblanterie, n.s.a., et articles de fer galvanisé ou d'acier, n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
300. Enseignes, de tous matériaux, avec ou sans cadres et lettres de tous matériaux, pour les enseignes ou autre usage semblable, trente pour cent *ad valorem*.
301. Pompes à incendie et extincteurs, y compris les pompes d'arrosage pour protection contre l'incendie, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
302. Pompes en laiton de toutes sortes et pommes d'arrosoirs pour jardin ou pelouses, trente pour cent *ad valorem*.
303. Presses à imprimer, machines d'imprimerie, presses lithographiques et accessoires de ces presses pour la confection de caractères, machines à plier, machines de relieur, outils et instruments de reliure, de réglage, de relief et machines à couper le papier ou pièces détachées de ces machines, dix pour cent *ad valorem*.
304. Machines à coudre, ou pièces détachées de ces machines, trente pour cent *ad valorem*.
305. Machines à vapeur, chaudières, broyeurs de minerai et de roche, bocards, rouleaux-Cornish recouverts en cuir, perçoirs à roches, compresseurs d'air, grues, élévateurs, coupeurs à percussion de bouille, pompes, n.s.a., moulins à vent, manèges à chevaux, machines locomobiles, machines à battre, séparateurs, machines à hacher le fourrage, extracteurs de pommes de terre, broyeurs de grains, tataras, lieuses, voitures (*voaguons*) de ferme, machines à mortaiser et clavigraphes, et toute machinerie, composée en tout ou en partie de fer ou d'acier, n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
306. Garnitures de cardes mécaniques, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
307. Oreilles ou plaques à charrues, plaques de côté et autres pour instruments aratoires, lorsqu'elles sont ébauchées et découpées de plaques d'acier laminées, mais non moulées, percées, polies ou autrement ouvrées, cinq pour cent *ad valorem*.
308. Faucheuses, moissonneuses, engerbeuses, moissonneuses sans appareils pour engerber, moissonneuses simples, bineuses, charrues, herbes, râtaux à chevaux et machines à semer en sillons, étendeurs d'engrais, sarclours, et herisson malleable, courroies à chaînes pour engerbeuses, vingt pour cent *ad valorem*.
309. Lignes de fond, euillères, hameçons pour pêche à la mouche, poids, émerillons et amorces de pêche des sportsmen, et hameçons, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
310. Echantillons de laiton, fer, acier ou autre métal (n'étant pas des modèles) trente pour cent *ad valorem*.
311. Objets ou articles non spécialement énumérés ou prévus, composés en tout ou en partie de fer ou d'acier, et soit en tout ou en partie ouvrés, trente pour cent *ad valorem*.

Véhicules.

312. Grosses voitures de roulage, camions, traineaux et véhicules de même genre, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
313. Bogheis, carrosses, charrettes à ressorts et autres véhicules semblables n.s.a., y compris les traineaux légers, *cutters*, et les voitures et traineaux d'enfants et les pièces détachées de ces voitures, n.a.p., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
314. Wagons ou autres voitures de chemins de fer, brouettes, trucks, gratins de rues et de chemin de fer et charrettes à bras, trente pour cent *ad valorem*.
315. Bicycles et tricycles, trente pour cent *ad valorem*.

Articles en bois, etc.

316. Canne, jonc ou rotin, fendu ou autrement ouvrés, n.a.p., quinze pour cent *ad valorem*.
317. Liège, bouchons de, et tous articles fabriqués de bois ou d'écorce de liège, n.a.p., vingt pour cent *ad valorem*.
318. Planches, madriers et voliges sciés, rabotés ou dressés sur une face ou les deux faces, si leurs bords sont joints ou rainés et bouvetés, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
319. Bois de service et bois de construction ouvrés, vingt pour cent *ad valorem*.
320. Seaux et cuves de bois; barattes, balais et petits balais, planches à laver, pilons et rouleaux à pâte, vingt pour cent *ad valorem*.
321. Placage de bois de pas plus de trois trente-deuxièmes de pouce d'épaisseur, sept et demi pour cent *ad valorem*.
322. Moulures de bois unies, dorées ou autrement ouvrées d'avantage, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
323. Pâte de bois, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
324. Articles en bois, n.a.p., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
325. Cannes à pêche, cannes et bâtons de toutes sortes n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
326. Cadres de gravures et de photographies, de quelque matière que ce soit, trente pour cent *ad valorem*.
327. Manches ou poignées de parapluies, de parasols ou d'ombrelles, n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.
328. Bières et cerceaux, et leurs pièces de métal, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
329. Vitrines de toutes sortes et leurs pièces de métal, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
330. Billards, avec ou sans blouses, et tables ou jeux de bagatelle, queues, billes, râteliers et bouts de queues, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

331. Fibre vulcanisée, *Kartapert*, fibre durcie et matière analogue, et articles faits de ces matières, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
332. Jalousies de bois, de métal ou autre matière, non matière textile ou papier, trente pour cent *ad valorem*.
333. Meubles en bois, fer ou autre matière, de ménage, de bureau, de cabinet ou de magasin, finis ou en pièces détachées; écrans, portes et châssis de fil métallique; compteurs mécaniques de caisse; corniches de fenêtres et tringles de fenêtres de toutes sortes; matelas, traversins et oreillers de crin, élastiques et autres, meubles et ressorts compris; balayuses à tapis, trente pour cent *ad valorem*.
334. Stores de fenêtres et rouleaux de stores, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

Bijouterie et matières à bijouterie, etc.

335. Boîtiers de montres, trente pour cent *ad valorem*.
336. Horloges, montres, verres de montres, clés d'horloges et de montres, mouvements d'horloges, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
337. Mouvements de montres, dix pour cent *ad valorem*.
338. Pierres précieuses, n.s.a., polies mais non montées, percées ou autrement ouvrées, et toutes leurs imitations, dix pour cent *ad valorem*.
339. Composition métallique pour la fabrication de bijouterie et le remplissage des boîtiers de montres en or bachelé, dix pour cent *ad valorem*.
340. Bijouterie pour l'ornement personnel, épingles à chapeaux, épingles à cheveux, boucles à ceinturon et autres boucles, et tous les articles similaires d'ornementation, commercialement connus sous le nom de bijouterie, n.s.a., et tous les articles en or et en argent, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
341. Secrétaires de fantaisie; coffrets à bijoux, montres, armoire, plaqués et couteaux; coffrets ou boîtes à gants, mouchoirs ou faux-cols; coffrets à broches ou nécessaires de toilette, et toutes boîtes de fantaisie pour de semblables articles de fantaisie, de quelque matière qu'elles soient faites; éventails, poupées et jouets de toutes sortes; ornements d'albâtre, de spath, d'ambre, de terre cuite ou en composition; statuettes et ornements en rassades, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
342. Feuilles d'or, d'argent et d'aluminium, et clinquant en feuilles; poudres de brocart et de bronze et or, couleur liquide, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.

Minéraux.

343. Asbeste autrement qu'à l'état brut, et tous articles en asbeste, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
344. Plombagine, non moulue ni autrement ouvrée, dix pour cent *ad valorem*.
345. Plombagine moulue, et articles en plombagine, n.s.a., et revêtements en fonte de toutes sortes, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.

Instruments de musique.

346. Pianos, orgues et instruments de musique de toutes sortes, trente pour cent *ad valorem*.
347. Instruments en cuivre pour corps de musique, pièces de pianos et d'orgues détachées, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.

Tissus, chapeaux, fourrures, etc.

348. Ouate en livres et en feuilles, chaînes de coton et fil de coton teints ou non, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
349. Tissus de coton blanc ou jaune blanchis ou non blanchis, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
350. Tissus de coton imprimés, teints ou colorés, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
351. Damas de toile, toile d'escalier, serviettes, petites serviettes, dessous de plate, nappes, draps, couvre-pieds, essuie-mains et articles de ce genre en toile ou en coton, ou en toile et coton combinés, confectionnés ou non, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
352. Broderies, n.s.a., dentelles, soutaches, franges, cordons, corde, élastique, ronde ou plate, élastique à jarretières, glands et bracelets, n.s.a., soutaches, chaînes, cordons et autres articles en crin, n.s.a., mouchoirs de toutes sortes, collets de dentelles et tulle de coton, de toile, de soie et d'autres matières, nappes et rideaux confectionnés, garnis et non garnis, insignes et ceinturons de toutes sortes, n.s.a.,

vêtements en toile, en soie et en coton, et tous les autres articles confectionnés par la couturière avec des tissus de toile ou de coton, n.s.a., corsets de toutes sortes, agrafes de corsets, busc, bandes et lames et baleines, garnies ou non, trente-cinq pour cent *ad valorem*.

353. Jeannettes, satinés et cotils, lorsqu'ils sont importés par les corsetiers et couturières, pour usage dans leurs fabriques, pour la fabrication de ces articles, vingt pour cent *ad valorem*.
354. Faux-cols et manchettes, en coton, toiles, xylonite, xyloïde, ou colluose, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
355. Chemises de toutes espèces de tissus, blouses pour dames ou fillettes, et chemises-corsages, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
356. Crêpe noir, vingt pour cent *ad valorem*.
357. Tissus en velours, velantine velours de soie et tous articles en peluche ou en soie, trente pour cent *ad valorem*.
- 357a. Rubans de toutes sortes et de toute espèce de matériaux, et produits en soie ou dont la soie forme la partie représentant la valeur principale, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
358. Fil de coton à coudre en écheveau à trois et six brins, quinze pour cent *ad valorem*.
359. Fil de coton à coudre et coton à crochet sur bobines, ou tubes ou en pelotes et tous les autres fils de coton, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
360. Soie grège, ou filée, moulinée seulement, trame et organzine dévidée, non teinte, quinze pour cent *ad valorem*.
361. Soie à coudre et à broder et soie torse, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
362. Toile de jute non colorée, simplement blanchi ou calandré, dix pour cent *ad valorem*.
363. Couverture de cheval en jute taillées ou autrement ouvrées, trente pour cent *ad valorem*.
364. Tous articles faits de chanvre, lin ou jute, n.s.a., ou de lin, chanvre et jute mélangés, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
365. Poches ou sacs de chanvre, toile ou jute et sacs de coton sans couture vingt pour cent *ad valorem*.
366. Feutre pressé de toute espèce, non rempli, couvert d'aucuns tissus, vingt pour cent *ad valorem*.
367. Tissus de crin de toute espèce, trente pour cent *ad valorem*.
368. Voiles pour bateaux et navires, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
369. Etoffes non caoutchoutées ou rendues imperméables, en laine, coton, soie ou ramie, de soixantes ponces ou plus en largeur, et ne pesant pas plus de sept onces par verges carrée, lorsqu'elles sont importées exclusivement pour la fabrication de par-dessus (*Mackintosh*) en vertu de règlements établis par le gouverneur en conseil, quinze pour cent *ad valorem*.
- 369a. Tiges de plumes, ou naturel ou recouvertes en spirales vingt pour cent *ad valorem*.
- 369b. Tissus (*stocknettes*), pour la fabrication de chausures caoutchoutées, lorsqu'ils sont importés par les fabricants de chausures caoutchoutées, pour être employées exclusivement dans leurs fabriques à la fabrication de ces articles, quinze pour cent *ad valorem*.
- 369c. Grosse toile (*cottonduck*) grise ou blanche, vingt-deux et demi pour cent.
370. Toiles sirées et soies huilées, caoutchoutées, tontissées ou enduites de caoutchouc, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
371. Etoffes à robes pour femmes et enfants, doublure d'habits, draps italiens, apagas, draps d'Orléans, cachemires, henriettes, serges, étamine à pavillon, drap de religieuse, bengalines, étoffes cordées, croisées, en bourre de soie ou jacquard, composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poil de chameau, d'alpaca, de chèvre ou d'autres animaux semblables, ne pesant pas plus de six onces par verges carrée, lorsqu'ils sont importés à l'état éçu ou non fini, pour être teints ou finis ou Canada, en vertu de règlements établis par le gouverneur en conseil, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
372. Chaussettes et bas de toutes sortes, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
373. Effets tricotés de toute espèce, vêtements de dessous tricotés et bonnettes de toutes sortes; n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
374. Châles de toutes sortes; couvertures de voyage et couvertures de genoux de toute espèce, trente pour cent *ad valorem*.
375. Laine, savoir:—Leicester, Cotswold, Lincolnshire, laine longue de South Down, ou laines connues com-

- me laines lustrées, et autres laines de peigne des mêmes espèces que celles produites au Canada, trois centins par livre.
- 375a. Houppes en laine torse, fabriquées des laines ci-dessus énumérées, quinze pour cent *ad valorem*.
376. Fil de laine torse, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
377. Fils de laine composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poil d'alpaca, de chèvre ou d'autres animaux de même espèce, coûtant trente centins par livre et plus, lorsque importés en bobines, fuseaux ou écheveaux, par les fabricants de lainages pour servir à la fabrication de leurs produits, vingt pour cent *ad valorem*.
378. Tissus et confections composés en tout ou en partie de laine filée ou peignée, de poil d'alpaca, de chèvre ou d'autres animaux de même espèce, n.s.a., ouvertures, douillettes et courtes-pointes et flanelles, draps, doeskins, casimirs, tweeds, étoffes à habits, pardessus et manteaux, et draps feutrés, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
379. Tapis, nattes et tapis de pied, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
380. Tapis, paillassons et nattes en fibre de coco, de chanvre ou de jute, et doublures de tapis et coussinets d'escalier, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
381. Tapis tures ou imitations ou autres tapis, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
382. Prêlarts et toiles cirées pour voitures, parquets, tablettes et tables, nattes ou tapis en liège et linoléum, trente pour cent *ad valorem*.
383. Stores en pièces ou coupés et bordés ou montés sur rouleaux, n.s.a., trente-cinq pour cent *ad valorem*.
384. Sangle élastique ou non élastique, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
385. Parapluies, parasols et ombrelles de toutes sortes et de tous matériaux, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
386. Gants et mitaines de toutes sortes, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
387. Chapeaux d'hommes et de femmes, n.s.a., et formes de chapeaux d'hommes et de femmes, trente pour cent *ad valorem*.
388. Bretelles et parties métalliques de bretelles, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
389. Lacets de chaussures et de corsets de toute matière, trente pour cent *ad valorem*.
390. Peaux à fourrures, corroyées en tout ou en partie, n.s.a., quinze pour cent *ad valorem*.
391. Bonnets, chapeaux, manchons, pèlerines, collets de manteaux, pardessus, manteau et autres articles en fourrures, n.s.a., trente pour cent *ad valorem*.
392. Vêtements d'église de toutes matières, vingt pour cent *ad valorem*.
- Divers.*
393. Navires et autres bâtiments, construits en tous pays étrangers, soit à vapeur ou à voiles, sur demande de leur enregistrement au Canada, sur la juste valeur marchande de la coque, des gréements, machines et tous appareils; sur la coque, les gréements et tous appareils, à l'exception des machines, dix pour cent *ad valorem*; sur les chaudières, machines à vapeur et autres machines, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
394. Canots, esquifs, ou embarcations de plaisance à voiles, non pontés, de toutes matières, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
395. Toile et fil à voiles, de chanvre ou de lin, lorsqu'ils doivent servir pour les voiles de bateaux et de navires, cinq pour cent *ad valorem*.
396. Poudre à pétarder et à miner, deux centins par livre.
397. Poudre à canon, à mousquet, à fusil, à carabine et de chasse, trois centins par livre.
398. Nitro-glycérine, poudre à gros grain, nitro et autres matières explosives, trois centins par livre.
- 398a. Glycérine, lorsqu'elle est importée par les fabricants d'explosifs, pour l'usage dans leurs fabriques pour la fabrication de ces explosifs, dix pour cent *ad valorem*.
399. Torpilles, pétards et pièces d'artifice de toutes sortes, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
400. Engrais composé ou fabriqué, dix pour cent *ad valorem*.
401. Mèches de lampes, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
402. Plaques photographiques sèches, trente pour cent *ad valorem*.
403. Meules d'émeri et articles en émeri, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
404. Crayons de mine, plumes, porte-plumes, et règles de toutes sortes, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
- M. FIELDING.
405. Lanternes magiques et leurs verres peints, instruments de physique, de photographie, de mathématique et d'optique, n.s.a.; cyclomètres et pédomètres; et mesures en ruban de toute matière, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
406. Pipes à fumer de toutes sortes, montures de pipes, porte-cigares et étuis pour les contenir, nécessaires de fumeurs et leurs étuis, et blagues à tabac, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
407. Valises, malles, boîtes à chapeaux, sacs en tapis, sacs ou paniers pour outils, sacoches, réticules, boîtes d'instruments à musique, bourses, portemanteaux, portefeuilles, portefeuilles à hameçons, et leurs parties, n.s.p., et paniers de toutes sortes, trente pour cent *ad valorem*.
408. Montures, fermoirs et attaches de bourses et de chancelaines ou réticules, de pas plus de sept pouces de largeur, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de bourses, chancelaines ou réticules, pour être employés à la fabrication de ces articles dans leurs fabriques, vingt pour cent *ad valorem*.
409. Boutons, savoir: de pantalons, composés entièrement de métal, et boutons de chaussures, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
Boutons de toutes sortes, couverts ou non, n.s.p., y compris les boutons de reconnaissance et les boutons de manchettes et faux-cols (qui ne sont pas de bijouterie) trente-cinq pour cent *ad valorem*.
410. Peignes pour la parure et la toilette, y compris les peignes de toutes sortes, trente-cinq pour cent *ad valorem*.
411. Brosses de toutes sortes, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
412. Criu frisé ou teint, n.s.a., vingt pour cent *ad valorem*.
413. Fleurs artificielles, vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
414. Ficelle et cordage de toute espèce, n.s.a., vingt-cinq pour cent *ad valorem*.
415. Fil bouddin, lorsqu'il est importé pour la fabrication de la ficelle pour engergeuses mécaniques, cinq pour cent *ad valorem*.
416. Ficelle pour les engergeuses mécaniques, en chanvre, jute, manille ou agavé, et en manille et agavé mélangés, dix pour cent *ad valorem*.
Jusqu'au 1er janvier 1898; ensuite elle sera admise en franchise; et tous les articles imposés qui forment partie du coût de fabrication de la dite ficelle seront alors pour cette fin exempts de droits, en vertu de règlements qui seront faits par le contrôleur des Douanes.
417. Hammes et filets pour jeu de paume de pelouse, filets de sportman, ficelle à ligne, ficelle à craie, n.s.a., et autres articles semblables faits de ficelle, n.s.p., trente pour cent *ad valorem*.
- Sucres, sirops et mélanges.*
418. Tout sucre au-dessus du numéro seize, type de Hollande, sous le rapport de la couleur, et tous sucres raffinés de toute espèce, qualité ou type, un centin par livre.
Sucre, n.s.a., pas au-dessus du numéro seize, type de Hollande, sous le rapport de la couleur, égouts de sucre ou pompages égouttés durant le transit, mélado ou mélado concentré, fonds de cuves et concrétions, un demi-centin par livre.
419. Glucose ou sucre de raisin, sirop de glucose et sirop de maïs, ou tous sirops en contenant quelque mélange, trois quarts de centin par livre.
420. Suc candi, brun ou blanc, et confiseries y compris les gummés sucrées, les écorces candies et le maïs crevé, un demi-centin par livre et trente-cinq pour cent *ad valorem*.
421. Sucre et sirop d'érable, vingt pour cent *ad valorem*.
422. Sirops et mélanges de toute sorte, n.s.p., le produit de la canne à sucre ou de la betterave, n.s.a., et toutes imitations ou tous substituts de ces sirops et mélanges, trois quarts de centin par livre.
423. Mélasse produite dans le procédé de fabrication de la canne à sucre avec le jus de canne sans aucun mélange d'autres ingrédients, lorsqu'elle est importée dans les colis primitifs du district où elle est produite, dans le pays où la canne a été cultivée, et qui n'a été soumise à aucun procédé de traitement ou de mélange après avoir quitté le pays d'où elle a été expédiée en premier lieu, — le colis dans lequel elle est importée, s'il est en bois, étant exempt de droits:—
(a.) Accusant au polariscope quarante degrés ou plus, un centin et trois quarts par gallon.
(b.) Accusant au polariscope moins de quarante degrés et pas moins de trente-cinq degrés, un centin et trois quarts par gallon, et en

sus de ce droit un centin par gallon pour chaque degré ou fraction de degré au-dessus de quarante gallons.

Tabacs et tabacs ouvrés.

424. Cigares et cigarettes, trois piastres par livre et vingt-cinq pour cent *ad valorem*, le poids des cigarettes devant comprendre le poids du papier qui les enveloppe.
425. Tabac haché, cinquante-cinq centins par livre.
426. Tabac ouvré, n.s.a., et tabac en poudre, cinquante centins par livre.
427. Tabac étranger en feuille, à l'état, non décoté, non fabriqué, pour les fins de l'accise, aux conditions de l'Acte du Revenu de l'Intérieur, après le 30 juin 1897, dix centins par livre, calculé d'après le poids lorsqu'il est sorti d'entrepôt.
- 427a. Tabac étranger en feuille, à l'état naturel, décoté, non fabriqué, pour les fins de l'accise, aux conditions de l'Acte du Revenu de l'Intérieur, après le 30 juin 1897, quatorze centins par livre, calculé d'après le poids lorsqu'il est sorti d'entrepôt.
428. Tous les articles non énumérés dans le présent acte comme soumis à des droits de douanes et non déclarés admis en franchise par le présent acte, et qui ne sont pas compris dans la catégorie des articles dont l'importation est prohibée par le présent acte ou par tout autre acte, seront frappés d'un droit de vingt pour cent *ad valorem*.

ANNEXE B.

EFFETS OU ARTICLES ADMIS EN FRANCHISE.

429. Articles pour l'usage du gouverneur général.
430. Les articles suivants, lorsqu'ils sont importés par l'armée et la marine et pour leur usage :—Armes, uniformes pour l'armée et la marine, instruments pour les corps de musique militaires, munitions et matériel de guerre; aussi articles consignés directement aux officiers, soldats et marins à bord des navires de la marine de Sa Majesté pour leur propre usage et consommation.
431. Articles importés par ou pour le gouvernement fédéral ou quelqu'un de ses départements, ou par et pour le Sénat ou la Chambre des Communes, y compris les articles suivants lorsqu'ils sont importés par le dit gouvernement ou par l'entremise de quelqu'un de ses départements pour l'usage de la milice canadienne:—Uniformes, instruments pour les corps de musique militaires, munitions et matériel de guerre.
432. Articles pour l'usage personnel des consuls généraux qui sont nés dans le pays qu'ils représentent ou qui en sont citoyens, et qui n'exercent aucune autre industrie ou profession.
433. Bagage de voyageurs, suivant les règlements prescrits par le contrôleur des Douanes.
434. Voitures de voyageurs et voitures chargées de marchandises, les colporteurs et les troupes de cirque exceptés, suivant les règlements prescrits par le contrôleur des Douanes.
435. Vêtements et autres effets ou meubles de ménage, n'étant pas des marchandises, appartenant à des sujets britanniques décédés—à l'étranger, mais domiciliés en Canada, livres, peintures, argenterie ou meubles de ménage, effets personnels et articles provenant de legs.
436. Effets appartenant aux colons, savoir:—Vêtements, meubles, livres, outils et instruments servant pour un métier ou pour quelque occupation ou emploi; instruments de musique, machines à coudre pour usage domestique, clavirgraphe, bétail vivant, bicyclettes, charrettes, et autres véhicules et instruments aratoires dont le colon s'est servi pendant au moins six mois avant son arrivée au Canada, ne comprenant pas, toutefois, les machines ou autres articles importés pour des fins de manufacture ou pour être vendus; pourvu qu'aucun article sujet à l'imposition d'un droit et déclaré comme appartenant à un colon ne puisse être ainsi déclaré à moins qu'il n'ait été apporté par le colon lors de sa première arrivée, et qu'il ne soit pas vendu, ou qu'il n'en soit pas autrement disposé, sans payer le droit, avant qu'il n'ait été à l'usage du colon pendant douze mois au Canada; pourvu aussi que, sous l'autorité de règlements établis par le contrôleur des Douanes, le détail soit admis en franchise lorsqu'il sera importé dans le Manitoba ou les territoires du Nord-Ouest, par des personnes ayant l'intention de s'y fixer, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné par le gouverneur en conseil.
437. Animaux et articles importés au Canada temporairement et pour une période de pas plus de trois mois, pour les expositions ou les concours en vue d'obtenir des prix offerts par quelque association agricole ou autre. (Mais une obligation sera préalablement signée, conformément aux règlements prescrits par le contrôleur des Douanes, portant pour condition que le droit plein et entier auquel ces animaux ou articles seraient autrement soumis sera payé dans le cas de leur vente au Canada, ou s'ils ne sont pas réexportés dans le délai spécifié dans l'obligation.)
438. Chèvres, bêtes à cornes, moutons, porcs et chiens, pour l'amélioration des races, en vertu de règlements faits par le Conseil du Trésor et approuvés par le gouverneur en conseil.
439. Chevaux, bestiaux, voitures et bairns de ménagerie, suivant les règlements prescrits par le contrôleur des Douanes.
440. Cartes de l'amirauté.
441. Clavirgraphes, tablettes avec figures mobiles, et instruments de musique importés par et pour les écoles d'aveugles, étant et devenant la propriété exclusive de l'administration des dites écoles, et non de particuliers.—Les détails ci-dessus devant être vérifiés au moyen d'un affidavit spécial qui devra accompagner chaque déclaration.
442. Globes géographiques, topographiques et astronomiques; cartes géographiques et cartes marines à l'usage des écoles d'aveugles; dessins représentant des insectes ou des études semblables lorsqu'ils sont importés pour l'usage des collèges, écoles, sociétés scientifiques et littéraires; manuscrits et cartes d'assurance et intérieur d'albun en papier.
443. Instruments et appareils physiques, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas fabriqués au Canada, lorsqu'ils sont importés pour l'usage des universités, collèges, écoles, sociétés scientifique et hôpitaux publics.
444. Spécimens de botanique, d'entomologie et minéralogie; peaux d'oiseaux, et peaux d'animaux étrangers au Canada, pour des fins de taxidermie, non autrement ouvrées que préparées pour les conserver; peaux de poissons, préparations anatomiques, squelettes ou parties d'iceux; spécimens, modèles et cartes murales représentant des sujets d'histoire naturelle pour les universités et les musées publics.
445. Livres, savoir:—Livres sur l'application de la science aux industries de toutes sortes, y compris les livres sur l'agriculture, l'horticulture, les forêts, la pêche et les pêcheries, les mines, la métallurgie, l'architecture, l'électricité et autres branches du génie civil, la menuiserie, la construction des navires, la mécanique, la teinturerie, le blanchissage, la tannerie, la fabrication des tissus et autres arts mécaniques, et tous les livres traitant de l'industrie en général; aussi, les livres imprimés en tout autre langue que l'anglais et le français ou en deux langues autres que l'anglais, et le français, ou en trois langues, ou plus, et les bibles, livres de prières, psaumes, cantiques, gravures pour leçons des écoles du dimanche et opuscules religieux.
446. Livres en relief pour les aveugles, et livres pour l'instruction des sourds et muets et des aveugles.
447. Livres imprimés par ou pour tout gouvernement, ou par toute association scientifique, pour la diffusion des sciences ou des lettres, et rapports officiels annuels d'associations religieuses ou de bienfaisance, et publiés comme résultat de leurs travaux et fournis à leurs membres pendant leurs délibérations, mais non pour des fins de négoce ou de commerce.
448. Livres non imprimés ou réimprimés au Canada, et qui sont compris et servent de manuels dans le programme des études de toute université collège ou école normale constitué au Canada; livres spécialement importés pour l'usage *bona fide* des Instituts d'Artisans, des bibliothèques publiques, des bibliothèques d'universités, de collèges et d'écoles, ou pour la bibliothèque d'une association ou société de médecine, de droit, littéraire, scientifique ou artistique et qui sont la propriété des autorités de cette bibliothèque, et non la propriété de particuliers—le tout sujet aux règlements devant être faits par le contrôleur des Douanes; les importateurs de livres qui les ont vendus pour les fins mentionnées dans cet article, sur preuve de la vente et livraison d'iceux pour les fins susdites auront droit au remboursement de l'impôt qui aura été acquitté.
449. Livres, reliés ou non, qui ont été imprimés depuis plus de douze ans.

450. Journaux et publications trimestrielles, mensuelles et semi-mensuelles, et journaux littéraires hebdomadaires, non reliés, et gravures de mode des tailleurs, modistes et couturiers.
451. Tableaux à l'huile ou aquarelles, par des artistes d'un mérite reconnu, ou copies des grands maîtres par ces artistes, et tableaux à l'huile ou aquarelles, œuvres d'artistes canadiens, d'après les règlements établis par le contrôleur des Douanes.
452. Vêtements et livres, dons de, pour des fins de charité, et photographies n'excédant pas le nombre de trois, en voyées par des amis et non pour être vendues.
453. Bateaux et appareils de sauvetage importés spécialement par des sociétés pour encourager les sauvetages.
454. Collections de monnaies, de médailles et d'autres antiquités, y compris collection de timbres-postes monnaies d'or et d'argent, excepté les monnaies d'argent des Etats-Unis; médailles d'or, d'argent ou de cuivre, et autres articles en métal donnés comme trophées ou prix et reçus et acceptés à titre de distinction honorifique, et coupes ou autres prix gagnés dans des concours de bonne foi; et médailles rappelant le jubilé de diamant de Sa Majesté la Reine Victoria, jusqu'au trente et un décembre 1897, et matrices servant à les fabriquer.
455. Locomotives et wagons à voyageurs, à bagage et à fret, étant la propriété de compagnies de chemins de fer des Etats-Unis parcourant toute ligne de chemin de fer qui traverse la frontière, tant que les locomotives et wagons canadiens seront admis en franchise aux Etats-Unis dans des circonstances analogues, en vertu des règlements établis par le contrôleur des Douanes.
456. Modèles d'inventions et autres améliorations dans les arts; mais ne seront pas considérés comme modèles les articles qui peuvent être montés pour être utilisés.
457. Aluminium ou aluminium en lingots, blocs ou barres, feuille ou plaques; alumine et chlorure d'aluminium ou chloralium, sulfate d'alumine et alun en pain; et alun en vrac seulement, moulu ou non.
458. Ambre gris: ammoniacale, sulfate et sel, et nitrate d'ammoniacale; arsénic; brome; poix de Bourgogne; cinabre; cochenille, cyanure de potassium cyanogène ou composés de brome; et potassium pour réduire les métaux dans l'exploitation des mines; iode à l'état brut; kryolite ou cryolite minérale; acide oxalique; quinine, sels de; salpêtre; tuf calculeux; alizarine naturelle et artificielle; huile d'aniline crue; sels anilins et arséniate d'aniline; arnoto ou rocou, liquide ou solide; teintures d'aniline et teintures de coaltar, en vrac ou en paquets de pas moins d'une livre.
459. Sels d'antimoine, non moulus, ni pulvérisés ou autrement fabriqués.
460. Asphalte ou bitume solide; poix animale à l'état naturel seulement; résine en colis de pas moins de cent livres, et huile de résine.
461. Ancres de navires.
462. Abeilles.
463. Cloches, quand elles sont importées pour l'usage des églises.
464. Bismuth métallique à l'état naturel; albumine de sang et acide tannique.
465. Scories de hauts fourneaux.
466. Balnetts, cylindres, disques ou matrices pour graver les cylindres de cuivre à imprimer, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de cotonnades, d'indiennes et de papier de tentures, pour être employés dans leurs fabriques seulement.
467. Toile à blutoirs, non façonnée.
468. Os bruts, non travaillés, brulés, calcinés, moulus ou passés à la vapeur.
469. Porcelaine à l'usage des relieurs.
470. Acide boracique et borax, moulu ou non, en paquets d'au moins vingt-cinq livres.
471. Soies de porc et millet à balais.
472. Cuivre jaune et cuivre rouge, vieux et en morceaux ou en blocs; cuivre jaune ou rouge en billes, barres et baguettes par rouleaux ou autrement, en longueurs de pas moins de six pieds, non ouvré; cuivre jaune ou rouge en laine, feuilles ou plaques non polies ni vernissées, tuyaux de cuivre jaune ou rouge, en longueurs de pas moins de six pieds, et non polis, courbés ou autrement ouvrés, et cuivres en lingots et en gueuses.
473. Métal anglais, en gueuses, lingots ou barres.
474. Bongran, lorsqu'il est importé pour la fabrication des chapeaux et des formes de chapeaux.
475. Or et argent en lingots, blocs, barres, larmes, feuilles ou plaques non ouvrés; balayures d'or et d'argent, et frange d'or ou d'argent.
476. Pierres à meules, en blocs, brutes ou non ouvrées, non cerclées ni préparées pour être cerclées en meules de moulins.
477. Capelines, chapeaux de paille de Livourne non finis, et capuches de manille.
478. Plâtres et moulages à l'usage des écoles de dessin.
479. Jones et rotins, non ouvrés; osiers et bambous, non ouvrés, et roseaux de bambou seulement coupés de longueur convenable pour en faire des cannes ou des manches de parapluies, de parasols ou d'ombrelles.
480. Corde de boyau de chat, ou corde de boyaux pour instruments de musique, et boyaux de chat ou cordes à boyaux non fabriqués pour cordes de fouets et autres.
481. Cellulose, xylonite en feuilles et en morceaux, masses ou boules, à l'état brut.
482. Chlorure de chaux, en colis de pas moins de vingt-cinq livres; mine de cobalt; oxide de cobalt, oxide d'étain et oxide de cuivre; précipité de cuivre brut; sang-dragon; gypse cru (sulfate de chaux); lave, non ouvrée; manganèse, oxide de; phosphore; litharge; suif en gâteau, carthame, et leurs extraits; sulfate de fer (couperose); sulfate de cuivre (vitriol bleu); soufre brut ou en canon, ou fleur de soufre; tartre émétique et tartre gris; crème de tartre en cristaux et tartre brut; vert-de-gris, ou sous-acétate de cuivre, sec; zinc, sels de.
483. Chronomètres et boussoles de navires.
484. Ecorces de citrons, et d'oranges dans la saumure.
485. Argiles, y compris argile à porcelaine, argile réfractaire et terre à pipes.
486. Houille anthracite et poussière de houille anthracite; coke.
487. Poix noire et poix résine, et goudron minéral et végétal en colis de pas moins de 15 gallons.
488. Fibre de noix de coco, naturelle et filée; coton brut ou laine de coton et déchet de coton, non teints, nettoyés, blanchis ni autrement ouvrés; fil de coton du numéro quarante et plus fin, fil de poil de chèvre angora ou mohair.
489. Vases sacrés, lorsqu'ils sont importés pour le service des églises.
490. Creusets en argile ou plombagine.
491. Galets de granit pour jeu de curling.
492. Calots en cuivre jaune à l'état d'ébauches, pour la fabrication d'étuis de cartouches en papier, lorsqu'ils sont importés par des fabricants d'étuis en laiton et papier, pour servir à la fabrication de ces objets dans leurs propres fabriques.
493. Diamants non montés, poussière de diamant et diamants noirs pour forets; forets diamantés pour la recherche des minéraux, non compris la force motrice.
494. Volailles domestiques de pure race, pour l'amélioration de l'espèce, pigeons voyageurs, et faisans et caillies.
495. Drogues à l'état naturel, telles que: écorces, fleurs, racines, fèves, baies, baumes, bulbes, fruits, insectes, grains, gommes et gommes résines, herbes, feuilles, noix, graines de fruits et pédoncules, qui ne sont pas comestibles et qui sont à l'état naturel, dont la valeur n'a pas été augmentée par le raffinage ou le broyage ou par aucun procédé de fabrication, et auxquelles il n'est pas, en vrac seulement et non préparé pour la toilette ni pour d'autres fins; nitrate et acétate de plomb, non moulu; litmus et tous lichens, préparés ou non préparés; musc, dans la poche ou en grains; racines médicinales, savoir: — d'oroseante, brute, écorcée ou moulue, d'aconit, de colombo, de digitale, de gentiane, de ginseng, de jalap, d'ipécacuanha, d'iris, de réglisse, de salsepareille, de seille, de dent-de-lion, de rhubarbe et de valériane, non moulues; vaccin et pointes de vaccin surivoire; gomme de sapotier à l'état brut; platine et oxide noir de cuivre, pour servir à la fabrication du chlorate; chlorate de potasse, moulu seulement et sans mélange d'aucune autre substance et produits bactériologiques ou sérums pour injections sous-cutanées.
496. Toile pour courroies et pour boyaux à incendie, lorsqu'elle est importée par les fabricants de ces articles pour être employée dans leurs fabriques, et toile ou tissu non employés pour la fabrication des "pneus" de bicyclettes lorsqu'ils sont importés par le fabricant de pneus de bicyclettes pour être employés exclusivement à la fabrication de "pneus" de bicyclettes dans leurs propres manufactures.
497. Articles pour teindre ou tanner, à l'état naturel, employé pour teindre ou tanner. n.s.a.; baies servant à teindre ou employées à la confection de teintures; curcuma ou racine de safran indien; noix de galle;

- laque crue, en grains, en palettes, en bâtons et en écailles; indigo, pâte et extrait d'indigo et indéplate auxiliaire de l'indigo ou poudre de zinc; persis ou extrait d'orseille et de litmus; terre du Japon; gambier ou cachou; extrait de bois de campêche, de fustet, de chêne et d'écorce de chêne; quebracho, bois de cam et sumac et leur extrait; écorce pour les tanneurs; écorce de pruche et de chêne; bois de campêche et fustet moulus, teintures préparées brevétées, et écorce de chêne moulu; bouillon noir, solutions d'acétate ou de nitrate de fer pour teindre et imprimer les indiennes; garance et *murexet*, ou garance de l'Inde, moulus ou préparés, et tous leurs extraits; liqueur rouge-acétate crue d'aluminium préparé avec l'acide pyrolique, pour teindre et pour imprimer les indiennes.
498. Emeri en vrac, broyé ou moulu.
499. Feutre adhésif pour doublage de navires.
500. Engrais, non composés ou non fabriqués, y compris le phosphate en pierre, kaïnite ou sel de potasse allemande, potasse minérale allemande, poussière d'os, noir animal ou os calcinés et cendre d'os, issues ou déchets de poisson, guano et autres engrais animaux et végétaux.
501. Fibre du Mexique, au naturel, fibre de Tampico ou crin végétal et fibres végétales; fibrilles, fibre de lin et étoupe de lin; herbes, de Manille, sparte ou espagnole, et autres herbes, et pâte d'herbes, y compris les herbes décoratives, séchées, mais non colorées ou autrement ouvrées, mousse d'Islande et autres mousses, herbes et plantes marines, crues ou à l'état naturel ou nettoyées seulement, et kelp.
502. Briques réfractaires, pour les fins de fabrication.
503. Bandes lentes en coton et en caoutchouc n'excédant pas sept pouces de largeur, lorsqu'elles sont importées par des fabricants de garnitures de machines à carder et pour leur usage.
504. Hameçons pour la pêche de grand fond ou de lac, n'étant pas de grosseur moindre que le numéro 20; lignes à morue, à saumon, à merlan, et maquereau; ficelle à filets pour le maquereau, le hareng, le saumon, le phoque, le mullet de mer et ficelle à lignes traînantes, en écheveaux ou en rouleaux de différentes grosseurs—y compris la ficelle à rets à mailler, en pelotons, câbles de tête, merlins, boules de coton, de chanvre ou de flasse pour rets, et rets et seines de pêche de grand fond, mais non les hameçons, lignes ou filets servant communément aux amateurs.
505. Silice, pierre à fusil et silice moulu, feldspath, tuffeau, pierre crayeuse, pierre à porcelaine ou de Cornwall, moulus ou non moulus; graviers; pierres précieuses, non ouvrées.
506. Articles de fleuristes, savoir: palmes, bulbes, cornes, tubercules, rhizomes, annuella spiraea et muguet; jeunes pousses pour le greffe, savoir: pruniers, poiriers, pêchers et autres arbres fruitiers; graines, savoir: anfrats, betteraves, carottes, lin, navets, mangel-wurzel, montarde, graine de colza et blancs de champignons; graines aromatiques non comestibles et à l'état naturel dont la valeur n'a pas été augmentée par le broyage ou le raffinage, ou tout autre procédé de fabrication, savoir: anis, anis étoilé, carvi, cardamome, coriandre, cumin, fenouil et fenugrec; et pois de semence et fèves de semence de Bretagne; fèves, savoir: fèves de Tonka, fèves de vanille et noix vomique à l'état naturel, caroube et farine de caroube et fèves de cacao non torréfiées, broyées ou moulus; fruits, savoir: bananes, figues-bananes ou plantains, ananas, grenades, goyaves, mangues et pamplemousses, bluets, fraises et framboises sauvages, n.a.s.
507. Fossiles coquilles, écailles et carapaces, écailles de tortue, nacres de perle et autres non ouvrés.
508. Tourteaux de coton, faits du maro de la graine du coton, après que l'huile en a été extraite, mais non lorsqu'il a été traité par les alcalis; et graisse brute, déchets de gras animal, pour la fabrication de savon seulement.
509. Peaux à fourrure de toutes sortes n'ayant subi aucune préparation.
510. Chandrets et bandruches pour batteurs d'or.
511. Gommés, savoir: Gomme d'ambre, arabique, d'Australie, cocal, damar, élémi, kaurie, mastic, sandarac, sénégal et laque, et laque blanche, en gomme ou en larmes, pour fins de fabrication; et gomme adragante, gedda et d'épine-vinette.
512. Crin; nettoyé ou non, mais non frisé, teint ou autrement ouvré; et crin de cheval non autrement ouvré que nettoyé et lavé ou teint, importé pour servir à la fabrication des tissus de crin.
513. Poil pour chapeliers, séparé de la peau et peluche de soie ou de coton pour chapeliers; et bandes (non des cordons) bordures de fonds et coiffes à l'usage des chapeliers, importés par des fabricants de chapeaux seulement, pour être employés dans leurs ateliers à la confection des chapeaux.
514. Chanvre non préparé.
515. Papier de chanvre, fait par des machines à quatre cylindres et calandré à une épaisseur de .06 à .005 pouce, pour la fabrication de cartouches de chasse, amorces pour les cartouches de chasse et de guerre et carton-feutre encoilé, passé à la presse hydraulique et couvert de papier ou non, pour la fabrication des bourres,—lorsque ces articles sont importés par des fabricants de cartouches de chasse et de guerre, et de bourres de fusil, dans le but d'être employés à ces fins seulement dans leurs propres fabriques, jusques à ce que ces articles soient fabriqués au Canada; pourvu toujours que les dits articles, lors de leur importation, ne soient déclarés qu'au port ou aux ports qui seront désignés par le contrôleur des Douanes, et à nul autre endroit; des échantillons des dits articles seront fournis au percepteur du port ou des ports par le département des Douanes pour la gouverne des fonctionnaires lorsqu'ils admettent ces articles en franchise.
516. Peaux crues, soit salées à seo ou saumurées, et peaux vertes.
517. Sabots, lames de corne, cornes, bruts, non autrement ouvrés que nettoyés.
518. Feuillard n'ayant pas plus de 3/4 de pouce de largeur et du calibre de 25 ou au-dessus employé dans la fabrication des rivets tubulaires.
519. Glace.
520. Maïs, non pour fins de distillation, et sauf les règlements de douane.
521. Lingotières, sable ou globules ferrugineux, et potée sèche pour polir le verre et le granit.
522. Mâts ou parties de mâts en fer, et poutres, feuilles, plaques, angles et courbes en fer ou acier, et articles manufacturés de fer, d'acier ou de cuivre jaune, qui, lors de leur importation, sont d'une classe ou d'une espèce non manufacturée au Canada, lorsqu'ils sont importés pour servir à la construction ou à l'équipement de navires en fer, ou en acier, ou mixtes.
523. Ivoire et ivoire végétal, et ivoire à clé de piano, et placage d'ivoire non ouvrée.
524. Vieux cordage.
525. Jute et jute en tige et toile de jute, venant du métier, non colorée, rasée, pressée, calandrée ni finie en aucune façon.
526. Fil de jute, de lin ou de chanvre, uni, teint ou coloré, toile de jute non pressée ou calandrée lorsqu'il est importé par des fabricants de tapis, nattes et paillassons, de sangle ou de toile de jute, de hamacs, de ficelles ou de tapis ciré, pour servir à la fabrication de ses articles dans leurs propres fabriques.
527. Noir de fumée et noir d'ivoire.
528. Lastings, mohairs ou autres tissus, importés par des fabricants de bouton pour s'en servir dans leurs fabriques, tissés ou faits en patrons de telle grandeur ou de telle forme, ou taillés de telle manière qu'ils ne soient propre qu'à couvrir des boutons exclusivement—le préposé compétent des douanes devant s'assurer que ces conditions sont remplies et l'attester sur la face même de chaque déclaration.
529. Sangsues.
530. Jus de limon à l'état naturel seulement.
531. Bandages de roues de locomotives et wagons en acier brut.
532. Ecume de mer à l'état naturel.
533. Attaches en métal pour les gants, boutons de chaussures et papier-maché, œillets, agrafes à œillets pour chaussures, et attaches en fil de métal pour lacets de chaussures.
534. Eaux minérales non en bouteilles, en vertu des règlements établis par le contrôleur des Douanes.
535. Machines importées exclusivement pour l'exploitation des mines, la fonte et la réduction des métaux, savoir:—Machines à abattre la houille excepté les abatteurs à percussion, machines à haver, tarières à houille et forets à houille rotatoires, forets à noyaux, lampes de streté, machines à laver la houille, machines à coke, machines à sécher le minerai, machines à griller le minerai, machines électriques ou magnétiques pour séparer ou concentrer le minerai de fer, chemises d'eau de haut-fourneau, convertisseur pour le procédé métallurgique pour le traitement du fer ou du cuivre, machines à faire les briquettes, machines à broyer au moyen de boules et d'éméri naturel, feuilles de cuivre, plaquées ou non, mécanismes pour l'extraction des métaux précieux au moyen de la chloration, ou de cyanide, moniteurs, géants et élévateurs pour l'exploitation des mines par la méthode

- hydraulique, coffres à amalgamer, échantillonneurs automatiques de minerais, trémies automatiques, cribles, classificateurs; séparateurs, cornues, buddles, vans à minerai, pompes à mercure, pyromètres, fournaies pour réduire l'or en lingots, nettoyeurs d'amalgame, tables pour le lavage de la vase dans l'exploitation des mines d'or, machine soufflante de haut-fourneau, tubes en fer forgé, soudés bout à bout ou à joints surposés filetés ou accouplés ou non, de pas moins de 24 pouces de diamètre, lorsqu'ils sont importés pour être employés exclusivement pour l'exploitation des mines, la fonte des minerais, la réduction ou l'affinage des métaux.
536. Nickel et minerais de métaux de toutes sortes et silicx ou quartz cristallisés.
537. Etoupe.
538. Huile, savoir: De coco et de palme, à l'état naturel; huile carbolique ou huile lourde, huile de rose y compris l'otto de rose et l'huile d'olive pour la fabrication du savon ou des conserves de poisson.
539. Tourteaux et farine de tourteaux oléagineux, tourteaux et farine de graine de cotonnier et tourteaux et farine de noix de palmier.
540. Huîtres, naissain, importées pour les cultiver dans les eaux canadiennes.
541. Oleostérarine et dégras.
542. Feuilles de palmier, non travaillées.
543. Tresses, en osier, manille, coton mohair, paille d'Italie et herbe ou foin, ne devant pas comprendre les soutaches ou garniture de fantaisie.
544. Fil et feuilles de platine, et platine en barre, en plaques ou en lingots, et alambics, bssins, condensateurs, tubes et tuyaux de platine, lorsqu'ils sont importés par des fabricants d'acide sulfurique pour servir dans leurs usines à la fabrication ou à la condensation de l'acide sulfurique.
545. Potasse, muriate et bichromate de potasse bruts, potasse caustique, et prussiate de potasse rouge et jaune; aussi, potasse et perlasse, en colis de pas moins de vingt-cinq livres.
546. Prunelle.
547. Pierre ponce, moulue et non moulue.
548. Morure.
549. Plume d'oie à écrire dans leur état naturel ou non apprêtées.
550. Chiffons de coton, de toile, de jute, de chanvre et de laine; déchets et rognures de papier, et déchets de toutes sortes, excepté les déchets de minéraux.
551. Précure, crue ou préparée.
552. Branches, coulants, anneaux, chapeaux, fourchettes, bouts et douilles en cuivre, fer ou acier, montures et manches non ouvrés, ou seulement coupés de longueur convenable, pour parapluies, ombrelles ou parasols, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de parapluies, d'ombrelles et de parasols pour servir dans leurs manufactures à la fabrication de parapluies, ombrelles, parasols et cannes seulement.
553. Caoutchouc et gutta-percha, caoutchouc cru ou gomme élastique non mis en œuvre: caoutchouc en poudre et déchets de caoutchouc, mais non mis en œuvre davantage, et caoutchouc redissous et caoutchouc factice.
554. Fil de fer ou d'acier laminés, de moins de trois huitièmes de pouce en diamètre, en rouleau, lorsqu'il est importé par des fabricants de fil métallique pour être employé dans leurs propres manufactures à la fabrication de fil de fer en rouleau.
555. Fil de caoutchouc, élastique.
556. Centres en roseau, carré ou rond, ou en cuir cru, têtes, poignées et mêches en tissu de cuir ou en caoutchouc, et douilles en acier, en fer ou en nickel pour les manches de fouet, lorsqu'ils sont importés par des fabricants de fouets pour être employés dans la confection de fouets dans leur propre fabrique.
557. Cylindres de cuivre devant servir à l'impression des calicots, lorsqu'ils sont importés par des imprimeurs de calicots pour servir dans leurs fabriques à l'impression des calicots et pour cette fin seulement.— Ces cylindres ne sont pas fabriqués au Canada.
558. Peaux de lapin, d'astrachan ou de Russie, et tabliers ou tapis de foyer de chèvre de Chine, totalement ou partiellement préparés mais non teints.
559. Sel importé du Royaume-Uni ou de quelque-une des possessions britanniques ou importé pour l'usage des pêcheries maritimes ou du golfe.
560. Boyaux et enveloppe à saucisse, non nettoyés.
561. Ferraille de fer et d'acier, vieille et propre à être fabriquée de nouveau et formant partie ou tirée de quelque navire naufragé dans les eaux qui ressortent du Canada.
562. Soie crue ou telle que dévidée du cocon, n'étant pas doublée ni torse, ni travaillée en aucune façon; cocons et bourre de soie.
- 562a. Soie en gomme ou filée, importée par les fabricants de tricots pour être employée à cette fabrication dans leurs propres manufactures.
563. Argent, nickel et argent d'Allemagne, en lingots, blocs, barres, bandes, lames ou feuilles, non fabriqué.
564. Rails d'acier ne pesant pas moins que quarante-cinq livres par verge linéaire, pour servir seulement aux voies d'un chemin de fer qui fait un trafic général de marchandises et de voyageurs, et qui est exploité au moyen de la vapeur seulement; pourvu que cet item ne s'applique pas aux rails pour les voies d'un chemin de fer servant à des fins particulières seulement, ni aux rails entrant dans la construction d'aucun chemin de fer électrique, chemin de fer urbain ou tramway.
565. Sulfate de soude cru, connu sous le nom de sel en pains; cendre de barille ou de soude, et soude caustique; silicate de soude en cristaux ou en solution; bichromate de soude, nitrate de soude ou nitre cubique; sel de soude, sulfure de sodium, nitrate de soude, arséniate, biarséniate, chlorure, chlorate, bisulfure et tamate de soude.
566. Molettes et crochilles employées dans la fabrication de la poterie.
567. Bols en acier pour les crémeuses, et crémeuses.
568. Acier pour scies et coupe-paille ébauchées, mais non autrement fabriquées.
- (a.) Feuilles d'acier fondu au creuset, des calibres de onze à seize, de deux pouces et demie à dix-huit pouces de largeur pour la fabrication de couteaux, de faucheuses et de moissonneuses, importées pour la fabrication de ces articles par les fabricants, et pour être employés dans leurs propres manufactures.
- (b.) Acier du calibre vingt et plus mince, mais non pas plus mince que le calibre trente, pour la fabrication de lames de corsets, de ressorts d'horloges et de lames à semelles de chaussures, importé par les fabricants de ces articles pour être employé dans leurs propres manufactures à la fabrication exclusive de ces articles.
- (c.) Fil d'acier plat, du calibre seize ou plus mince, importé par les fabricants de crinolines, de garnitures de corsets ou de robes, pour être employé dans la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures.
- (d.) Acier estimé à deux cents et demi la livre et plus, importé par les fabricants de patins, pour être employé exclusivement à la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures.
- (e.) Acier, au-dessous d'un demi-pouce de diamètre, ou au-dessous d'un pouce carré, importé par les fabricants de outellerie ou de boutons (*kn.-bs*) ou de serrures, pour être employé exclusivement à la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures.
- (f.) Acier du calibre douze ou plus mince, mais pas plus mince que le calibre trente, pour la fabrication de boucles d'agrafes à fermoirs d'attaches de bois de lits et de roulettes de meubles, ou de grappins ou crampons de chaussures, importé par les fabricants de ces articles pour être employé à cette fabrication dans leurs propres manufactures.
- (g.) Acier des calibres vingt-quatre et dix-sept, en feuilles de soixante-trois pouces de longueur, et de dix-huit à trente-deux pouces de largeur, importé par les fabricants de joints tubulaires, pour être employé à la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures.
- (h.) Acier pour la fabrication de chaîne à bicyclette, importé par les fabricants de chaînes de bicyclettes pour être employé à la fabrication de cet article dans leurs propres manufactures.
- (i.) Acier pour la fabrication de limes, tarières, mêches, marteaux, haches, hachettes, faulx, faucilles, hoes, râteaux à main, couteaux de moulin à vent pour couper le foin ou la paille, et fourches agricoles ou de moisson, importé par les fabricants de ces articles ou d'aucun de ces articles pour être employés à la fabrication de ceux-ci dans leurs propres manufactures.
- (j.) Ressorts en acier pour la fabrication de bandages chirurgiques, importés par les fabricants de ces articles pour être employés exclusivement

- ment à cette fabrication dans leurs propres manufactures.
- (k.) Acier à ressorts plat, billettes d'acier et barres d'acier à essieux, importés par les fabricants de ressorts à voitures ou d'essieux à voitures, pour être employés exclusivement à la fabrication de ressorts et d'essieux pour voitures autres que des voitures de chemin de fer ou tramways, dans leurs propres manufactures.
- (l.) Acier à ressorts en spirale pour ressorts en spirale, importés par les fabricants de ressorts à voitures de chemin de fer pour être employé exclusivement à la fabrication de ressorts à spirale pour chemins de fer dans leurs propres manufactures.
569. Ruban d'acier et fil d'acier plat, importé par des fabricants de bandes métalliques à pointes ou unies et autres fils à clôture, et fil barbelé pour clôtures, devant servir dans leurs propres manufactures pour leur fabrication après le 1er janvier 1898.
- 569a. Fil de fer ou d'acier galvanisé, des calibres neuf, douze et treize après le 1er janvier 1898.
570. Stéréotypes, électrotypes et planches de livres en cellulose, et leur support, et matrice ou enveloppes en cuivre pour ces planches, composées en tout ou en partie de métal ou de cellulose.
571. Instruments de chirurgiens et de dentistes, et aiguilles de chirurgiens (n'étant pas des meubles) après le 1er janvier 1898.
572. Métal à ferrets, uni, vernissé ou étamé, en rouleaux, de pas plus d'un pouce et demi de largeur, lorsqu'il est importé par des fabricants de lacets pour souliers et corsets, pour être employé dans leurs fabrications.
573. Queues non préparées.
574. Thé et café vert, importés directement du pays de production, et thé et café vert acheté en entrepôt dans le Royaume-Uni, pourvu qu'il s'y ait preuve satisfaisante que le thé ou le café ainsi acheté en entrepôt est de nature à être déclaré pour consommation locale dans le Royaume-Uni.
575. Chardons à foulons.
576. Étain en blocs, gueuses, barres et feuilles, feuilles de ferblanc, étain en cristaux, déchet de bandelettes d'étain, feuilles d'étain et plomb à thé.
577. Bois de construction, savoir : Bois de service et de charpente scié en madriers et planches, amaranthe, cocoboran, buis, cerisier, châtaignier, noyer noir, gommier, acajou, pin résineux, bois de rose, bois de sandal, sycamore, cèdre d'Espagne, chêne, noyer dur, bois blanc, bois de teck, ébène noire, gajac, cèdre rouge, bois satiné et frêne blanc, lorsqu'ils ne sont pas autrement ouverts que sciés ou fendus ou imprégnés de créosote, vulcanisés ou traités par quelque autre procédé de conservation que ce soit ; bois de lambrissage en pin et en épinette, bois de charpente équarris ou avivés sur deux faces ou créosotés, lattes, piquets et palis, douves non bordées ou assemblées, ou bois de toute espèce, bois de chauffage, billes à manches d'outils, billes à enfonceurs, billes à douves et billes à bardeaux, perches à houblon, poteaux de clôtures, traverses de chemins de fer ; noyeux de roues, balustres, bloc à faire des formes, des wagons, des rames, des fûts de fusil, des enfonceurs et tous blocs ou pièces similaires avivés ou sciés seulement ou pliés dans la forme voulue non rabotés, aplanis ou autrement ouverts, les billes de noyer dur et le noyer dur débité pour rais de roues, mais non autrement ouvert ; les rais de roues en noyer dur, tournés bruts, non façonnés en tenons, onglets, rainures, tenons ronds, ni aplanis, dégrossis, coupés de longueur ou poids ; bardeaux en bois. Le bois du plaqueminier et du cornouiller, bois en grume et bois rond non ouverts, bois de navires et planches pour navires non spécialement énumérés dans le présent acte.
578. (D) manches de pelles, en entier de bois.
579. Liège, bois ou écorce de, non ouverts.
580. Scieur de bois des essences suivantes :—Amaranthe, cocoboran, buis, cerisier, châtaignier, noyer noir, gommier, acajou, pin résineux, bois de rose, bois de sandal, sycamore, cèdre d'Espagne, chêne, noyer dur, bois blanc, bois de teck, ébène noire, gajac, cèdre rouge, bois rouge, bois satiné, frêne blanc, plaqueminier et cornouiller.
581. Gournables.
582. Tabac non ouvert pour fins d'acisie, aux conditions de "l'Acte du revenu de l'intérieur."
583. Tubes, de fer laminé non soudés ou unis, de moins d'un pouce et demi de diamètre, fer angulaire des calibres neuf et dix, d'une longueur n'excedant pas un pouce et demi, tubes en fer laqués ou recouverts
- de cuivre, d'un diamètre n'excedant pas un pouce et demi, lesquels doivent tous être coupés de longueur pour la fabrication des couchettes et employés à nulle autre fin et garnitures en cuivre pour couchettes lorsqu'ils sont importés par des fabricants de couchettes de fer ou laiton, ou pour eux, pour ces fins seulement dans leurs propres fabriques, jusqu'à ce que quelqu'un de ces articles soit fabriqué au Canada.
584. Térébinthine, crue ou naturelle.
585. Tortues.
586. Bleu d'outre-mer, sec ou en pâte.
587. Vernis noir à l'usage des navires.
588. Fanons de baleine non ouverts.
589. Blanc de cèruse ou blanc d'Espagne, blanc de Paris et blanc de doreurs, blanc fixe et blanc satiné.
590. Fil d'acier fondu au creuset.
591. Manœuvres en fil de fer pour navires et bâtiments.
592. Fil de laiton, de zinc, de fer ou d'acier, à vis ou tordu, ou plat ou gaufré, employé comme élément des machines à clous pour la fabrication des chaussures, lorsqu'il est importé par des fabricants de chaussures pour être employé à ces fins seulement dans leurs propres fabriques.
- 592a. Fil d'acier, ressort d'acier Bessemer mou étiré, des calibres dix, douze et treize, et fil à ressort d'acier homo des calibres onze et douze, importés par les fabricants de sommiers en fils métalliques, pour être employés dans leurs propres manufactures à la fabrication de ces articles.
593. Laine et poil de chameau, d'alpaca, de chèvre et d'autres animaux similaires, non autrement préparés que lavés, n.s.a., peignons ou laine courte qui tombe des cardes dans les fabriques de lainages ; et houpes de laine torse, n.s.a.
594. Laines ou fil de laine peignée, lorsqu'il est tordu, teint ou fini, et importé par des fabricants de millerets ou souchaches, cordonnets, glands et franges, pour servir à la fabrication de ces articles seulement dans leurs propres fabriques.
- 594a. Laine filée du poil de l'alpaca ou de la chèvre angora, lorsqu'elle est importée par des fabricants de souchaches, pour être exclusivement employée dans leurs fabriques pour la manufacture de ces souchaches seulement, en vertu des règlements établis par le contrôleur des Douanes.
595. Cuivre jaune, en bouillons, en barres et pour doublage.
596. Alliage de zinc (*spelter*) en blocs, en gueuses, en feuilles et en plaques, et tubes de zinc passés à la filière et sans soudure.
597. La mélasse de deuxième opération, ou mélange provenant de la fabrication du "sucrose de mélasse," titrant moins de 35 degrés à l'épreuve polariscopique, lorsqu'elle est importée par des fabricants de cirage, pour être employée dans leurs propres fabriques à la fabrication du cirage ; pourvu que les importateurs, à partir le serment qu'ils devront prêter lors de la déclaration que la dite mélasse est importée pour le dit usage et ne servira pas à d'autres fins, fissent mélanger la dite mélasse, dans un réservoir servant à cette fin, avec au moins un cinquième de sa quantité d'huile de morue ou autre huile, par laquelle la dite mélasse sera rendue impropre à aucun autre usage, le mélange devant être fait en présence d'un préposé des douanes aux frais de l'importateur, en conformité des règlements qui à toute époque seront jugés nécessaires dans l'intérêt et pour la protection du revenu ; et jusqu'à ce que le dit mélange soit effectué et dûment certifié à la face de la déclaration par le dit préposé des douanes, la déclaration sera considérée incomplète, et la mélasse sera frappée des mêmes droits que lorsqu'elle est importée dans un autre but.
598. Sacs, barils, boîtes, fûts et autres vaisseaux exportés remplis de produits canadiens ou exportés vides et revenant remplis de produits étrangers ; et articles récoltés, produits ou fabriqués au Canada, revenant après avoir été exportés ; pourvu que la preuve de l'identité de ces articles et marchandises soit faite en conformité des règlements à être établis par le contrôleur des Douanes, et que ces articles et marchandises reviennent dans les trois ans à compter de la date de l'exportation, sans avoir été augmentés en valeur ou améliorés par des procédés de fabrication ou autres moyens ; pourvu de plus que le présent paragraphe ne s'applique pas aux articles ou marchandises sur lesquels un drawback a été alloué, et dont l'importation est par le présent prohibée autrement que sur paiement de droits égaux au drawback alloué ; et ce paragraphe ne s'appliquera à aucun article ou marchandise fabriqué en entrepôt de douane ou d'acisie et exporté sous l'empire de quelque disposition de la loi.

ANNEXE C.

EFFETS PROHIBÉS.

599. Livres, imprimés, dessins, peintures, gravures, photographiques ou représentations de tout genre, de nature à fomentier la trahison ou la sédition, ou d'un caractère immoral ou indécent.
600. Réimpressions d'ouvrages canadiens enregistrés, et réimpressions d'ouvrages anglais enregistrés qui ont été aussi enregistrés au Canada.
601. Monnaie affaiblie ou contrefaite.
602. Oléomargarine, *butterine*, ou autres surcédanés similaires du beurre.
603. Thé falsifié : avec des feuilles étrangères ou ayant déjà servi, ou qui contient une si forte admixtion de substances chimiques ou autres matières délétères qu'il soit impropre à la consommation.
604. Articles fabriqués ou produits, en tout ou en partie, par les détenus, ou qui ont été faits dans ou en rapport avec quelque prison, maison de détention ou pénitencier. Aussi articles similaires à ceux qui sont produits dans ces institutions, vendus ou offerts en vente par quelque personne, maison ou corporation ayant entrepris de manufacturer pareils articles dans ces institutions ou par quelque agent de pareille personne, maison ou corporation, ou lors que ces articles, ont été primitivement achetés de pareil entrepreneur ou transportés par lui.

ANNEXE " D "—TARIF DE RÉCIPROCITÉ.

Sur tous les produits des pays ayant droit aux bénéfices du présent tarif de réciprocité en vertu des dispositions de l'article 16, des droits mentionnés dans l'annexe " A " seront réduits comme suit :

Le et après le vingt-troisième jour d'avril 1897, jusqu'au trentième jour de juin 1898, inclusivement, la réduction dans chaque cas sera d'un huitième du droit mentionné dans l'annexe A, et le droit devant être prélevé, perçu et payé égalera les sept huitièmes du droit mentionné dans l'annexe A.

Le et après le premier jour de juillet 1898, la réduction sera dans chaque cas, du quart du droit mentionné dans l'annexe A et le droit devant être prélevé, perçu et payé égalera les trois quarts du droit mentionné dans l'annexe " A ".

Pourvu, cependant, que ces réductions ne s'appliquent à aucun des articles suivants, et que ces articles soient dans tous les cas assujettis aux droits mentionnés dans l'annexe A, savoir : Vins, liqueurs de malt, alcools, liqueurs alcooliques, médicaments liquides et articles contenant de l'alcool ; sucre, mélasses et sirops de toutes sortes, produits du sucre de canne ou de betterave ; tabac, cigares et cigaretttes.

Résolutions à rapporter.

LE MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 1.45 du matin (samedi).

CHAMBRE DES COMMUNES

SAMEDI, le 19 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à 11 heures du matin.

PRIÈRE.

M. BOSTOCK : Je propose—

Que les honoraires payés sur le bill (n° 93) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest, et sur le bill (n° 100) pour constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer et de navigation de Vancouver, Victoria et de l'Est, soient
M. FREDING.

remboursés, moins le coût de l'impression et de la traduction, autant que le comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, auquel les dits bills ont été renvoyés, n'a pas fait de rapport sur ces bills.

M. SPROULE : La présentation d'une résolution de cette nature, sans rapport et sans recommandation du comité des chemins de fer, canaux et télégraphes, me semble une procédure étrange. Il n'y avait pas de tel rapport ; il n'était pas devant le comité. C'est, je crois, un mauvais précédent à établir en cette Chambre que de permettre l'adoption d'une motion de ce genre sans aucune recommandation du comité.

Une VOIX : Adopté.

M. FOSTER : Non. Nous devrions comprendre que nous avons pris l'habitude de précipiter les choses. Hier, nous avons adopté à la hâte une chose que la Chambre n'aurait jamais dû adopter.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Qu'était-ce ?

M. FOSTER : Le rapport du comité des impressions, recommandant le paiement de fonds qui n'auraient jamais dû être payés ; c'est une chose grossière, d'après ce que je vois. Je vais ramener la question sur le tapis. Si nous adoptons cette motion de cette manière, nous nous écartons des précédents. Il n'existe aucune recommandation du comité, mais l'on propose de précipiter l'adoption de cette résolution. Que le comité des chemins de fer fasse son devoir comme il l'a fait dans le passé, et, s'il recommande que les honoraires soient remboursés, l'affaire sera soumise à la Chambre conformément aux règlements.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Bien que j'admette entièrement avec mon honorable ami (M. Foster) que cette procédure aurait dû être comme il le suggère, cependant, il sait tout aussi bien que moi qu'il n'y a guère un cas où, lorsqu'un bill est retiré ou rejeté, une motion de ce genre n'est pas naturellement présentée. Je ne sache pas de cas—je ne me rappelle pas un seul cas—où on l'ait rejetée, et l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart), je crois, qui, durant plusieurs années, a été l'un des membres marquants du comité des chemins de fer, m'appuiera, lorsque je dirai que l'on n'a jamais refusé de rembourser ces honoraires.

M. HAGGART : Cela n'a jamais été refusé, mais la chose était généralement accordée sur la recommandation du comité.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je ne discute pas la question, mais c'est là réellement une motion formelle de sa nature et en faveur d'une chose qui a été faite plusieurs fois. Je ne veux pas dire que cela doit être fait, mais il n'y a aucun doute que c'est devenu la coutume. Je n'insisterai pas sur ce point, cela va sans dire, mais à mon avis, on devrait abandonner l'objection en convenant que la chose ne constituera pas un précédent.

M. FOSTER : Très bien !

La motion est adoptée.

PRIMES SUR LE FER ET L'ACIER.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre à cette séance se forme en comité pour examiner la résolution suivante :

Qu'il est à propos d'abroger le chapitre neuf de cinquante-sept, cinquante-huit Victoria, intitulé : "Acte pour pourvoir au paiement des primes sur le fer et l'acier fabriqués avec les minerais canadiens," et tous les règlements faits à ce sujet par ordre du gouverneur en conseil.

Qu'il est à propos de pourvoir à ce que le gouverneur en conseil puisse autoriser le paiement des primes suivantes sur les lingots d'acier, barres de fer puddlé et fer en gueuse fabriqués au Canada, c'est-à-dire :

Sur les lingots d'acier fabriqués avec des ingrédients dont pas moins de cinquante pour cent du poids se compose de fer en gueuse fabriqué en Canada, une prime de trois dollars par tonne.

Sur les barres de fer puddlé, manufacturées avec du fer en gueuse fabriqué en Canada, une prime de trois dollars par tonne.

Sur le fer en gueuse fabriqué avec le minerai, une prime de trois dollars par tonne sur la proportion provenant du minerai canadien, et deux dollars par tonne sur la proportion provenant de minerai étranger.

Qu'il est à propos de pourvoir à ce que le gouverneur en conseil puisse faire des règlements relatifs aux primes ci-dessus mentionnées, afin de mettre à effet l'intention de ces résolutions.

Qu'il est à propos de décréter que les dites primes ne seront applicables qu'aux lingots d'acier, aux barres de fer puddlé et au fer en gueuse fabriqués au Canada avant le vingt-troisième jour d'avril 1902.

Qu'il est à propos de décréter que les primes ci-dessus ne seront payables que sur le fer et l'acier destinés à la consommation canadienne, et que le gouverneur en conseil peut en tout temps par proclamation, imposer des droits d'exportation sur ce fer et cet acier, si ces produits sont exportés en dehors du Canada; ces droits ne devant pas dépasser le montant de la prime payable sur le fer et l'acier en question.

La motion est adoptée.

DROITS D'EXPORTATION.

M. FIELDING : Je propose, que la Chambre se forme en comité général, à cette séance, pour examiner la résolution suivante :

Qu'il est expédient de décréter que si aucun pays impose un droit sur les articles énumérés dans l'item 577 de la liste B de l'Acte de la présente session, intitulé : "Acte à l'effet de refondre et amender les Actes concernant les droits de douanes," ou sur quelque'un de ces articles lorsque importés au Canada en tel pays, le gouverneur en conseil pourra, par proclamation publiée dans la *Gazette du Canada*, déclarer que les droits d'exportation suivants, ou aucun d'eux, seront imposables sur les billes et le bois à pâte exportés du Canada en tel pays, savoir :— Sur les billes et le bois à pâte de pin, de sapin de Douglas, d'épinette, de sapin baumier, de cèdre, d'orme et de pruche, un droit d'exportation n'excédant pas trois piastres par mille pieds, mesure de planche; et dans le cas où il serait exporté aucune des billes ou aucun bois à pâte ci-dessus mentionnés en longueur moindres que neuf pieds, alors un taux par corde pourra être prélevé de la même manière, pas plus élevé que l'équivalent du taux ci-dessus mentionné par mille pieds, mesure de planche; et ce droit d'exportation sera imposable en conséquence après la publication de cette proclamation; Pourvu que le gouverneur en conseil puisse, par proclamation publiée de pareille manière, enlever ou réimposer de temps à autre ce droit d'exportation.

Qu'il est expédient de décréter que le gouverneur en conseil pourra, par proclamation publiée dans la *Gazette du Canada*, imposer des droits d'exportation, comme suit, sur les minerais et métaux suivants, et chacun de ces droits sera imposable en conséquence après la publication de cette proclamation; Pourvu, toujours, que le gouverneur en conseil puisse, par proclamation, publiée de semblable manière, enlever ou réimposer de temps à autre ces droits d'exportation. —

(a) Sur le nickel contenu dans la matte ou le minerai, ou en aucun état cru ou partiellement ouvré, et sur le cuivre contenu dans la matte ou du minerai qui renferme aussi du nickel, lorsqu'ils seront exportés du Canada — sur ce nickel, un droit d'exportation n'excédant pas dix

cents par livre, et sur ce cuivre, un droit d'exportation n'excédant pas deux centins par livre.

(b) Sur les minerais qui contiennent du cuivre ou tout autre métal que le nickel et le plomb, lorsqu'ils seront exportés du Canada, un droit d'exportation n'excédant pas quinze pour cent de la valeur des dits minerais.

(c) Sur les minerais de plomb, et sur les minerais de plomb et d'argent, lorsqu'ils seront exportés du Canada dans un pays qui impose un droit supplémentaire sur le plomb en barres ou en gueuse en sus du droit d'importation sur le plomb contenu dans les minerais de plomb ou dans les minerais de plomb et d'argent, — un droit d'exportation sur le plomb contenu dans les minerais ainsi exportés du Canada, d'un montant par livre équivalent à ce droit supplémentaire.

La motion est adoptée.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. MILLS : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, j'aimerais appeler l'attention sur l'ordre de la Chambre donné il y a quelques semaines relativement à la production des pièces se rattachant à l'entreprise du transport des malles entre Annapolis et Liverpool. J'ai inséré l'interpellation à l'ordre du jour au commencement de la session, mais, à la demande du directeur général des Postes (M. Mulock), elle est restée comme avis de motion, et j'ai demandé les pièces. Mais elles ne sont pas encore produites.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je signalerai la question à l'attention du directeur général des Postes dès qu'il sera ici.

PROLONGEMENT DE L'INTERCOLONIAL JUSQU'À MONTRÉAL.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose la troisième lecture du bill (n° 142) pour confirmer un contrat passé entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la cité de Montréal.

M. SPROULE : Le bill est-il ici? Nous n'en avons pas de copie, hier soir; il n'était pas même sur l'ordre du jour. Est-il imprimé et distribué?

M. FOSTER : Le bill n'est qu'une copie des résolutions.

M. SPROULE : Mais une copie des résolutions n'est pas le bill. Le fait d'adopter un bill qui n'est pas même imprimé et distribué semble une procédure étrange. Ce bill oblige le pays à faire de très fortes dépenses, et, cependant, il ne nous a pas même été donné d'en connaître les dispositions.

M. HAGGART : Avant que nous adoptions ce bill qui, je suppose, est conforme aux résolutions présentées à la Chambre, je demande qu'il me soit permis de protester, pour ma part, contre un "coup" — car je ne puis pas lui donner d'autre nom — comme celui que l'on a l'intention de commettre par cette législation. Si le gouvernement croyait qu'il fût nécessaire dans les intérêts du pays que le chemin de fer Intercolonial fût prolongé depuis la Pointe-Lévis jusqu'à Montréal, il y avait un moyen d'atteindre ce but sans faire les dépenses considérables auxquelles le pays s'engage par ce bill. Le

gouvernement aurait pu très facilement conclure des arrangements avec le chemin de fer du comté de Drummond afin d'opérer ce prolongement. Tout membre de cette Chambre, je crois, doit savoir que les porteurs des obligations de ce chemin de fer n'y attachent pas une grande valeur, et ils auraient consenti volontiers à céder ces obligations pour les sommes qu'elles leur coûtaient. Je n'en ai aucun doute, car j'ai eu quelques négociations à ce sujet avec ce chemin de fer, dans le but d'en assurer le prolongement jusqu'à Montréal; et je ne doute nullement que j'eusse pu obtenir des porteurs de ces obligations la propriété du chemin de fer du comté de Drummond, moyennant la somme réellement due à la banque des Cantons de l'Est et en payant ce que cette compagnie doit aujourd'hui.

M. HALE : Combien ?

M. HAGGART : Environ \$400,000 ou \$500,000, je crois. Or, dans quelle condition se trouve cette compagnie de chemin de fer ? Comment ses travaux ont-ils été construits, et quel est le montant de sa dette ? Je me suis donné beaucoup de peine pour examiner les affaires de cette compagnie, et, d'après la statistique des chemins de fer du 30 juin 1896, les capitaux réellement placés par la compagnie, provenant de diverses sources, s'élevaient à \$141,686.61; il y a une dette flottante de \$221,692.99, soit une somme totale de \$363,379.60. Comme garantie d'une partie de ce montant, la banque des Cantons de l'Est a accepté un million de dollars d'obligations émises par la compagnie, et dont il n'a pas été vendu pour un seul dollar; ces obligations sont encore en la possession de la banque.

Or, c'est là le chiffre total du montant que doit cette compagnie pour emprunt, \$363,379.60. J'ose dire que celui qui aurait été la trouver et qui lui aurait offert de payer la somme due à la banque, et toutes les autres dettes de cette compagnie aurait pu obtenir le droit d'exploiter le chemin, et la compagnie aurait été heureuse de conclure le marché. A cela, vous pouvez ajouter les actions ordinaires que l'on prétend avoir été souscrites et payées, \$400,000, et j'ose dire que pas un dollar de ces actions n'a été payé en argent sous forme d'action. Puis, le montant réellement dépensé par cette compagnie dans le but de construire ce chemin est de \$363,379.60. Ajoutez les \$400,000 d'actions que l'on prétend avoir été payés, et vous avez \$763,379.60. Ajoutez à cela la somme payée par le gouvernement fédéral, \$287,936, et les subventions provinciales, lesquelles, je crois, s'élèvent à environ \$340,000. Mais autant qu'il m'a été possible de le constater par les livres officiels de Québec, le montant payé a été de \$300,170, lequel représentait un paiement ou une capitalisation, ou une conversion de la subvention en terres ou un subside en argent, au taux de 35 pour 100. Subsequemment, une loi a été adoptée par la législature de Québec, en 1897, laquelle a ajouté à ce montant une nouvelle proportion de 15 pour 100, ce qui porterait le total à environ \$340,170. Puis, la subvention municipale était de \$15,000, ce qui porte le coût total du chemin de fer et du matériel roulant à environ \$1,400,000. Naturellement, cela comprend les \$400,000.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Puis, vous avez 43 milles à construire.

M. HAGGART.

M. HAGGART : Je vais traiter cette partie de la question. On estime que le montant d'argent placé par la compagnie après que le chemin eut été complété, le 30 juin 1896, est de \$363,379.60. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a dit qu'il y avait 33 milles à faire pour compléter le chemin. En examinant le tracé, je constate que c'est environ 42 milles.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit 43 milles.

M. HAGGART : L'honorable ministre a dit à mainte reprise dans son discours qu'il y avait de 31 à 35 milles. En examinant les cartes, curieux de savoir s'il était vrai que le chemin fût si court, j'ai constaté qu'il se trompait et que la longueur réelle, d'après le rapport de l'ingénieur en chef de son département, en est de 42 milles. Ajoutez \$14,000 par mille pour 42 milles, et vous avez une somme d'environ \$570,000 à dépenser pour compléter le chemin. Puis, il y a une partie du chemin qui doit être ballasté à un certain niveau près de l'endroit où traverse le pont, ce qui coûtera environ \$50,000. De sorte qu'en tout, vous avez environ un million de dollars représentant l'estimation du coût du chemin lorsqu'il sera complété.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous voulez dire deux millions.

M. HAGGART : Non, je veux dire de l'argent sonnait. Je veux dire que la somme d'argent réellement placée dans la construction du chemin s'élève à \$363,379; et une estimation approximative du coût de la construction de ces 42 milles et du nivellement de la partie où le pont traverse à la rampe ferait une somme se rapprochant le plus possible d'un million de dollars en chiffres ronds.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous avez abandonné \$1,770,000. Comment allez-vous les reprendre ?

M. HAGGART : L'honorable ministre ne me suit pas attentivement. Je déduis la subvention municipale, je déduis l'argent que le gouvernement fédéral a donné. Je retranche la subvention provinciale, et je prouve que pas un seul dollar des \$400,000 n'a été dépensé en argent. Je déduis les dépenses réellement faites en argent et les obligations du chemin, et, en ajoutant le montant qu'il faudra pour terminer le chemin, il restera la somme qu'il a coûté aux propriétaires du chemin, un million de dollars. Est-ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux demande à cette Chambre de rembourser à ceux qui ont construit le chemin tout ce que cette construction leur a coûté, y compris les subventions provinciales, les subventions municipales et les subventions fédérales. Et après que vous aurez acheté cette propriété, vous constaterez qu'il est notoire qu'elle doit plus qu'elle ne vaut. Nous demande-t-il, en l'achetant, de rembourser à ces messieurs les subventions fédérales que nous avons données, ainsi que les subventions provinciales et municipales qu'ils ont reçues ? Je m'efforce de démontrer jusqu'à quel point cette opération est admirable. Je veux faire connaître la somme d'argent que ces messieurs réaliseront par cette opération, après avoir reçu toutes ces subventions. Ils doivent réellement \$363,379 en argent sur ce

chemin de fer, et la différence qu'il y a entre cette somme et un million de dollars compléterait le chemin, puis, ils auront à vendre le matériel roulant, qui leur permettra de conclure un autre marché avec le ministre des Chemins de fer et Canaux. Avec ce million, en ayant le matériel roulant, ils pourront compléter cette partie de leur contrat avec le ministre des Chemins de fer et Canaux, et ils seront en état de livrer le chemin. Ces \$64,000 par année pendant 99 ans équivaut virtuellement à \$2,000,000 en argent, que ces messieurs reçoivent en échange d'un chemin qui leur a coûté en argent, et pour lequel ils seraient heureux de recevoir \$363,379, faisant ainsi un profit de \$1,000,000 qu'ils mettent dans leurs poches.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a-t-il examiné cette opération ? Il est impossible que le peuple de ce pays approuve une opération de cette nature. S'il n'a pas examiné cette opération, s'il ne l'a pas étudiée à fond, il n'a pas rempli son devoir envers le peuple de ce pays. Si l'a examinée, et si son ministère a examiné cette opération qui, pour ne pas dire plus, est des plus discutables, il consent à donner \$1,000,000 à des particuliers qui accepteraient volontiers \$363,000 en argent, somme qu'ils auraient été bien aises d'avoir.

M. LAVERGNE: Comment pouvez-vous prouver que cette compagnie aurait accepté \$363,000 en argent pour le chemin ?

M. HAGGART: La banque des Cantons de l'Est a essayé de négocier les obligations de ce chemin de fer qu'elle possède à titre de garanties des fonds qu'elle a prêtés, lesquelles obligations s'élèvent à une somme de \$1,000,000. Le montant qu'elle réclame est de \$221,592.99, et, en outre, il y a une dette flottante de \$141,686.61. La banque des Cantons de l'Est consentirait volontiers à prendre de l'argent pour le montant qu'elle a avancée. Lorsqu'une banque demande avec instance une somme d'argent due depuis un certain nombre d'années, laquelle était considérée comme une réclamation de peu de valeur, lorsqu'une banque, dis-je, demande depuis les quatre ou cinq dernières années, une somme qui s'élève à \$263,000, assurément, les propriétaires du chemin auraient consenti à abandonner leur droits corporatifs si nous leur avions offert un léger montant en sus de ce qu'ils devaient à la banque et en sus de la dette flottante. J'oserais dire que ce chemin a été offert pour une moindre somme que celle formée par ce qui est dû à la banque et aux diverses grandes corporations du Canada, au Grand Tronc et au chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une somme de moins de \$363,000. En présence de ces faits connus de tous les hommes d'affaires de Montréal, connus de toutes les compagnies de chemins de fer du pays, le ministre des Chemins de fer et Canaux propose froidement à cette Chambre de payer aux propriétaires de ce chemin la somme d'argent aujourd'hui due à cette corporation et d'y ajouter \$1,000,000 au moins. En même temps, ils ont le pouvoir de conclure avec le ministre un arrangement dans le but de transporter le matériel roulant du chemin.

C'est là une opération assez mauvaise, mais l'arrangement conclu avec la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer à la quelle on propose de donner \$150,000 par année pour le droit de circulation sur sa voie, constitue une opération encore plus mauvaise. Je me trompais lorsque je croyais que nous

avons un intérêt indivis dans le chemin, non seulement depuis la Chaudière jusqu'à Lévis, mais depuis le pont jusqu'au terminus à Montréal. Je vois que nous n'en acquérons que l'usage, que nous n'avons que le droit de nous servir de cette station pour les trains du chemin de fer Intercolonial, et qu'en dehors de cet usage, le contrôle absolu et la propriété absolue appartiennent à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer. L'usage que nous ferons de cette partie du chemin ne sera pas le vingtième de celui qu'en fera la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, et pour un vingtième du droit d'usage du terminus du Grand Tronc à Montréal, nous allons lui payer \$140,000 par année, soit, en multipliant ce chiffre par vingt, une somme de \$2,800,000, qui représente l'estimation de la valeur annuelle du terminus du Grand Tronc à Montréal. J'ose dire que j'aurais pu conclure avec la Compagnie du Grand Tronc un arrangement beaucoup plus avantageux.

Je me proposais de faire des arrangements afin d'amener l'Intercolonial à Montréal. J'ai eu quelques conversations à ce sujet avec le gérant du Grand Tronc, et j'ai constaté que je n'aurais aucune difficulté à faire une convention avec cette compagnie pour avoir l'usage de sa tête de ligne à Montréal, de sa gare, de son pont et de son chemin, pour une somme proportionnée à l'usage que nous en ferions.

M. GIBSON: Pourquoi n'avez-vous pas fait cette convention, alors ?

M. HAGGART: Parce que je n'avais pas eu le temps d'étudier ce projet à fond, et parce que je n'étais pas encore parfaitement convaincu qu'il était de l'intérêt de ce pays de faire un arrangement de cette nature. J'ose dire que l'on aurait pu conclure cet arrangement avec le Grand Tronc pour une somme de \$20,000 ou \$25,000 par année.

Le comité des chemins de fer du Conseil privé avait le pouvoir d'agir et de faire usage de cette ligne, s'il le jugeait nécessaire; c'était parfaitement son droit. Mais l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dit: Qu'est-ce que cela vaut pour la compagnie du Grand Tronc. Les capitalistes des vieux pays n'avanceraient pas un sou, si on leur exposait un projet de cette nature. Il faut considérer ce qu'en auraient pensé les porteurs des bons hypothécaires et des garanties du Grand Tronc. J'ose dire que cette compagnie se serait trouvée dans l'impossibilité de faire aucun emprunt afin d'améliorer et d'étendre la tête de ligne dans la cité de Montréal. La seule raison qui lui permet d'élargir son pont et d'améliorer sa tête de ligne, c'est que le Grand Tronc a fait un arrangement avec le gouvernement du Canada, et c'est grâce à cet arrangement, qu'il fait valoir auprès des capitalistes qu'il peut emprunter de l'argent. Est-ce que l'honorable monsieur se sait pas, est-ce que la Chambre ne sait pas tout l'avantage que la compagnie doit retirer de cette convention et combien il lui sera facile de faire consentir les créanciers qui ont priorité d'hypothèque à céder leur rang aux capitalistes qui avanceront de l'argent pour l'exécution de ces travaux. Le Grand Tronc dira aux porteurs de bons hypothécaires: "Le pont a besoin d'être élargi; les pouvoirs productifs de la compagnie en seront augmentés, et le seul moyen d'obtenir ce résultat, c'est de conclure cet arrangement avec le gouvernement du Canada." Est-ce que la compagnie, dans

ces conditions, ne pourra pas emprunter de l'argent?

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux voudrait-il me dire comment le Grand Tronc pourrait emprunter de l'argent pour exécuter ces travaux, si ce n'est en vertu d'un arrangement de ce genre? C'était le seul moyen que la compagnie avait pour faire un emprunt.

Tout le monde connaît dans quelle condition se trouve aujourd'hui le Grand Tronc. Cette compagnie ne pouvait faire les dépenses nécessitées par une telle entreprise à même les recettes annuelles: elle ne pouvait emprunter sur son crédit, à moins que nous ne lui fournissions une garantie ayant priorité sur une foule de garanties qui priment les actions ordinaires de la compagnie. Le Grand-Tronc devra donner une garantie de premier ordre, et cette garantie de premier ordre serait l'acceptation de ce projet par le peuple de ce pays et la promesse de payer \$140,000 par année. Alors, les porteurs de bons et les actionnaires privilégiés de la compagnie consentiront—et c'est leur intérêt—à donner priorité aux capitalistes des vieux pays qui avanceront l'argent nécessaire. Je ne me propose pas de discuter cette question bien longuement, car je présume que la Chambre a l'intention d'adopter ce bill et de l'envoyer au Sénat. Le temps est trop court pour discuter une aussi importante mesure, mais je puis dire que les prévisions de l'honorable ministre relativement à l'augmentation du trafic de l'Intercolonial après la construction de ce chemin, sont parfaitement ridicules. Imaginez-vous, en effet, le ministre des Chemins de fer déclarant que l'on attend que cette voie ferrée soit construite pour expédier 10,000 wagons chargés. Sait-il l'énorme trafic que représente un chargement de 10,000 wagons?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Prétendez-vous que cette assertion est fausse?

M. HAGGART: Je prétends que cette assertion est manifestement ridicule, et qu'aucun homme d'intelligence et de bons sens ne peut y ajouter foi. Imaginez-vous l'honorable ministre (M. Blair) déclarant gravement à cette Chambre et aux hommes de chemins de fer de ce pays, qu'il y a actuellement, prêts à être transportés, 10,000 wagons chargés sur une voie ferrée d'une longueur de soixante-treize milles. Cette déclaration est absurde et ridicule.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'ai dit que l'on m'avait assuré qu'il y avait actuellement de quoi charger de 8,000 à 10,000 wagons. Voilà ce que je crois avoir dit, si la mémoire ne me fait pas défaut. Mon assertion a été plus que corroborée par un des membres de la gauche.

M. HAGGART: L'honorable ministre voudrait-il se donner la peine de constater la quantité de marchandises que transporte l'Intercolonial; voudrait-il se renseigner sur le nombre de wagons de marchandises que transporte le Grand Tronc, ainsi que le chemin de fer Canadien du Pacifique, et voudrait-il constater quel a été le trafic total sur le chemin du comté de Drummond, l'an dernier? Un honorable membre de cette Chambre a dit à l'honorable ministre qu'il n'y aura pas dans cette

M. HAGGART.

région assez de bois et assez d'autres marchandises à expédier pour charger 10,000 wagons dans l'espace de mille ans; mais il n'y a personne qui peut en imposer à ce point à l'honorable ministre, et celui-ci ne devrait pas essayer d'en imposer à la Chambre et déclarer qu'il y a actuellement assez de marchandises sur le parcours de ce chemin, pour charger 10,000 wagons. Cette assertion est tellement absurde, qu'il ne vaut pas la peine de la discuter. Tels sont les arguments dont s'est servi l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pour appuyer son projet.

L'honorable ministre aurait pu faire des arrangements avec le chemin de fer du comté de Drummond, s'il considérait que c'était là la meilleure voie pour amener l'Intercolonial à Montréal, moyennant une somme égale à la dette en espèces de cette compagnie. La Chambre aurait volontiers consenti à sanctionner un marché de ce genre. Si ce projet avait été dans l'intérêt du pays, l'honorable ministre (M. Blair) aurait obtenu l'autorisation de faire un arrangement donnant à l'Intercolonial le droit de se servir de la ligne, du pont et de la gare terminus du Grand Tronc à Montréal.

La Chambre, j'en suis convaincu, ne serait pas opposée à un projet de cette nature, mais l'on ne peut accepter une proposition par laquelle on veut donner, à une compagnie en banqueroute, en sus de sa dette réelle en espèces, une somme de \$1,000,000. Nous pouvons nous montrer généreux envers le Grand Tronc et l'honorable ministre aurait pu lui donner libéralement, car c'est un chemin de fer qui a été très utile au pays. Nous aidons à cette compagnie à améliorer son pont en lui accordant \$300,000; l'honorable ministre aurait dû, comme condition de cette subvention, stipuler un droit de passage pour l'Intercolonial; et lorsqu'il dit gravement à cette Chambre que le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal ne coûtera pas un sou au pays, vu que le surplus de trafic qui en résultera, suivant son ingénieur en chef, compensera le montant que nous aurons à déboursier, c'est là une déclaration qui ne sera pas corroborée par les faits. Lorsque nous aurons les rapports, l'an prochain, j'ose dire qu'au lieu de recevoir quelque chose pour nous dédommager de l'argent que nous allons donner au chemin de fer du comté de Drummond et au Grand Tronc, le déficit de l'Intercolonial sera encore plus considérable qu'il ne l'est aujourd'hui. L'honorable ministre nous déclare que le gouvernement prendra le chemin du comté de Drummond en aussi bon état que l'Intercolonial, mais j'ose dire que ce qui s'est passé à propos de l'Intercolonial, entre la Pointe-Lévis et la Rivière-du-Loup, se répétera; en effet, sur un parcours de 121.5 milles, nous avons dépensé \$1,500,000, et partout l'on nous avait dit, dans le temps que cette partie de la voie que nous achetions était en aussi bon état que l'Intercolonial. Mais par la suite, le ministre des Chemins de fer et Canaux, a déclaré que pour mettre réellement cette voie ferrée en aussi bonne condition que l'Intercolonial, il fallait faire une nouvelle dépense de \$2,400,000.

J'ose dire que la même chose se répétera à propos du chemin de fer du comté de Drummond. J'ose dire qu'avant de l'exploiter et de le mettre en aussi bon état que l'Intercolonial, on sera obligé de dépenser au delà d'un million et demi de dollars, en sus du prix d'achat, sur ce chemin depuis la

Pointe-Lévis jusqu'à son point de jonction avec le Grand-Tronc. Voilà donc une dépense qui représente un capital de sept millions de dollars, une nouvelle dépense pour l'achat du matériel roulant sur cette section du chemin, et une nouvelle dépense afin de mettre cette voie en un bon état que l'Intercolonial. Nous nous lançons dans une entreprise qui coûtera au pays, si nous capitalisons ces dépenses, près de neuf millions de dollars par année.

M. GIBSON : Neuf millions de dollars par année ?

M. HAGGART : Neuf millions de dollars capitalisés.

M. GIBSON : Vous avez dit neuf millions par année.

M. HAGGART : L'honorable député (M. Gibson) doit s'être aperçu que c'est un *lapsus lingue*, et que j'ai voulu dire que le montant total pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal représenterait une dépense en capital de neuf millions de dollars. Comme je l'ai dit auparavant, ce prolongement est peut-être dans l'intérêt du pays. Je ne partage pas l'opinion de mon chef, et je pense comme un bon nombre de députés du Nord-Ouest, qu'un gouvernement peut exploiter un chemin de fer aussi économiquement qu'une compagnie. C'est là une expérience qui a été faite dans plusieurs pays du monde, où l'administration d'un chemin de fer par l'Etat est efficace, et où le matériel et autres articles nécessaires à l'exploitation sont achetés à meilleur marché qu'une compagnie ne pourrait le faire.

En Allemagne, en France, et en Belgique, le gouvernement exploite les chemins de fer à meilleur marché qu'une corporation ne pourrait le faire ; il les exploite dans les intérêts du peuple. Il y a longtemps que je suis d'avis qu'un chemin de fer devrait être comme un chemin public, sous l'autorité du peuple. C'était là l'idée première, et l'on croyait que tout homme possédant une locomotive devrait avoir le droit de voyager sur un chemin de fer. De même que les députés du Nord-Ouest, je crois que le gouvernement peut exploiter un chemin de fer aussi économiquement, et plus dans les intérêts du pays qu'une corporation ou une compagnie. Le jour viendra, je crois, ou tous les chemins de fer et toutes les lignes télégraphiques, dans ce pays, aussi bien que dans la plupart des autres pays, seront la propriété du peuple, et sous l'autorité directe du gouvernement ; mais ce n'est pas la question que nous considérons à l'heure qu'il est. Je ne me plains pas du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, je me plains de la manière dont le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait ce marché monstrueux, dans un temps où les finances du pays exigent la plus grande économie possible. C'est là une dépense injustifiable, et il est de mon devoir de protester contre l'arrangement bâclé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux contre la troisième lecture de ce bill.

M. McMULLEN : Je désire dire quelques mots en réponse à l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart). Je siége en cette Chambre depuis environ quinze ou seize ans, et je n'ai jamais entendu aucun membre du parlement faire une pro-

position aussi déplacée que celle que l'honorable député a faite aujourd'hui. Il déclare virtuellement que si le gouvernement veut devenir propriétaire d'un chemin de fer ou de quelque autre immeuble, il doit constater quelles sont les dettes hypothécaires qui grèvent, constater ce que les créanciers accepteraient en paiement de ces dettes, et ensuite, faire déguerpir le propriétaire en prenant la propriété à la charge des dettes hypothécaires. Je demanderai à mon honorable ami si ses consciencieuses convictions, s'il en a, lui permettraient d'acheter une hypothèque grevant la propriété de son voisin, simplement parce qu'il voudrait acquérir cette propriété et se l'assurer par ce moyen, — c'est-à-dire, en s'informant quel est le créancier hypothécaire, en se faisant consentir un transport par ce dernier, en faisant, par un jugement, déchoir le propriétaire de ses droits, et en prenant la propriété aux charges des hypothèques qui la grèvent.

M. BENNETT : Vous savez comment la chose se fait.

M. McMULLEN : Est-ce de cette manière que le gouvernement du Canada acquerrait une propriété ?

M. HAGGART : Je n'ai jamais eu dans ma vie une hypothèque sur la propriété de qui que ce soit.

M. McMULLEN : Non, l'honorable député n'a pas eu beaucoup d'expérience. Cependant, il blâme le gouvernement de donner aux propriétaires du chemin de fer du comté de Drummond un prix raisonnable et dit qu'au lieu d'en agir ainsi, le gouvernement aurait dû se rendre à la banque des Cantons de l'Est, qui détient \$1,000,000 d'obligations du chemin de fer du comté de Drummond, et que cette institution financière aurait été heureuse de rentrer dans les fonds qu'elle avait déboursés, savoir : \$367,000, et que le gouvernement aurait dû se faire adjuger la propriété par un jugement, prendre possession de cette voie ferrée, et en faire une partie des chemins de fer du Canada.

Voilà ce que le gouvernement aurait dû faire, suivant l'honorable député, au lieu d'accorder aux propriétaires du chemin de fer du comté de Drummond un juste prix pour le transport de cette propriété. J'aimerais demander aux honorables membres de la gauche, si lorsqu'ils administraient les affaires de ce pays, ils ont jamais acquis une seule propriété de cette manière. Lorsqu'ils ont construit l'édifice Langevin, se sont-ils rendus au bureau du conservateur des hypothèques de cette ville pour constater quelles étaient des dettes qui grévaient l'immeuble et quels étaient les créanciers hypothécaires, pour acheter les hypothèques et faire déchoir les propriétaires de leurs droits ? Pas du tout. Ils ont nommé des commissaires dont la mission était d'entrer en négociations avec les propriétaires de l'immeuble, et ils ont acheté la propriété à un prix qu'ils ont considéré comme raisonnable, bien que nous croyions, dans le temps, que le prix était au-dessus de la valeur de la propriété. Je suis surpris qu'un ex-ministre de la Couronne, un député (M. Haggart) d'une vaste expérience ose se lever en cette Chambre et proposer au gouvernement de ce pays d'arracher à la compagnie une propriété appartenant à cette dernière, en la faisant déchoir de ses droits. Relativement à la valeur du chemin, je n'ai aucun doute que le ministre des Chemins

de fer et Canaux au besoin de faire une enquête. S'il n'a pas agi ainsi, c'est matière à discussion de savoir si nous recevons l'équivalent de ce que nous donnons. Lorsque l'honorable député, en sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, a acheté une propriété à un prix que nous considérons exorbitant, \$200,000, j'aimerais savoir s'il est allé s'enquérir du montant des dettes hypothécaires qui grevaient cette propriété et si, en achetant les créances hypothécaires, il a essayé d'expulser le propriétaire et d'obtenir possession de la propriété de cette manière. Je suis étonné de voir l'honorable député faire une pareille proposition.

Relativement aux subventions qui ont été accordées pour aider à la construction du chemin de fer du comté de Drummond, serait-il juste, raisonnable ou honnête de dire à la compagnie "vous allez déduire du prix de vente de votre voie ferrée les subventions que vous avez reçues." L'honorable député peut-il me citer dans l'histoire de ce pays un cas où l'on ait agi ainsi. Je défie l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux de citer un seul cas où l'on a déduit lors de l'achat d'une voie ferrée, les subventions données par le gouvernement pour aider à la construire, et où l'on n'a payé que la différence comme prix de vente. Il ne peut citer un seul cas de cette nature. Nous savons que le chemin de fer Central du Canada a été transféré à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et que les honorables députés de la gauche étaient au pouvoir. On avait accordé une subvention considérable pour aider à la construction de cette voie ferrée, et lorsque Duncan McIntyre a transféré la propriété de cette ligne au chemin de fer Canadien du Pacifique, a-t-il été question de déduire du prix de vente les subventions accordées par les municipalités, les provinces et le Canada? Non, l'on n'a jamais fait, ni même suggéré une proposition aussi monstrueuse, jamais l'on n'avait entendu parler, dans ce pays, d'une pareille proposition avant que l'honorable député (M. Haggart) l'ait suggérée aujourd'hui.

Je suis étonné de voir l'honorable député proposer d'arracher de cette manière à la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond une voie ferrée qui lui appartient. Non, M. l'Orateur, le gouvernement du pays est trop honorable, la Couronne respecte trop ses sujets, pour s'emparer ainsi du bien d'autrui. Membre du parlement, j'aurais honte d'être le partisan d'un homme qui oserait faire une aussi absurde proposition.

Je tiens compte aux honorables membres de la gauche de leur désir d'avoir une enquête honnête, mais qu'ils n'aient pas recours aux méprisables tactiques que conseille l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, (M. Haggart). Traitons-nous les uns les autres franchement et honorablement, comme des Canadiens, et ne tentons pas de commettre une injustice aussi criante que celle que l'honorable député a proposée. Je ne suis pas prêt à dire quelle est la valeur de la propriété. C'est le devoir de l'opposition de s'enquérir des faits, et je ne veux pas la priver d'aucun de ses droits, mais qu'elle agisse honorablement, afin que sa conduite lui soit un titre auprès du peuple, et qu'elle ne préconise pas de méprisables et rigoureux procédés, de faire déchoir la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond de ses droits de propriété, afin que le gouvernement puisse ainsi obtenir possession de cette voie ferrée. Les hommes bien pensants ne toléreraient pas, de la part du

M. McMULLEN.

gouvernement, un acte que l'on considère, de la part de simples particuliers, excepté dans des circonstances exceptionnelles, comme un acte d'une rigueur extrême.

M. LAVERGNE : Je désire dire quelques mots en réponse à mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart). Je suis surpris de trouver dans la bouche d'un homme de son expérience et de sa position, les déclarations qu'il a faites. Suivant lui, la valeur du chemin est déterminée par la somme des obligations de la compagnie ; et ces obligations s'élevant à \$363,000, on doit prendre ce dernier chiffre comme représentant la valeur du chemin. Selon ce raisonnement, le Canada qui doit environ \$350,000,000, ne vaudrait pas plus que ce montant.

L'honorable député, a, par la suite, employé d'autres arguments. Il nous a dit que la compagnie avait en mains environ \$400,000 d'actions qu'elle n'avait pas transférées à la banque des Cantons de l'Est, et que toute sa dette s'élevait à \$363,000. La compagnie a reçu une subvention fédérale de \$287,000 et une subvention provinciale de \$340,000. En additionnant ces chiffres, nous avons une somme totale de \$1,390,000, à laquelle l'honorable député (M. Haggart) ajoute une subvention municipale de \$15,000, faisant en tout \$1,405,000. Alors, dit-il, la construction des 43 milles qui ne sont pas faits, coûtera environ \$570,000, et le nivellement de la voie coûtera à peu près \$30,000 de plus. Cela fait en tout \$2,025,000, en prenant les chiffres de l'honorable député. Et en face de ces chiffres, l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que cette voie ferrée ne vaut que \$363,000. Acceptant comme exacts les chiffres de l'honorable député, lesquels établissent que ce chemin, une fois achevé, coûtera réellement \$2,025,000, voyons ce que paie le gouvernement. \$64,000 par année durant 99 ans ; à l'expiration de ces 99 ans, nous cesserons de payer, et le chemin nous appartiera en pleine propriété. Or, \$64,000, au taux de 4 pour 100,—ce qui est un taux raisonnable pour une corporation,—représente un capital de \$1,600,000, et c'est là la somme que nous payons pour ce chemin de fer qui, une fois achevé, suivant les calculs de l'honorable député, coûtera \$2,025,000, de sorte que le gouvernement paie un intérêt de 4 pour 100 sur un montant qui est de \$425,000 moindre que le coût du chemin, en prenant les chiffres de l'honorable député.

On parle d'un intérêt de 3 pour 100, mais nous savons que les corporations ne peuvent obtenir l'argent à ce taux. Même le gouvernement du Canada, pour emprunter à 3 pour 100, est obligé de vendre ses bons au-dessous du pair. Les bons à 3 pour 100 se vendront peut-être à 90 ; mais même en fixant l'intérêt à 3 pour 100, le capital représenté par un intérêt annuel de \$64,000 serait de \$2,100,000, ou à peu près la somme à laquelle l'honorable député a évalué le chemin. Et cependant, l'honorable député dit que c'est là une transaction scandaleuse et qu'il est bien connu que cette voie ferrée ne vaut rien. Une telle déclaration n'est cependant pas appuyée sur les faits.

L'honorable député dit de plus que l'acquisition du chemin augmentera, au lieu de diminuer, le déficit que nous avons chaque année dans les recettes de l'Intercolonial, qui devra faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique et au Grand Tronc. L'autre jour, l'ex-ministre des Fi-

nances (M. Foster) nous a dit que l'Intercolonial prolongé jusqu'à Montréal ne serait pas en état de faire concurrence au Grand Tronc, qui a son terminus à Portland, parce que la distance de Montréal à Portland par la voie du Grand Tronc est de 400 milles plus courte que la distance de Montréal à Halifax par la voie de l'Intercolonial. Mais il n'a pas exposé la question aussi loyalement qu'il aurait dû le faire. Il a oublié de dire à cette Chambre que la distance de Liverpool à Portland est d'environ 500 milles plus longue que la distance de Liverpool à Halifax. Voilà une chose qu'il n'a pas prise en considération. Je suis convaincu que la route de Montréal à Halifax, par la voie de l'Intercolonial, est tout aussi avantageuse que celle du Grand Tronc *via* Portland, et que l'Intercolonial peut lutter avec le Grand Tronc à chances égales.

Relativement au chemin de fer Canadien du Pacifique, je réitère la déclaration que j'ai faite et que l'ex-ministre des Finances a trouvée très ridicule, et je répète qu'une différence de 76 milles sur une route de 1,200 à 1,400 milles ne vaut pas la peine qu'on en parle; je vais plus loin, et je dis que, même en tenant compte de cette différence dans la longueur de la route, si vous comparez les distances en partant de Saint-Jean, un autre terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, une différence de 240 milles environ, sur un parcours de 1,200 à 1,400 milles, n'empêchera pas l'Intercolonial, — s'il peut avoir le trafic, — de faire des affaires profitables. On a dit qu'il était absurde de croire qu'il y avait sur la ligne du chemin de fer du Comté de Drummond assez de bois prêt à être expédié pour charger 8,000 ou 10,000 wagons.

Je ne suis pas suffisamment renseigné pour rien affirmer positivement, mais par ce que je sais des scieries qui fonctionnent jour et nuit à Forrestdale, Mitchell et Moose-Park, je sais personnellement que la moitié de cette quantité est prête à être expédiée, y compris le bois scié, la pâte de bois et toutes les autres sortes de bois.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps sur cette question, mais je dois dire en terminant que les assertions de l'honorable député ne reposent que sur des calomnies. Il ne peut rien prouver de ce qu'il affirme; il n'a pas la moindre preuve que la banque serait disposée à fermer ce chemin, si l'argent qui lui est dû lui était payé.

M. SPROULE : Je ferai remarquer la manière irrégulière dont ce bill est discuté, et je demanderai à la Chambre de discuter le bill lui-même. D'après nos règlements, les bills doivent être imprimés en anglais et en français, avant de subir la deuxième lecture, et celui-ci n'est pas imprimé du tout. Il n'est pas même sur l'ordre du jour. D'après nos règlements, la Chambre n'est pas même saisie de la question.

Je considère que c'est un mauvais précédent à établir, et bien que la chose ait été faite de consentement mutuel, la question est tellement importante que, plus tard, on s'en prévendra bien souvent pour justifier d'autres irrégularités du même genre. De plus, la session est tellement près de finir, qu'il est impossible de donner à ce bill toute l'attention que mérite son importance. Il engage l'Etat dans des dépenses considérables et lui fait approuver une opération qui, autant que nous pouvons nous en rendre compte, paraît entourée de nuages.

J'ai été surpris de la vigueur avec laquelle l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen)

l'a défendue, car plus souvent que tout autre en cette Chambre il a dénoncé, condamné l'extravagance. Il parlait sans cesse d'économie. Il n'y a aucune économie dans ce projet, et cependant, il n'a pas un mot pour le blâmer; il ne demande même pas les renseignements qui pourraient le mettre à même de juger si l'affaire est bonne ou mauvaise. Il semble trouver mauvais que nous critiquions ce bill. Nous avons pourtant le droit de demander à quoi il nous engage et ce que nous recevons du chemin de fer du Grand Tronc, en retour de ce que nous donnons. Pendant 99 ans, nous aurons à payer à cette compagnie \$140,000 par année. A 4 pour 100, cela représente un capital de \$3,500,000. Les plus jeunes d'entre nous seront disparus de ce monde depuis longtemps que cette dépense se continuera toujours. Nous lions le pays pendant un siècle, et que recevons nous en échange? Nous recevons ce qu'on prétend être un intérêt indivis dans un matériel. Nous obtenons le droit de nous servir de la voie du Grand Tronc, et lui retirera \$8 pour chaque \$2 que nous gagnerons. Nous payons ce qui est supposé être la moitié du coût, pendant que l'usage que nous en ferons ne nous rapportera que \$2 quand la compagnie en retirera \$8. Est-ce juste pour le pays? J'ai posé l'autre jour une question que je répète aujourd'hui. Si je formais une société avec le ministre des Chemins de fer et Canaux pour l'achat d'un matériel dont l'exploitation devrait lui rapporter \$8 et à moi \$2, serait-il juste de me demander de payer la moitié du prix du matériel? Raisonnablement, je ne devrais payer qu'un cinquième de la somme qu'il aurait lui-même à payer. Mais l'Etat paie la moitié du coût et ne reçoit qu'un cinquième des revenus. Je maintiens que c'est un mauvais marché, qu'on aura de la difficulté à faire accepter au peuple.

Que donnons-nous encore? Nous donnons \$300,000 pour des améliorations au pont Victoria. On prétend que le chemin de fer du Grand Tronc, dans son propre intérêt était obligé de faire cette dépense s'il voulait être en état de transporter tout le trafic qu'il s'attend à avoir dans un avenir très rapproché, et non seulement qu'il était obligé de la faire, mais qu'il était disposé à la faire.

Certains personnages s'opposent à ce que nous discutons cette question dans cette Chambre. Le débat a souvent été interrompu par l'honorable député de Lincoln (M. Gibson). La Chambre a cependant droit de discuter la sagesse de cette entreprise, et l'honorable député de Lincoln, plus que tout autre, devrait s'abstenir d'y mettre des obstacles, lui, un entrepreneur, qui espère mettre la main sur une partie de cet argent qu'il aide à voter. Jusqu'à quel point ses accointances avec cette entreprise affectent-elles son indépendance comme membre de cette Chambre? Dès que nous aurons voté ces \$300,000, comme nous allons le faire dans quelque temps, il aura une entreprise qui lui mettra entre les mains une partie de cet argent. Il devrait au moins garder le silence et chercher à se cacher au lieu d'interrompre ceux qui essaient de faire leur devoir. Sa conduite est injuste et indélicat, et ses électeurs lui en demanderont compte. Plus que tout autre, il devrait retenir sa langue, lorsque nous discutons cette question.

Durant la présente session, nous avons introduit une clause dans tous les bills de chemins de fer décrétant que les autres compagnies auront le droit de se servir de la ligne de cette compagnie à laquelle une charte est accordée, en payant un

prix raisonnable déterminé d'après le nombre de voitures et la quantité de marchandises transportées. Pourquoi faisons-nous cela? Parce que l'Etat a fortement subventionné ces chemins et que nous ne devons pas nous départir des droits dans le Grand Tronc de chemin de fer. Il a donné à cette compagnie des millions de piastres pour lesquelles il ne recevra jamais un sou. Si nous avons besoin que l'Intercolonial passe quelques milles sur sa voie, nous devrions pouvoir l'obtenir sans payer un prix aussi exorbitant, équivalant à une somme de \$5,540,000.

Le pays n'approuvera pas un marché comme celui-là, et je suis d'opinion que les électeurs du Canada en demanderont un compte sévère à nos honorables adversaires quand le temps sera venu.

Une VOIX: Adopté.

M. SPROULE: J'entends quelqu'un crier "adopté." Il a hâte de voir ce projet adopté. S'il adoptait plutôt le parti d'avoir plus de cervelle et plus de considération pour les intérêts de ses électeurs, cela vaudrait beaucoup mieux.

Passons maintenant à l'arrangement conclu avec le chemin de fer du Comté de Drummond. En quoi consiste-t-il? Nous possédons très peu de renseignements à ce sujet. L'honorable député d'Arthabaska (M. Lavergne) qui m'a précédé, a défendu le projet avec une chaleur qui ne lui est pas habituelle. On me dit qu'une rumeur assez généralement répandue veut que notre honorable collègue soit sur le point de renoncer à la vie parlementaire pour entrer dans la magistrature, qu'il en a la promesse dans sa poche, ou que dans quelques jours, il sera fait juge. Si cette rumeur est fondée, quel droit a-t-il de venir faire la leçon à ceux qui font leur devoir en surveillant les intérêts du pays?

M. LAVERGNE: Sur cette question, je représente plus de monde que vous.

M. FOSTER: Combien de temps l'honorable député les représentera-t-il après avoir été fait juge?

M. SPROULE: Il est possible qu'il représente actuellement plus d'électeurs que moi, mais comment les représente-t-il? Si cette rumeur dit vrai, il a cessé de les représenter, il les représente mal, il ignore leurs intérêts et ne songe qu'aux siens. Lorsqu'il sera fait juge, élèvera-t-il la voix....

M. TALBOT: A la question.

M. SPROULE: Cette question n'est-elle pas assez importante? L'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) et d'autres encore s'apercevront avant longtemps qu'elle l'est suffisamment.

A quoi nous oblige cet arrangement? Les paiements auxquels nous nous engageons représentent un capital de \$1,750,000, que nous aurions à payer si nous devions emprunter l'argent demain, et cela pour un chemin de fer qui aurait pu être vendu par le shérif, en tout temps, pour \$400,000.

Il y a quelques jours, quelqu'un me disait qu'il a été offert en vente, il y a à peine quelques mois, pour \$400,000, avec tout ce qui lui appartient et que les propriétaires auraient été trop heureux de mettre la main sur ce magot. Cependant, on nous

M. SPROULE.

demande, aujourd'hui, une somme équivalente à \$1,750,000, sans parler du matériel dont nous ignorons la valeur et qui peut nous coûter \$75,000, ou \$100,000, ou \$200,000—tout est laissé au ministre des Chemins de fer et Canaux, qui peut négocier l'affaire privément avec les intéressés. Ces derniers peuvent faire valoir auprès de lui certaines considérations politiques, lui promettre de l'appui dans la législature de Québec. Ce marché peut mettre de fortes sommes dans la poche de certains particuliers, mais il ne donnera pas satisfaction à la population.

Nous voudrions en connaître mieux les détails, et on ne nous donne pas le temps de faire une enquête, et on nous refuse les informations qui nous permettraient de juger ce que le pays peut attendre de cet arrangement. Il m'a l'air d'être passablement dans le genre de celui de la Baie des Chaleurs, que nous avons eu il y a quelques années. Si le Sénat tenait une enquête sur la question, je crois qu'elle ferait connaître beaucoup de choses que nous ignorons, car, si je suis bien informé, cet arrangement a donné lieu à des transactions qui ne peuvent pas supporter la lumière du jour, et qui ne font pas honneur à ceux qui y ont été mêlés.

Voyons maintenant ce que le pays en retirera. Nous aurons le droit de faire venir l'Intercolonial jusqu'à Montréal, le droit de passer sur quelques milles de voie ferrée appartenant au Grand Tronc, chemin de fer à qui nous avons donné des millions de piastres de subvention; nous aurons aussi le droit de transporter le trafic des provinces de l'ouest sur l'Intercolonial à partir de Montréal.

On prétend que cela aura pour résultat de faire de l'Intercolonial un chemin de fer payant. Si on prend comme base de comparaison la quantité de trafic que le chemin de fer Canadien du Pacifique a transporté sur sa ligne, d'après ses rapports de l'an dernier, je crois que la quantité de trafic que l'Intercolonial aura à transporter n'égalera pas la dixième partie de ce qu'on nous a représenté qu'elle serait.

Je considère, pour ma part, que nous faisons un très mauvais marché, et que nous engageons le pays dans des dépenses considérables que rien ne justifie, et je considère aussi que nos adversaires ne réussiront pas à faire approuver cet arrangement par le peuple aux prochaines élections.

Quels sont ces droits que nous obtenons? Nous obtenons le droit de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, où il y a déjà trois ou quatre chemins de fer qui se disputent le trafic de l'ouest venant à Montréal. Pouvons-nous espérer augmenter beaucoup ce trafic par ce moyen. Cela n'est pas probable, et il est à supposer que l'Intercolonial ne donnera pas plus de profits qu'avant. Les grands expéditeurs en retireront-ils quelques avantages? Je ne le crois pas, car, après comme avant, ils continueront à suivre la route la plus courte, puisqu'elle est moins dispendieuse pour le transport des marchandises. Il n'est pas probable qu'ils se servent de l'Intercolonial, s'ils peuvent prendre le chemin de fer Canadien du Pacifique et atteindre un port de mer par une voie plus courte. S'il fallait prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, il faudrait construire un pont sur le Saint-Laurent, en face de Québec, et cela nous aurait coûté le quart du projet actuel. Nous aurions pu ensuite demander un droit de passage sur la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, puisque nous lui en accordons un sur une partie du chemin du gouvernement. Nous

avons le droit de faire cela, et de cette manière, nous n'aurions pas eu à lutter contre une ligne rivale, nous aurions retiré plus de profits à moins de frais, et nous aurions eu un pont sur le Saint-Laurent à Québec, qui est devenu une nécessité.

Même avec le projet actuel, ce pont devra être construit, quand même. On nous dit qu'il sera construit et que c'est l'Etat qui le fera construire. Autrement, nous aurions eu tous les avantages qu'on attend du projet actuel pour le quart de ce que nous aurons à payer, et beaucoup d'autres avantages en plus.

D'un autre côté, sommes-nous justifiables de permettre que ce bill soit ainsi adopté à la vapeur ? Il n'est seulement pas encore imprimé, et il est soumis à la considération de la Chambre. Nous sommes à la fin de la session, et il ne reste que quelques membres présents. Plus de la moitié de la députation est rentrée dans ses foyers, ne prenant plus d'intérêt à nos délibérations. Cette conduite du gouvernement est la plus étrange que j'aie jamais vue, dans aucun parlement, et il y a 19 ans que je siège ici. Les intérêts du pays sont entièrement ignorés. Nous devrions voter pour que ce bill ne subisse pas aujourd'hui sa troisième lecture, mais qu'elle soit remise à six mois, car c'est la seule manière d'en disposer dans l'intérêt du pays.

M. GIBSON : Je n'aurais probablement pas pris la parole sur cette question, qui a été traitée avec tant de talents par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et les autres orateurs qui l'ont appuyée, sans les insinuations que l'opposition sous la conduite du vertueux ex-ministre des Finances s'est permises à mon égard.

M. SPROULE : Ce ne sont pas des insinuations, mais une affirmation directe. Tout le monde sait que ce que j'ai dit est vrai.

M. GIBSON : Je désire faire bien comprendre à l'honorable député qu'à titre d'entrepreneur public, sans la moindre intervention du gouvernement, soit en plus, soit en moins, j'ai obtenu une entreprise après un concours public ouvert à tous les entrepreneurs. Des hommes capables ont été invités à envoyer des soumissions pour ces travaux, longtemps avant que j'eusse entendu parler de l'achat du chemin de fer du comté de Drummond ou du droit de passage du gouvernement sur la voie du Grand Tronc de chemin de fer. L'ex-ministre des Finances, avec toute l'habileté dont il est doué, a cherché à créer sur mon compte une fâcheuse impression à propos de cette question. En 1891, j'occupais une position à peu près semblable lorsque je construisais pour le Grand Tronc de chemin de fer, le tunnel de Sainte-Claire, destiné à relier la province de l'Ontario à l'Etat du Michigan. J'ai exécuté ces travaux pour le Grand Tronc de chemin de fer, et un bon gouvernement tory était alors au pouvoir. J'étais à cette époque membre de cette Chambre, et je crois savoir que le gouvernement du jour fit voter \$375,000 des deniers publics pour aider à cette entreprise. A cette occasion, ni l'ex-ministre des Finances, ni aucun de ses partisans ne m'ont accusé de violer l'acte concernant l'indépendance des membres du parlement.

M. SPROULE : Le cas actuel est différent.

M. GIBSON : M. l'Orateur, je suis obligé de demander votre protection contre ce vulnérable

député. Les règlements ne me permettent pas de l'appeler vulgaire, bien qu'il mérite l'épithète.

Comme je l'ai dit, je tiens à bien définir ma position devant la Chambre. Rien n'est plus déloyal que des insinuations, et personne ici n'est capable d'en faire de plus viles que l'ex-ministre des Finances.

M. SPROULE : J'en appelle aux règlements.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Gibson) ne doit pas accuser un député de faire des insinuations viles.

M. GIBSON : Alors, je retire le mot viles, et je dirai que c'est son habitude de faire beaucoup d'insinuations. De fait, jamais il ne prend la parole sans lancer des insinuations contre les membres de la droite.

Il a aussi eu la bonne idée de faire des comparaisons à propos du marché qui est maintenant soumis à l'approbation de la Chambre. Avant de terminer les explications personnelles que j'avais à donner, je déclare que personne dans cette Chambre, soit du côté ministériel, soit du côté de l'opposition, ne peut dire que le gouvernement ait quelque chose à voir dans mon contrat avec le Grand Tronc de chemin de fer. Pour ce qui me concerne, même si le Grand Tronc de chemin de fer volait l'argent nécessaire à cette entreprise, cela ne me regarderait pas. S'il ne recevait pas un sou du gouvernement, ma position resterait la même. Je suis un entrepreneur public, et je ne vois pas que ma réputation soit en jeu parce qu'il a plu au gouvernement de conclure un marché avec le Grand Tronc de chemin de fer. Cela ne me concerne pas plus que celui qui vend une brouette ou un rail à la compagnie. Je n'accuserais pas l'honorable député de Bruce-est (M. Cargill) d'être mû par des motifs inavouables, s'il votait pour cette proposition, sous prétexte qu'il fournit des traverses de chemin de fer au Grand Tronc.

Après avoir clairement expliqué ma position sur cette question, je désire dire au ministre des Finances....

Une VOIX : L'ex.

M. GIBSON : Oui, beaucoup ex ; j'espère qu'il sera longtemps ex et double ex. J'ai un mot à dire de quelques-unes de ses remarques au sujet de ce projet. Je ne parlerai pas de celles de l'honorable député de Grey-est, parce que ce qu'il dit ne compte pas. Personne ne prétendra que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ne sait pas administrer ses affaires. Il n'y a pas de meilleurs administrateurs de chemins de fer que les hommes qui sont à la tête de cette compagnie. Or, je dirai que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu un droit de passage sur la voie du Grand Tronc sur un parcours de 3½ ou 40 milles entre Hamilton et Toronto, et que, pour ce privilège, il paie \$1,000 par mille, par année, sans compter sa proportion dans les frais d'entretien. Je dois dire aussi que ce bail est fait pour 50 ans, et à l'expiration, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'aura aucun droit de propriété sur le chemin et qu'il appartiendra uniquement à la Compagnie du Grand Tronc.

Quelle différence y a-t-il entre ce marché et celui qui a donné lieu à de si vives discussions dans cette Chambre ? Personne ne peut contester le droit du

chemin de fer Canadien du Pacifique de faire des arrangements avec le Grand Tronc de chemin de fer, ni prétendre qu'il n'y a pas un grand avantage pour deux compagnies rivales de se servir de la même voie. Cet arrangement équivalait à un loyer de 4 ou 5 pour 100. Le Grand Tronc de chemin de fer loue sa voie au chemin de fer Canadien du Pacifique aux conditions que je viens d'indiquer, et le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a qu'un simple droit de passage. Il ne peut ni prendre, ni laisser descendre un seul voyageur entre Hamilton et Toronto, et quand il vend des billets pour un endroit quelconque entre ces deux villes, 85 pour 100 de ce trafic local va au Grand Tronc de chemin de fer. Quelle différence y a-t-il entre cela et le marché qu'on nous soumet ?

Grâce à la prudence du ministre des Chemins de fer et Canaux, l'Intercolonial d'après les termes de son contrat peut prendre ou déposer des voyageurs tout le long de la ligne exploitée en commun, ce qui démontre que les conditions de ce marché sont beaucoup plus favorables que celles du marché du chemin de fer Canadien du Pacifique avec le Grand Tronc de chemin de fer entre Hamilton et Toronto.

L'ex-ministre des Finances et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux ont beaucoup insisté sur les sommes considérables que cette entreprise allait coûter au pays. L'ex-ministre des Finances dans ses calculs arrive jusqu'à \$7,000,000. Si un homme d'affaires dont le bureau serait situé dans une ruelle, et qui paierait \$1,000 de loyer par année, transporterait ce bureau sur une rue principale, où il aurait à payer un loyer de \$3,000, l'agence Bradstreet l'inscrirait-il le lendemain comme ayant contracté des obligations pour \$100,000 ? Voilà cependant la proposition émise par l'ex-ministre des Finances, quand il prétend que l'Etat se rend responsable d'une dette de \$7,000,000. Il ne vent pas du projet, parce que ce n'est par lui qui aura le maniement de ces \$7,000,000. Toutes les récriminations du chef actuel de l'opposition et de ses partisans proviennent de ce qu'ils n'ont pas en assez de capacité financière pour régler la question. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit qu'il l'avait étudiée. J'espère que pour une fois, il a étudié une question, car du temps qu'il était ministre, il avait l'habitude de dire : " Je ne connais rien de cette affaire, je laisse ce soin à mon sous-ministre et aux employés du ministère."

Quand on le questionnait au sujet des dépenses du pont Curran, il répondait qu'il n'en connaissait rien. Chose étrange, il paraît en connaître long sur le présent contrat, pour tout ce qui concerne le Grand Tronc de chemin de fer et l'Intercolonial. Il n'était pas assez homme d'affaires pour régler cette question. Il nous a dit que de son temps le ministère des Chemins de fer et Canaux était administré autrement qu'à présent. Oui, grâce à Dieu, ce ministère n'est plus administré comme il l'était. Tous ceux qui viennent ici pour voir les membres du cabinet, rendent témoignage à la manière franche, cordiale et pratique dont ils sont reçus.

Je dirai maintenant un mot du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Pas un homme de chemin de fer ne prétendra qu'un chemin de fer qui s'arrête brusquement à 176 milles d'une grande ville comme Montréal peut avoir du succès. Nous savons tous aussi que pendant des années et des années, l'Intercolonial n'était pas représenté aux réunions de l'association des agents de passagers et de fret de l'Amérique du Nord.

M. GIBSON.

Quand l'Intercolonial ira jusqu'à Montréal, il pourra assister à ces conventions et poser ses conditions quant aux taux et obtenir sa part du trafic du pays.

M. FOSTER : Pourquoi plus à présent qu'avant ?

M. GIBSON : Parce que lorsque le chemin sera prolongé jusqu'à Montréal, il sera en état d'établir un tarif de transport avec d'autres lignes.

M. FOSTER : Quel tarif de transport peut-il faire aujourd'hui qu'il ne pouvait faire alors ?

M. GIBSON : Il ne pouvait établir de tarif du tout si ce n'est sur le Grand Tronc. Il n'y avait qu'un chemin de fer. Aujourd'hui, il peut établir un tarif soit avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, soit avec le Grand Tronc, et il fera par conséquent la concurrence pour les affaires allant à l'ouest de Montréal. Il n'avait pas une part de ces opérations, lorsqu'il s'arrêtait à la Pointe-Lévis. Maintenant, quant à l'état du chemin. . . .

M. FOSTER : L'honorable député (M. Gibson) me permettra-t-il de lui poser une question ? Cette question est de savoir si avant le présent arrangement, le chemin de fer Intercolonial, sur le fret provenant du chemin de fer Intercolonial, n'avait pas le droit, et ne l'exerçait pas, d'établir un tarif jusqu'à Toronto à partir d'aucun point sur le chemin de fer du Grand Tronc ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelques fois, nous le pouvions, et quelques fois nous ne le pouvions pas.

M. FOSTER : N'avez-vous pas le droit de le faire, et ne l'avez-vous pas fait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, nous n'avions pas ce droit.

M. FOSTER : Pouvez-vous faire davantage maintenant ?

M. GIBSON : On a soufflé à l'ex-ministre des Finances de me poser une question, et, naturellement, je ne connais rien de . . .

M. FOSTER : Alors, pourquoi en parlez-vous ?

M. GIBSON : Attendez une minute, et vous pourrez rire lorsque j'aurai fini. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a soufflé à l'ex-ministre des Finances (M. Foster) de me poser une question sur les tarifs de fret, et de me demander si le chemin de fer Intercolonial pouvait établir des tarifs de fret d'entier parcours sur le Grand Tronc à l'ouest de Lévis. Il le pouvait, comme l'a dit le ministre des Chemins de fer et Canaux, mais il était entièrement à la merci du tarif que le Grand Tronc pourrait juger à propos d'exiger d'eux.

Maintenant, lorsque le chemin de fer arrivera à Montréal, l'agent du chemin de fer Intercolonial aura le pouvoir de dire au Grand Tronc : Si vous ne voulez pas transporter notre fret jusqu'à Toronto sur notre ligne à tel tarif, le chemin de fer Canadien du Pacifique l'expédiera, ou bien nous pourrions l'envoyer par eau. J'ai été très heureux d'entendre l'honorable député de Compton (M. Pope) donner une si haute réputation au chemin du comté de Drummond. Il connaît le chemin, et il l'a par-

couru, mais j'ai été étonné d'entendre l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) critiquer M. Ridout, l'ingénieur du gouvernement, pour son inspection rapide du chemin de fer du comté de Drummond. L'honorable monsieur (M. Haggart) ne sait-il pas que chaque chemin de fer que lui et son gouvernement approuvait a fait le sujet d'un rapport de M. Ridout, qui déclarait avoir examiné l'état de ce chemin et l'avoir trouvé satisfaisant, et l'ex-ministre (M. Haggart) prétend-il dire que M. Ridout avait marché sur chaque traverse de ces chemins de fer avant de faire son rapport? Pas du tout, mais dans le but de dénigrer ce chemin, l'honorable monsieur dit que M. Ridout est descendu un jour et est revenu le lendemain. Eh bien! supposons que M. Ridout ait fait cela, n'est-ce pas la manière d'examiner un chemin de fer, soit sur la locomotive en avant, soit sur le dernier wagon, et de parcourir ainsi toute la ligne? Je crois qu'il était très injuste de la part de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux de jeter le blâme sur le rapport de M. Ridout, qui a été fait dans les mêmes conditions que ses rapports sur tous les autres chemins de fer que l'ancien gouvernement approuvait. L'honorable député de Grey (M. Sproule) a dit qu'il aurait construit un pont à Québec et amené la ligne à Montréal par une autre route. L'honorable monsieur (M. Sproule) sait-il que l'on évalue à cinq ou six millions la construction d'un pont à Québec?

M. CASGRAIN : Non.

M. GIBSON : Eh bien ! à combien?

M. CASGRAIN : La députation qui est venue ici l'autre jour pour avoir une entrevue avec le premier ministre, a présenté des calculs établissant que le pont coûterait environ trois millions.

M. SPROULE : Et qu'une compagnie pouvait fournir la plus grande partie de cette somme.

M. GIBSON : Alors, je demanderai à l'honorable député de Grey (M. Sproule) si l'on pourrait emprunter cet argent pour moins de 5 pour 100 d'intérêt?

M. SPROULE : Oui.

M. GIBSON : Non, vous seriez tout de suite obligé de payer \$150,000 d'intérêt sur l'argent nécessaire à la construction de ce pont, et vous vous trouveriez encore à 176 milles de Montréal. Sans parler de la construction de ces 176 milles de chemin de fer, étudions un instant les facilités que le Grand Tronc de chemin de fer donne au chemin de fer Intercolonial, et l'avantage de leurs termini à Montréal. Eh quoi ! si le gouvernement était obligé d'acheter aujourd'hui le droit de passage jusqu'à un point central dans la ville de Montréal, ce droit de passage seul coûterait au moins cinq millions. C'est de cette manière que l'honorable député de Grey voudrait amener le chemin de fer Intercolonial à Montréal. Je suis certain que si l'affaire eût été laissée à l'administration de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, en tenant compte de ses exploits dans l'affaire du pont Curran, il en aurait coûté environ dix-sept millions pour amener le chemin de fer dans Montréal.

Je félicite le gouvernement du jour de l'habileté qu'il a déployée dans cette affaire, je le félicite de ce qu'il a fait dans l'intérêt du pays en sauvegardant

les droits du peuple, et je le félicite de la manière admirable dont il a conclu cet arrangement.

M. POWELL : J'ai très peu de mots à dire avant que cette motion soit mise aux voix. Quelques chiffres se sont présentés à mon esprit en examinant avec soin cette transaction, et la question se présente en deux phases. Premièrement, l'opportunité du prolongement jusqu'à Montréal, et secondement, la nature du marché fait par le gouvernement avec le Grand Tronc de chemin de fer et la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond. Quant à l'opportunité d'arriver jusqu'à Montréal, je dois avouer que j'ai toujours désiré voir le chemin de fer Intercolonial arriver jusqu'à un grand centre commercial comme Montréal. Cependant, après avoir étudié l'affaire avec soin, je dois dire que ce désir s'est considérablement affaibli, s'il n'a pas, je le crains, disparu.

Le trafic sur cette ligne devra être étudié à trois points de vue. Premièrement, au point de vue du trafic local, secondement, au point de vue du trafic direct commençant et finissant à Montréal, et commençant et finissant à des endroits sur le présent chemin de fer Intercolonial, et troisièmement, le trafic entre des points le long du chemin de fer Intercolonial et des points à l'ouest de Montréal. Nous pouvons mettre immédiatement de côté la considération du trafic local comme source de revenu dans cette affaire. L'exploitation du chemin de fer par l'Etat sera si dispendieuse, d'après l'expérience du passé, que tous les revenus provenant du trafic local seront absorbés par les dépenses. Je dois dire que sous la présente administration, le revenu net n'est que de \$29,000 pour le trafic qui va se terminer et commencer à des points à l'ouest de Montréal ; si c'est l'intention du gouvernement — et il semble admis que telle est son intention, — d'aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur le Saint-Laurent à Québec, alors je prétends qu'il n'y a nullement lieu de demander le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à Montréal, du moins en ce qui concerne les trafic direct avec des points au delà de Montréal. Je dis qu'il n'y a nullement lieu de le demander, parce qu'on n'a rien à gagner en ayant le terminus à Lévis. Arrivé à Montréal, le chemin de fer Intercolonial entrera en concurrence pour le fret à l'ouest de cette ville, avec le Grand Tronc de chemin de fer, le chemin de fer Canadien du Pacifique et les routes fluviales. Voilà les trois seuls concurrents, et vous auriez à Québec les trois mêmes facilités de concurrence.

En donnant un pont à Québec, nous avons la concurrence avec le Grand Tronc de chemin de fer et le Canadien du Pacifique et les facilités de transport fluviales jusqu'à des points du Canada à l'ouest de Montréal. Donc, en ce qui concerne le trafic direct au delà de Montréal, il n'y a aucune importance quelconque au point de vue de la stratégie à avoir le terminus du chemin de fer Intercolonial à Montréal. Quant au trafic direct par l'Intercolonial qui se terminera à Montréal, et le trafic direct qui partira à Montréal pour les provinces maritimes et la partie est de Québec, j'admets que l'aspect paraît favorable, mais examinons-le avec soin. Qu'est-ce que cela représente? La ville de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, est un point difficile.

Pour tout le trafic pris entre ce point et la ville de Saint-Jean, ce prolongement n'est d'aucune utilité quelconque. Le chemin de fer Intercolonial aura à subir la concurrence d'une route plus courte

de 75 à 250 milles. Pour le trafic entre Moncton et Halifax, l'on pourrait presque dire que ce prolongement ne sera d'aucune utilité. Le chemin de fer Intercolonial aura également à faire la concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique dont la ligne est de 75 milles plus courte. Je ne sais pas comment il se fait que ceux d'entre nous qui habitent à des endroits à l'est de Moncton, savent que lorsqu'ils viennent à Montréal, ils voyagent toujours par le chemin de fer Canadien du Pacifique, bien que le chemin de fer Intercolonial soit une route plus sûre, à moins que ce ne soit le désir instinctif chez tous d'arriver à destination par la route la plus courte possible. Le fret et les voyageurs, toutes autres choses étant égales d'ailleurs, prennent la route la plus courte. La géographie est contre le chemin de fer Intercolonial relativement à ces deux sources de trafic. Quant à la partie de la ligne s'étendant de la Rivière-du-Loup à Lévis, la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, avec son terminus à Montréal, à travers cette partie du chemin si peu rémunératrice qu'elle a consenti à accepter pour 125 milles en très bon état, la somme de \$1,500,000, ou \$12,000 par mille. Une certaine quantité de trafic direct se rendra dans cette partie de la ligne et il en viendra, mais très peu. Il n'y a pas grand trafic sur les parties de la ligne entre Moncton et la Rivière-du-Loup. Le commerce est faible; le pays est pauvre et les perspectives ne sont pas engageantes. Je causais l'autre jour avec quelques-uns des principaux marchands de Montréal, qui vendent des marchandises pesantes, et ils me disaient qu'une grande proportion de leurs marchandises sont expédiées, non pas par chemin de fer aux provinces maritimes, mais qu'ils profitent des communications par eau que leur offrent le fleuve et le golfe Saint-Laurent. Pour le transport de ces marchandises, le prolongement permettra au chemin de fer Intercolonial de faire la concurrence mais à des taux les moins profitables.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux, l'autre jour, lorsque cette affaire a été discutée, a appuyé sa politique sur la prétention que ce prolongement jusqu'à Montréal allait aider à payer le déficit sur l'Intercolonial, qui, sous sa présente administration, est redevenu considérable, et à transformer le déficit en un excédant. C'est la seule raison qu'il ait donnée. Il a fait reposer tout le projet sur cette prétention, et sur cette prétention seule. A part ce désir que je partage et que partage, je crois, tout homme des provinces maritimes, d'avoir le terminus du chemin de fer Intercolonial à Montréal, si c'est une légitime entreprise commerciale et si elle n'impose pas de nouvelles charges au pays, la seule chose que le ministre des Chemins de fer et Canaux ait avancé à l'appui de sa proposition, c'est la déclaration que l'augmentation de trafic sur le chemin transformerait le déficit sur l'Intercolonial en un excédant. Pour soutenir cette prétention, quels arguments a-t-il apportés? En premier lieu, il a dit qu'il y aurait une augmentation de 630,000 voyageurs par année, et dans le trafic, une augmentation de plus de 200,000 tonnes par année. Examinons ces chiffres un instant. D'abord, nous devons nous rappeler que ce chemin de fer ne va donner lieu à aucun trafic; il doit compter exclusivement sur le trafic des autres lignes. A cause de ce prolongement, il ne viendra pas un seul voyageur direct de plus des provinces maritimes d'aucun point à l'est de Lévis pour Montréal, ou l'ouest. Nous ne pourrions avoir de trafic direct sur ce che-

M. POWELL.

min jusqu'à Montréal qu'en prenant au chemin de fer Canadien du Pacifique une partie des voyageurs que transporte aujourd'hui ce chemin. J'ai voyagé des douzaines de fois entre Montréal et les provinces maritimes,—plusieurs membres de cette Chambre ont fait la même chose—et j'affirme qu'il n'y avait pas vingt voyageurs par jour en moyenne allant directement des provinces maritimes à Montréal; et le mouvement direct des voyageurs sur l'Intercolonial ne peut venir que de ce faible mouvement. Allons-nous l'avoir? La plus grande partie de ce mouvement se fait de Saint-Jean à Montréal.

Nous n'aurons qu'une bagatelle si, toutefois, nous en avons. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a déposé sur le bureau de la Chambre un certificat du sous-ministre des Chemins de fer et Canaux estimant que le nombre supplémentaire de voyageurs à transporter, comme résultat de ce prolongement, serait de 630,000 par année. Je ne sais pas comment le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux a pu donner un tel certificat. Il doit y avoir erreur. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dû lui demander quel serait le nombre supplémentaire de voyageurs pendant les quatre-vingt-dix-neuf ans au lieu d'une année; car pour ces quatre-vingt-dix-neuf ans, son estimation serait probablement exact, sur la base du présent trafic. Malgré le grand respect que j'ai pour le sous-ministre, je dis que c'est absolument absurde. Six cent voyageurs de plus par jour! Nous supposons qu'une juste proportion des voyageurs passant par ce prolongement sera attribuée au mouvement local. Sur ce nombre, nous prendrions cent mille comme chiffre extrême. Le nombre actuel de voyageurs paraît être de 23,000 d'après le second rapport. Le reste donc, ou 530,000 devront être des voyageurs d'entier parcours. Si tel est le cas, ils doivent voyager depuis Lévis ou des points à l'est jusqu'à Montréal ou de Montréal à Lévis ou aux points à l'est. Allouons pour eux \$3 par tête, le taux des billets de retour, sur le prolongement seul, que résulte-t-il? Il y aura en moyenne 1,700 voyageurs d'entier parcours par jour entre Montréal et Québec, ou trente pleines voitures. Je ne m'étonne pas que la Chambre ait ri de l'absurdité des chiffres de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Le chemin de fer Canadien du Pacifique ne va-t-il pas avoir sa pleine part des voyageurs d'entier parcours venant des provinces maritimes, ou s'y rendant? Il l'aura certainement. Il en sera de même du mouvement pour Québec et Montréal, et de ces deux villes, parce que c'est la route la plus avantageuse, parce que les voyageurs par les autres routes auront à traverser par le bateau à Québec. Examinons encore ce calcul, et voyons le résultat. D'après le calcul de l'honorable monsieur, il y aura près de 1,800 voyageurs par jour sur ce prolongement.

Une voiture à voyageurs contient environ soixante voyageurs, de sorte que cela signifie, comme je l'ai dit, que nous aurons trente voitures complètement remplies de voyageurs, passant, quinze dans un sens et quinze dans l'autre, entre la ville de Montréal et Lévis, chaque jour de chaque année. Mais! M. l'Orateur, ce n'est rien moins qu'une absurdité! Loïn d'y avoir 2,000 voyageurs par jour dans un sens et dans l'autre, je laisse à tout honorable monsieur qui connaît le chemin si, en moyenne, il y aura plus de trente voyageurs sur les trains d'entier parcours chaque jour de l'année sur

les deux chemins de fer, le prolongement et le Grand Tronc réunis. Alors, le ministre des Chemins de fer et Canaux fait dans son estimation une erreur de 1,800 voyageurs, 1,770 pour chaque jour de l'année. L'honorable monsieur a dit qu'ils allaient transformer un déficit en un excédant de \$500,000 par année. Il a présenté des données dans ses calculs de l'augmentation du mouvement de fret et des voyageurs pour réduire son fantôme d'excédant de \$500,000 à un déficit de \$750,000 à \$1,000,000, et, lorsque le chemin sera en exploitation la logique des faits et l'expérience lui montrera l'énormité de ses prophéties et les lourds fardeaux qu'il a imposés au pays.

Il n'est pas opportun pour une autre raison. Nous avons déjà subventionné une ligne qui sera construite le long de la rive sud du Saint-Laurent entre Québec et Montréal, une troisième ligne parallèle à celle-ci. Nous sommes obligés par la loi de payer \$3,200 par mille pour chaque mille de ce chemin construit le long de la rive sud; et cependant, ou nous demande en même temps d'acheter à un prix énorme cette ligne qui fera la concurrence à celle que nous subventionnons, et de nous placer dans l'absurde position d'aider et de détruire en même temps la même entreprise.

Malaisant cet aspect de côté, parce que je ne veux pas prendre le temps de la Chambre, laissez-moi parler du contrat lui-même. Un contrat plus absurde n'a jamais été soumis à l'approbation et à la ratification d'une assemblée d'hommes sains d'esprit, ou d'hommes sensés sages. C'est un fort langage, mais je soumets à la Chambre les raisons qui me font parler ainsi.

Lorsque le reste du chemin aura été construit, il coûtera à la compagnie la somme de \$851,379.60, et nous lui donnons pour cela \$2,000,000. Lorsque ce chemin sera complet, il coûtera à la compagnie \$850,000, et nous lui donnons au profit de \$1,150,000 de profit net sur cette mise de fonds. Qui a jamais entendu une aussi absurde proposition au sujet d'un chemin de fer local ne donnant aucun profit? Le ministre des Chemins de fer et Canaux peut dire que tel n'est pas le cas. Eh bien! je me propose de faire le calcul, et je laisserai au jugement de tout honorable monsieur qui voudra me suivre de décider si le résultat n'est pas ce que j'ai dit. En premier lieu, combien payons nous? Nous payons \$64,000 par année. Qu'est-ce que cela signifie? J'ai demandé à l'honorable ministre durant le débat d'hier au sujet de la proposition de payer l'intérêt au Grand Tronc à 5 pour 100, si le gouvernement ne pourrait pas emprunter l'argent à 3 pour 100, et le payer au Grand Tronc. Il a fait une réponse très satisfaisante vraiment. Il a dit que nous ne pouvions pas emprunter 3 pour 100 et prêter au Grand Tronc de chemin de fer pour la simple raison que la garantie que nous obtiendrions du Grand Tronc pour cette avance est déjà hypothéquée pour une très forte somme, et, par conséquent, que le gouvernement n'aurait aucune garantie pour ce prêt. Mais relativement à ce chemin il n'y a pas de réponse semblable. Nous prenons un bail de 99 ans à \$64,000 par année. En d'autres termes, nous leur promettons une rente de \$64,000 pendant 99 ans, et le crédit du Canada est engagé à cela autant qu'il l'est envers aucune obligation émise par le ministre des Finances. Quelle est la signification de cette annuité comme considération pour ce chemin de fer? Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), a dit que la

Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer ne pouvait pas prendre son bail et obtenir des fonds sur ce bail, qui était soumis à tant de conditions, qu'elles le rendaient sans valeur comme garantie. Cela peut être, mais dans le cas présent, l'annuité est libre de ces conditions onéreuses. La compagnie peut prendre cette annuité et prélever des fonds sur cette annuité, aussi bien que sur une émission d'obligations de l'Etat.

Je laisse au jugement de cette Chambre si l'on ne pouvait pas porter cette annuité de \$64,000 sur le marché financier de Londres, de Paris ou de Berlin et obtenir l'argent à 3 pour 100 sur le crédit du Canada tel qu'il est aujourd'hui. Le calcul de la valeur de cette annuité n'a pas été exactement fait par quelques honorables députés de ce côté-ci. Il n'est pas exactement juste de voir quel est le principal que cette annuité représente et de considérer cette somme comme le paiement. Nous devons estimer la valeur de cette annuité comme étant limitée à 99 ans, lorsque nous établissons nos calculs. J'admets qu'elle ne représente pas un capital de \$2,133,333, mais que représente-t-elle? Je n'ai pas sous la main le tableau indiquant la présente valeur de commutation d'une annuité pour 99 ans, mais j'ai un tableau donné dans l'annuaire de Whittaker de 1897, page 420, que j'ai comparé avec d'autres tableaux, et je peux me porter garant de son exactitude. D'après ce tableau, une annuité de \$100 pour 99 ans à 3 pour 100 vaut \$3,160. Dans ce cas, la valeur nette de l'annuité que nous donnons à cette compagnie sera de \$2,022,400. Le tableau ne donne pas une commutation d'une annuité de 99 ans. Or, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) et le ministre des Finances (M. Fielding) sont deux experts financiers et deux mathématiciens, et ils me soutiendront lorsque je dis que lorsque je donne \$22,400 pour la 100e année, je fais une réduction généreuse, six ou sept fois de plus que la réduction réelle, et, en allouant cela, l'annuité de \$64,000 pour 99 ans vaut \$2,000,000. Ils peuvent prendre notre bail, demain s'il est signé, se rendre sur le marché anglais, et là, sur le crédit du Canada tel qu'il est aujourd'hui, prélever \$2,000,000 sur ce bail. Or, combien cette entreprise a-t-il coûté à la compagnie? Elle n'a payé de sa bourse que \$263,379.60 jusqu'à présent, mais, naturellement, elle doit compléter le chemin et le compléter selon le type du chemin de fer Intercolonial.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a évalué le coût de l'achèvement de ce chemin par mille à \$14,000. Je crois que c'est une estimation libérale, basée sur les faits soumis à la Chambre concernant la partie construite. C'est une base raisonnable, parce qu'il paraît que la construction de la partie inachevée ne sera pas plus dispendieuse que la construction de la partie déjà construite. Combien le chemin a-t-il coûté jusqu'à présent? Prenant la déclaration sous serment donnée dans le rapport des chemins de fer sur la feuille précédant immédiatement les annexes à la fin du rapport, nous trouvons que le coût total a été de \$1,366,485.60. Quelles déductions faut-il faire sur ce chiffre? En premier lieu, \$400,000 de cette somme représentent le capital libéré donné aux promoteurs du chemin de fer pour favoriser ce chemin. C'est un léger soulagement pour les promoteurs. Puis, il faut déduire le matériel roulant, que nous n'achetons pas en vertu du contrat. En quoi consiste ce matériel roulant? Cinq locomo-

tives, une voiture de 1re classe, et environ vingt-cinq autres voitures. Est-ce que je l'évalue trop haut, lorsqu'on le dit qu'il coûte \$50,000? Quiconque connaît le coût des locomotives et des voitures conviendra que c'est une très basse estimation.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Combien de milles la compagnie exploite-t-elle ?

M. POWELL : Quatre-vingt-dix. Il y a l'embranchement sur Nicolet que nous devons inclure. Ainsi que je l'ai dit, nous avons \$1,366,485.60 comme étant le coût, suivant la déclaration donnée sous serment par la compagnie dans les rapports des chemins fer. Il faut retrancher de cette somme les \$400,000 de capital payé donnés aux promoteurs, et les \$50,000, valeur du matériel roulant, soit \$450,000, ce qui laisse un solde net de \$916,000. C'est ce que le chemin coûte. Mais qui a payé cette somme? La compagnie a obtenu les subventions suivantes :—

Du gouvernement fédéral	\$287,936
Du gouvernement de Québec—subvention en argent	300,170

Et depuis cela, il y a eu une estimation de la subvention en terres accordée à la compagnie par le gouvernement de Québec, mais qu'il a rachetée et qui s'élève à \$50,000. Ensuite, les municipalités situées le long de la ligne ont fourni \$15,000, de sorte que le chiffre total des contributions fournies pour aider à la construction du chemin s'élève à \$653,106. Sur une somme totale de \$916,000, coût du chemin, la compagnie a reçu des subventions qui s'élèvent à \$653,000; de sorte que la compagnie a payé pour le chemin \$263,379.

M. LAVERGNE : Ces chiffres sont exagérés.

M. POWELL : Je répondrai à mon honorable ami de Drummond pour qui j'éprouve beaucoup d'estime personnellement et politiquement, qu'il doit avoir assez d'intelligence pour savoir que si ces chiffres qui sont mentionnés dans ce rapport que la compagnie a fait sous serment sont exagérés, tant pis pour cette opération faite par le gouvernement. Il n'y a pas d'exagération au sujet des subventions accordées à la compagnie par les municipalités, il n'y a pas d'exagération au sujet des subventions accordées par la province de Québec et le gouvernement fédéral, et si les chiffres relatifs au coût du chemin sont exagérés, cela prouve que le chemin coûte moins cher que ne le comporte la déclaration que j'ai mentionnée, et rend l'affaire bien plus blâmable. Mais je me suis quelque peu écarté du point que j'avais en vue, le coût de construction du reste du chemin. Je vous ai fait voir que le coût du chemin construit a été de \$916,000, et la longueur de chemin qui a été construite est de 90 milles. De sorte que le chemin coûte \$10,000 par mille en moyenne.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a donné à entendre à la Chambre que le chemin était en si bon ordre, qu'il faudrait bien peu de dépenses pour le mettre au type de l'Intercolonial. Je diffère d'opinion avec lui, et je vais le faire profiter de mon calcul, qui est bien plus en sa faveur. Je prétends que le chemin n'arrive pas au type de l'Intercolonial, mais qu'il faudra \$4,000—oui, \$5,000—par mille; ou à peu près, pour l'amener à ce type, et cela équivaut à dire que pour construire les autres 42 milles de chemin

M. POWELL.

de la même nature, il faudra payer \$14,000 par mille, soit \$588,000, sans tenir compte de l'abaissement des rampes dont le ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé il y a quelques jours, ce qui est une bagatelle dont il ne faut pas tenir compte. Cette somme de \$588,000 nécessaire pour achever le chemin réunie aux \$263,379.60, forme un total de \$851,375 dépensés par la compagnie quand le chemin sera transféré au gouvernement. N'est-il pas prouvé à l'évidence que pour ce chemin qui lui coûte \$851,000, la compagnie reçoit \$2,000,000, ou en d'autres termes, en sus de la somme dépensée sur le chemin, nous allons lui faire un cadeau de \$1,150,000 au moins.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Combien, dans l'opinion de mon honorable ami (M. Powell), le peuple du Canada paierait-il pour construire un chemin d'une longueur égale ?

M. POWELL : Voici ce que je répondrai à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux : Tout en croyant qu'il est opportun de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, à titre d'hommes d'affaires et de gouvernement d'hommes d'affaires, le gouvernement doit calculer le coût, et s'il constate que le coût comporte une dépense injustifiable, il ne doit pas le construire. Je ne permettrai pas que la question de l'honorable ministre en reste là. Je vais lui donner une réponse complète et le satisfaire.

Voyons le coût total du chemin. Quand il sera parachevé, il aura coûté \$1,504,485. Le ministre verra que seulement \$916,185.60 provenant de toutes sources ont été dépensés, et que pour achever le chemin, il faut encore \$588,000.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** : Comment arrivez-vous à former \$916,000? Vous ne pouvez pas vérifier cela.

M. POWELL : Si l'honorable ministre (M. Blair) n'avait écouté, il m'aurait entendu vérifier ces chiffres. Si \$916,000 ont été dépensés et s'il faut \$588,000 pour achever le chemin, le coût total sera de \$1,504,000. C'est ce que le gouvernement paiera pour construire le chemin, et pour éviter la peine de construire le chemin, vous allez accorder une subvention annuelle représentant une dépense totale de \$2,000,000, en d'autres termes, vous allez faire à la compagnie un cadeau net de \$500,000.

M. CASGRAIN : Net ?

M. POWELL : Bien, il peut ne pas être net; mais je ne veux pas parler du côté moral de l'opération. Or, je prétends que, ayant ces chiffres sous les yeux, nous devons avoir des faits devant nous avant d'adopter ce bill en troisième délibération. Nous devons refuser de l'adopter, à moins que l'honorable ministre n'apporte des faits et des chiffres qui ne soient pas fictifs, à moins qu'il ne prouve quel trafic nous pouvons attendre, quel est le volume du trafic sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et quelle quantité il s'attend à enlever à ce dernier chemin de fer.

M. GIBSON : Qui peut fournir ces données? Qui peut supposer ce qu'un chemin de fer peut prendre sur le trafic d'un autre ?

M. POWELL : C'est cela. Qui peut prédire une telle chose? Mais si ce n'est pas possible, si

ce n'est pas une chose que l'intelligence humaine peut prévoir, alors, tout ce projet est pure imagination. Ainsi, le ministre des Chemins de fer et Canaux a voulu nous renseigner au moyen de chiffres qui se rattachent à un fait que personne ne peut prévoir, suivant son partisan (M. Gibson), qui est un connaisseur en chemins de fer et qui sait ce qu'il dit.

Je vais voter contre la troisième lecture du bill, cela va sans dire. Je ne voterai pas contre le bill parce que le chemin aurait pu être acheté pour une somme que des considérations commerciales justifieraient, et ce contrat est subversif de tout principe d'affaires qui y est compris. Si le gouvernement désiraient conduire cette opération d'après un principe d'affaires, s'il avait dit à ces messieurs: Nous avons l'intention de prolonger notre ligne jusqu'à Montréal et nous la construirons à titre d'entreprise de l'Etat, mais si vous voulez nous transférer votre chemin pour un prix juste et équitable, en sus de ce qu'il vous coûte, ou d'après une estimation raisonnable, nous l'achèterons, il aurait pu l'acheter à des conditions honorables. Les propriétaires de ce chemin n'ont pas droit à plus qu'au remboursement de leur argent et à une proportion raisonnable—et je veux bien qu'un tel arrangement ait lieu, qu'il n'y ait rien de mesquin dans cette affaire—déterminée d'après la somme que le chemin leur coûte, pas plus, parce que ce chemin n'est pas un succès au point de vue financier. Mais quand il est question de payer \$1,150,000 en sus des dépenses à faire sur le chemin, c'est une opération qui ne peut pas être justifiée et au sujet de laquelle le public aura des doutes, en ce qui concerne les motifs qui font agir le gouvernement.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'honorable député (M. Powell) a discuté cette question, je crois, à un point de vue auquel il n'y a rien à redire, et je veux bien présumer qu'il s'est convaincu, d'après les calculs qu'il a présentés à la Chambre, que ce projet ne peut pas être justifié dans ses détails. Il a appuyé son raisonnement sur la supposition que c'est une chose utile, si l'on peut, à des conditions avantageuses, prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal et y établir son terminus. Mais il a voulu établir à la satisfaction de la Chambre que nous avons fait un arrangement imprévoyant, que nous avons payé plus que nous n'aurions dû payer, même en acceptant le principe du prolongement jusqu'à Montréal.

Ainsi que je l'ai dit, je ne trouve pas à redire à la manière dont il a discuté la question, mais je n'accepte pas les calculs qu'il a présentés au comité, et je crois pouvoir prouver à la Chambre jusqu'à quel point les arguments qu'il a apportés sont fallacieux et futiles. Il a prétendu sérieusement et solennellement que ce n'était pas à nous de constater ce que ce chemin valait, ni quelle était sa valeur actuelle, ni combien il en coûterait au pays pour le doubler, mais que nous devions chercher à savoir quelle somme d'argent fournissait les constructeurs pour construire le chemin. D'après l'honorable député, nous aurions dû instituer une enquête pour constater quels étaient les boni payés par les municipalités et les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements provinciaux, et examiner les comptes ici pour savoir ce que le gouvernement du Canada avait payé en subventions, et après avoir constaté ces faits, nous aurions dû additionner ces sommes et déduire la somme du coût total de l'entreprise.

Or, j'aimerais savoir si l'on a jamais entendu dire qu'une proposition de cette nature avait été faite sérieusement par un homme sensé, et adoptée par un gouvernement responsable. N'est-ce pas la première fois à la connaissance de tous les députés qu'un gouvernement est appelé à agir ainsi, et, parce qu'il n'a pas voulu le faire, qu'il a été blâmé de ne pas avoir déduit l'aide antérieurement accordée, de la valeur de la propriété qu'il a paru utile d'acquérir dans l'intérêt public, avant d'avoir payé les propriétaires de cette propriété? C'est une proposition nouvelle, je dis que c'est une proposition insoutenable; je dis, de plus, que l'honorable député devra trouver quelque autre personne pour diriger le ministère des Chemins de fer et Canaux dans ce gouvernement si, dans le cas d'une compagnie qui a une propriété que le gouvernement doit posséder, on désire que je demande à cette compagnie de transférer au gouvernement les dons qu'elle a reçus en subventions de la part des municipalités et des gouvernements provinciaux, après qu'il aura dépensé généreusement une somme prise dans le trésor public dans le but d'aider cette compagnie à favoriser l'entreprise, de demander le remboursement de ces sommes d'argent. Je dis qu'on devra en chercher un autre que moi pour agir de la sorte.

M. POWELL: L'honorable ministre n'a pas bien compris ce que j'ai dit. Je n'ai jamais employé l'argument que l'honorable ministre m'a attribué. J'ai voulu dire que lorsque le gouvernement de Québec et le gouvernement fédéral ont accordé des subventions à ce chemin, c'était pour la raison que l'entreprise, au point de vue commercial, ne paraissait pas sa construction, et qu'il était nécessaire de lui venir en aide, et aujourd'hui que le gouvernement le rachète, les subventions ne peuvent pas faire partie du prix d'achat.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il est évident que l'honorable député n'a pas raison de dire que j'ai dénaturé, que je n'ai pas bien compris ses observations. Mais il veut fortifier l'attitude qu'il a prise dans cette Chambre, avec d'autres députés de la gauche, au sujet de cette proposition, attitude qui, à mon avis, est prise pour la première fois dans l'histoire de ce pays. Examinez les actes relatifs aux subventions qui ont été adoptés de temps à autre lorsque le parlement a accordé des subventions, et vous n'y trouverez, ni directement ni indirectement, aucune disposition portant que si le gouvernement désirait reprendre ou obtenir la possession d'une propriété qu'il avait subventionnée, il devait demander que le prix fût réduit jusqu'à concurrence du montant de la subvention que la compagnie avait reçue. En conséquence, je dis qu'en principe, à part de précédents qui n'existent pas, la proposition est tout à fait insoutenable, rien ne peut la justifier.

Or, si ce n'est pas la première fois qu'une idée semblable est exprimée, je crois qu'il doit y avoir eu des cas où elle aurait pu être émise. Je crois que les statuts et les actes relatifs aux subventions doivent être remplis d'exemples, car si c'est une chose convenable, et ces messieurs disent que c'est une chose juste et ils nous blâment parce que nous ne la faisons pas—si c'est une chose juste, je suppose qu'il doit y avoir eu, sous l'ex-gouvernement dont l'ex-ministre des Finances était un membre éminent, des cas où ils auraient pu appliquer ce

principe juste et indispensable, et où ils l'auraient appliqué, si les circonstances l'avaient exigé.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il citer un de ces cas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais en citer un qui est très remarquable et que l'honorable député peut appliquer à ses amis et à ses ex-collègues, et que le chef de son parti reconnaîtra comme ayant de grands rapports avec le présent cas. Je ne sortirai pas des opérations du gouvernement avec le Grand Tronc de chemin de fer. Je vais faire remonter mon honorable ami à l'époque où le chemin de fer entre la Rivière-du-Loup et Lévis a été acheté par le gouvernement. Que s'est-il passé ? Nous voyons qu'un chemin de fer a été acheté par les honorables chefs de la gauche, et qu'ils l'ont payé un million et demi de dollars, ils ont payé \$12,000 par mille pour chaque mille de ce chemin de fer qu'ils ont acheté. Et quelle espèce de chemin de fer était-ce ?

Je n'en parlerai point d'après ce que j'en sais probablement, mais je vais dire à la Chambre quel chemin de fer c'était, dans quel état il était, suivant une déclaration faite par l'honorable chef de l'opposition, qui, en demandant au parlement de ratifier l'acquisition de ce chemin, a dit en substance : " Il y a 125 milles, et nous voulons payer \$1,500,000 pour ce chemin de fer. Mais j'achète simplement un remblai, j'achète simplement un tracé, j'achète simplement une chaussée. Je l'achète de la compagnie parce qu'elle l'a laissé aller en ruines, et il est aujourd'hui dans un mauvais état. Je n'ai seulement pas les rails, je transfère les rails à la compagnie qui me vend le chemin, je n'ai que la chaussée, mais dans un état délabré, à cause que le Grand Tronc ne l'a pas entretenue comme il le devait. Je l'achète de cette compagnie, et je lui paie \$12,000 par mille." Je laisse à mon honorable ami le soin de faire l'application de ce cas.

Quand ces messieurs ont payé \$1,500,000 pour un chemin de fer qui était dans cette condition de délabrement, qui n'était qu'un remblai, ont-ils songé à se faire rembourser par le Grand Tronc les \$10,000 par mille que cette compagnie avait reçus du gouvernement du Canada ? Pas du tout. Jamais vous n'en avez entendu parler, pas un député de la gauche n'a jamais songé à dire que nous devions exiger du Grand Tronc le remboursement des sommes qu'il avait reçues du gouvernement. Ce n'était pas cette petite somme de \$287,000 que la compagnie avait reçue et dont il s'agissait, mais c'était un quart de million de dollars qui avaient été payés au Grand Tronc sur ces 125 milles : et le gouvernement le rachetait sans même penser à demander le remboursement de cette somme. Pourquoi ces messieurs ne peuvent-ils pas discuter une question de cette nature d'une manière honnête ? Pourquoi ne peuvent-ils pas nous fournir des faits au lieu de suppositions ? Pourquoi ne peuvent-ils pas discuter la conduite du gouvernement dans cette opération de la même manière qu'ils discuteraient avec un particulier qui serait dans la même position ? Pourquoi est-il nécessaire pour ces messieurs, pour des fins politiques, de jeter du louche sur la réputation et l'honnêteté des hommes qui ont fait cette opération, et dont la réputation est infiniment meilleure que celle de leurs insulteurs ?

En voilà assez à propos de cette question de remboursement de la somme d'argent qui a été accordée à cette compagnie.

M. BLAIR.

Voici le fond de toute la question. " Quelle est la valeur de cette propriété ?"—non pas qui a obtenu l'argent, non pas qui en a retiré des avantages, non pas même qui a volé l'argent, si vous voulez, mais " quelle est la valeur de la propriété ?" Je comprends fort bien que ces messieurs peuvent dire que dans l'état où se trouve le chemin, il n'est pas sage de chercher à le prolonger jusqu'à Montréal. Je comprends qu'ils peuvent prendre cette attitude et dire que l'intérêt public n'exige pas que l'Intercolonial soit prolongé jusqu'à Montréal. Mais une fois ce principe reconnu, une fois cet argument éliminé de la question d'opportunité et que nous arrivons aux détails, je prétends que la question que nous avons à discuter est la valeur de la propriété que nous achetons et les moyens que nous devons prendre pour constater cette valeur. Je ne sais pas combien à coûté ce chemin de fer. Je ne sais pas quelle est la valeur d'un chemin de fer qui appartient à des particuliers, et les membres du gouvernement n'ont pas à s'en enquérir. Je ne sais pas quelle est la valeur d'un mille de chemin de fer, et personne ne peut s'attendre à ce que le gouvernement le sache. Mais ce à quoi on s'attend c'est que le gouvernement se fie aux hommes qu'il emploie, qui ont une grande expérience, qui savent ce que les chemins de fer coûtent et qui sont là pour nous conseiller à ce sujet.

Je prétends que ces hommes qui occupent des positions d'une grande responsabilité dans le service public depuis tant d'années, sont dignes de confiance. Je prétends qu'ils sont compétents pour nous conseiller. Et le gouvernement, en ce qui concerne mes collègues et moi, s'est fié à leur opinion que ce chemin de fer valait \$1,600,000. Si le pays et les honorables chefs de la gauche blâment le gouvernement d'avoir agi ainsi, il sera impossible pour les ministres de remplir leurs devoirs. Nous devons nous en rapporter à cette information et à cette opinion dans des questions qui sont d'une nature technique, et que nous ne sommes pas censés connaître.

En supposant que le chemin vaille \$1,600,000, avons-nous payer un prix exorbitant ? Quand nous avons consenti à payer à la compagnie \$64,000 par année, avons-nous fait un marché imprudent ? Je crois que non. Je crois qu'en consentant à payer à la compagnie cette somme de \$64,000 par année, nous n'avons pas fait autre chose que de consentir à lui payer une somme suffisante pour lui permettre plus tard d'éteindre la dette ou la somme équivalente à la valeur de la propriété. Nous ne payions pas simplement un loyer dans le sens ordinaire, mais nous l'achetions, d'année en année, payant un versement à compte du prix d'achat du chemin qui sera finalement notre propriété. Ce n'est pas un bail en vertu duquel nous devons continuer à payer le loyer au bout de 99 ans, mais quand la dernière heure du dernier jour de la dernière année de ces 99 ans aura sonné, ce chemin sera la propriété absolue du Canada. Comme il est juste de retrancher des \$64,000 par année, une somme imputable sur le prix d'achat en paiement de la propriété que nous achetons.

L'honorable député de Westmoreland (M. Powell) sait comment les capitalistes répondraient à la demande de la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, dans le cas où elle s'adresserait à eux ainsi qu'elle y sera obligée. L'honorable député qui est si bien renseigné sur ce sujet nous dit qu'elle pourrait s'adresser à Londres et obtenir deux mil-

lions de dollars à 3 pour 100 par année avec cet arrangement. C'est l'opinion de l'honorable député. Il a pu faire de fortes opérations financières sur le marché monétaire. Il peut fort bien connaître le pour et le contre, les probabilités et les conditions, mais il est possible qu'il ne soit pas au courant de ces choses, et si nous eussions exigé que cette opération fût basée sur les suppositions et les calculs de l'honorable député, le chemin de fer n'aurait pas pu être acheté. Ces gens nous ont dit qu'ils ne pouvaient pas s'adresser aux capitalistes anglais, et emprunter, avec ce bail comme garantie, avec intérêt de 3 pour 100 par année. Je sais qu'il était absurde de penser qu'elle pourrait emprunter en offrant ce bail en garantie, bien que le locataire fût le gouvernement du Canada.

Nous avons supposé que le taux serait $\frac{3}{4}$ pour 100 au moins, tenant compte des frais, etc., pour lui permettre de recouvrer la valeur de leur propriété. Si elle a raison—et qui peut nous prouver le contraire—sur quel principe pouvez-vous condamner cette proposition? Cet intérêt de $\frac{3}{4}$ pour 100 serait raisonnable. Qui pourra mettre en doute que le gouvernement a le droit de négocier avec des particuliers dont la propriété qu'il veut acheter à des conditions qui laissent tout doute en faveur du gouvernement et contre l'autre partie au contrat. Je ne pense pas que l'ex-ministre des Finances ait agi ainsi dans l'opération faite par son gouvernement. Je ne crois pas que ce fût le penchant de l'ex-gouvernement, et je ne crois pas que je me plains s'il avait agi de la sorte. Il faut agir avec justice à l'égard de ceux avec qui nous négocions. Ils nous ont dit: "il nous faudra payer $\frac{3}{4}$ pour 100 d'intérêt si nous voulons obtenir la valeur de notre propriété dans cette opération. Nous ne pouvons pas accepter moins que $\frac{3}{4}$ pour 100 sur la valeur de cette propriété." Dans ce cas, si vous prenez $\frac{3}{4}$ pour 100 qui doit produire \$1,600,000, il ne vous reste plus que $\frac{1}{4}$ pour 100, somme sur laquelle vous devez payer les \$1,600,000 à l'expiration du terme de 99 ans. Si les honorables députés étaient des actuaires ou s'ils faisaient des calculs minutieux, ils trouveraient que \$8,000 par année ne serait guère plus que suffisant pour payer \$1,000,000 en 99 ans. Ce n'est pas tout. Les honorables députés ont aussi critiqué cette transaction à d'autres points de vue. Ils disent que nous payons trop cher de loyer à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer pour l'usage des privilèges que nous obtenons. Ils disent qu'il est absurde que nous soyons obligés de payer \$40,000 par année de loyer déterminé, pour, par exemple, le droit de passage sur le pont. Ce que j'ai à dire à la Chambre relativement à cette transaction pourra s'appliquer généralement à tout le reste. Quelle est la position au sujet de l'acquisition de ce droit de passage sur ce pont? Nous avions deux moyens à notre disposition pour obtenir le droit de passage sur ce pont. Nous pouvions convenir de payer un loyer déterminé, ce que nous avons fait, ou nous aurions pu choisir de payer tant par chaque wagon passant sur ce pont. Les honorables députés admettront avec moi qu'il valait bien mieux convenir d'un loyer fixe comme nous l'avons fait.

Un certain montant est exigé pour tout le trafic qui traverse le pont du Grand Tronc, variant d'un wagon ordinaire à marchandises jusqu'à une locomotive. Pour chaque locomotive qui traverse le pont, l'on exige \$10 par voyage. C'est là le montant payé par la Compagnie du Vermont Central

pour l'usage de ce privilège. Un wagon de première classe paie de \$5 à \$3, ce qui est le taux le plus bas payé par toute compagnie ayant la permission de se servir du pont du Grand Tronc, la moyenne est donc de \$3 à \$10. Nous constatons que pour faire pénétrer deux trains par jour dans Montréal et pour en faire sortir le même nombre comme cela se fait actuellement jusqu'à Lévis, le loyer pour un an s'élèvera à \$30,000. Je n'ai pas tous les chiffres présents à la mémoire, mais c'est quelque chose dans les environs de \$25,000 ou \$30,000 par année. Quelqu'un peut-il prétendre que ce n'est pas un arrangement plus prudent d'avoir un loyer fixe à payer, dont la somme reste toujours la même, quel que soit le nombre de wagons qui passent sur le chemin, que de nous savoir obligés chaque fois que vous prenez un voyageur le long du chemin ou que vous avez des marchandises à transporter sur votre convoi, si vous allez, ou non, être obligés de traverser le pont, et les autres charges additionnelles pour parcourir le reste du chemin jusqu'au terminus. Nous en sommes donc arrivés à la conclusion qu'un loyer déterminé était préférable, et que si nos espérances se réalisaient, nous épargnerions un montant considérable d'argent en peu de temps, en concluant un arrangement définitif avec le Grand Tronc de chemin de fer. Voilà la conclusion à laquelle nous en sommes venus, et cela de bonne foi, au meilleur de notre jugement, et je suis persuadé que nous avons réglé cette question d'une manière prudente et en hommes d'affaires. L'honorable député de Westmoreland (M. Powell) semble être alarmé par les chiffres qui m'ont été fournis par le sous-ministre du département des Chemins de fer et Canaux et le gérant général de l'Intercolonial à Moncton. Pour quelqu'un qui est ignorant des détails, ces chiffres semblent très élevés, mais l'honorable député (M. Powell) est passablement dans l'erreur; s'il croit que lorsque M. Schreiber m'a remis cet état, il a agi ainsi croyant me donner un état, ou même un calcul approximatif, du nombre de personnes qui devront voyager sur tout le parcours du chemin de Halifax à Montréal. Je n'ai jamais compris qu'il voulût laisser entendre semblable chose.

M. POWELL: Ni moi non plus.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Si j'entendais dire aux officiers du Grand Tronc (comme je crois que cela arrive) qu'ils transportent de Montréal à Sainte-Hyacinthe dans les environs de trois quarts de million de voyageurs par année toute cette distance, et retour, je comprendrais qu'ils veulent dire que ces voyageurs montent et descendent aux différentes gares le long du trajet. Or, si la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer transporte trois quarts de millions de voyageurs sur cette section de son chemin, et que nous faisons circuler nos convois sur cette partie de la voie, nous devons réussir à divertir une partie de ce trafic. Je ne crois pas exagérer en disant que nous obtiendrions peut-être un quart ou un tiers du montant total; il est possible que ce ne soit pas autant, mais c'est là une question de calcul.

Mais lorsque vous avez 250,000 voyageurs et que vous les transportez sur une partie du chemin ou jusqu'à son extrémité, sur cette section qui s'étend de Montréal à Sainte-Rosalie, vous possédez une bonne partie de l'augmentation dans le nombre des voyageurs indiquée dans l'état fourni par mon sous-

ministre. A part cela, vous devez tenir compte de toutes autres parties du chemin. Maintenant, ces chiffres sont-ils vrais au faux, sont-ils exagérés ou non, c'est ce que je ne puis dire. Ces états n'ont été fournis par des officiers responsables, et je n'ai nullement l'intention de dénaturer, de représenter faussement ou d'exagérer leur apparence de vérité. Je les ai déposés sur le bureau de la Chambre exactement dans le même état que je les ai reçus, et je crois qu'ils doivent avoir une certaine valeur, si l'on prend en considération ceux qui les ont préparés. En tout cas, ils ont droit à plus de considération que l'énoncé fait par mon honorable ami (M. Powell), qui ne doit pas prétendre posséder une grande expérience en fait de chemins de fer. Voilà ce que j'avais à dire sur ce point.

On a beaucoup parlé durant la présente discussion des montants qui vont être ajoutés à la dette publique, et, on nous dit que le tout s'élève à 7 ou 8 millions. J'ai condamné cette prétention avec toute l'énergie dont je suis capable. Il est possible que je ne sois pas en état de comprendre la force de l'argument de l'honorable député, mais j'avoue immédiatement que je ne puis comprendre comment il se fait qu'un député qui prétend vouloir critiquer une résolution devant la Chambre en homme d'affaires, puisse se permettre des commentaires de la nature de ceux dont se sont servis les honorables membres de la gauche. Ils sont certainement destinés à une autre atmosphère que celle d'un parlement composé d'hommes intelligents et faits pour frapper l'esprit de gens beaucoup moins en état de saisir la valeur de certains arguments que ne le sont les honorables députés qui siègent dans cette Chambre. Je soutiens que personne ne comprend mieux que les deux honorables députés qui ont fait valoir cet argument devant la Chambre, que c'est là une fausse interprétation des termes, et que c'est un argument chimérique de prétendre que nous augmentons la dette publique. Où est la preuve de cet énoncé? Nous devons ces sept ou huit millions, et si nous les devons, quand devons-nous les payer? J'aimerais bien que quelqu'un me dise quand cette dette de sept ou huit millions, dont on prétend que nous grevons le trésor public, arrivera à son échéance. Quand présenterez-vous les billets pour paiements? Quelqu'un veut-il avoir l'obligeance de répondre à ma question?

J'admets que ce serait juste, si ces honorables députés disaient: Vous augmentez les dépenses annuelles. Ce serait là un moyen d'exposer la proposition, et j'y accèderais immédiatement. Discutons ces questions d'après des principes justes et raisonnables. J'avertis mon honorable ami (M. Foster) qu'il ne gagnera rien en se servant de ces moyens futiles, auxquels il a quelquefois recours pour embrouiller des questions d'intérêt public. Il n'y a jamais grand profit à retirer de cela. Il n'augmente pas l'estime qu'on lui porte dans cette Chambre, et de semblables tactiques ne le rehaussent pas davantage dans l'opinion que se fait de lui le peuple de ce pays. Ce dernier sait qu'il est inutile de dire que parce que le gouvernement en est arrivé à la conclusion que cela augmenterait la valeur d'une propriété qui nous coûte au delà de 50 millions, pour la prolonger jusqu'à Montréal, la grande métropole du Canada, et que pour faire cela nous décidons de payer le loyer nécessaire; je sais que le peuple de ce pays comprend que nous n'augmentons pas la dette publique. Il comprend qu'il s'agit d'une transaction financière. Que nous

M. BLAIR.

courons le risque qui se trouve toujours attaché à toute affaire commerciale. Il ne nous est pas possible l'établir au moyen d'une démonstration mathématique que cette entreprise va être rémunératrice, mais vous pouvez juger des probabilités. C'est là ce que nous avons fait, et nous espérons pouvoir faire plus que payer le loyer dont nous nous chargeons, et nous croyons qu'en prenant cette responsabilité nous ne nous engageons qu'à payer un montant annuel qui sera entièrement couvert par les résultats de la transaction lorsqu'elle aurait atteint son plein développement.

Nous n'augmenterons pas la dette publique. Prétendre cela, c'est donner une fausse interprétation aux termes de cet arrangement, c'est une tentative injuste et injustifiable d'induire en erreur la population qui ne comprend pas la question, et qui consentira peut-être à accepter la déclaration absurde de leurs amis et chefs politique. Je crois avoir répondu à toutes les remarques qui ont été faites dans cette Chambre, au moins à celles de ce matin, sur cette question. Je n'ai fait aucune allusion à ce qui a été dit par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart). Je partage l'indignation avec laquelle mon honorable ami de Wellington-nord (M. McMullen) a fait allusion à sa conduite.

M. FOSTER : Oh ! vous la partagez !

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, je la partage, et j'ajoute, que j'aurais honte de m'être rendu coupable de la conduite que, d'après l'honorable député (M. Haggart), il était de mon devoir de suivre dans cette affaire, en ma qualité de ministre responsable de la Couronne.

M. FOSTER : Oh ! non.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. L'honorable député peut ne pas l'apprécier, mais comme l'a dit quelqu'un, la conduite que ce monsieur (M. Haggart) a prétendu que j'aurais dû suivre, aurait été plutôt digne d'un escroc que d'un ministre de la Couronne. Si le gouvernement de ce pays ne commet pas d'erreurs plus graves que celle dont il s'est rendu coupable en ne suivant pas une ligne de conduite comme celle qui a été préconisée par l'honorable député, je crois que nous occuperons encore longtemps les banquettes du Trésor.

M. FOSTER : Je ne veux pas prolonger la discussion. C'était mon intention de répondre à l'honorable préopinant. Du moment qu'il a pris la parole jusqu'à la fin de son discours, je l'ai écouté avec attention pour voir comment il allait s'y prendre afin de démolir l'argumentation de mon honorable ami de Westmoreland (M. Powell). Mais je suis bien prêt à laisser cet argument, exposé avec autant de lucidité que de clarté par mon ami, auprès de la réponse de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, afin que le public puisse juger de leur valeur respective. C'était mon intention de faire un court résumé de la question en réponse à l'honorable ministre; mais je ne crois pas que cela soit nécessaire. Je veux simplement traiter un point particulier. L'honorable ministre a bien vu qu'il était odieux de vouloir faire croire au peuple du Canada que lorsqu'une somme déterminée de \$210,000 par année est placée sur les

épaules du peuple pour quatre-vingt-dix-neuf ans, cela équivalait à ajouter à la dette publique \$7,000,000 au taux de 3 pour 100. Je ne discuterai pas ce point. Je ne crois pas que personne de ce côté-ci de la Chambre ait jamais dit que c'était là une augmentation de \$7,000,000 à la dette publique.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, vous avez dit \$8,000,000.

M. FOSTER : Si mon honorable ami peut m'indiquer quand j'ai dit \$8,000,000....

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela a été dit de votre côté de la Chambre. Je n'ai pas eu connaissance personnellement que l'honorable député lui-même ait dit cela.

M. FOSTER : Il n'importe guère que quelqu'un ait dit cela. Que ce soit \$7,000,000 ou \$8,000,000, j'ai compris que l'honorable ministre a prétendu que c'était tromper le peuple que de vouloir dire que cela équivalait à une addition de ce montant à la dette publique. Mon honorable ami a ajouté \$210,000 aux dépenses annuelles de ce pays durant quatre-vingt dix-neuf ans. Il sait que cet argent devra être payé. Peut-il exister un doute à ce sujet ? C'est une obligation déterminée. Il ne peut pas la payer une année et s'en exempter l'année suivante ; chaque année ramène inexorablement cette obligation. L'honorable ministre essaie de justifier sa conduite, en disant qu'il est possible que les recettes résultant de l'exploitation du chemin de fer suffisent amplement à couvrir ce montant et que le gouvernement en retire même un certain bénéfice. L'honorable député de Lincoln (M. Gibson) lui a déclaré carrément que cela était simplement des prophéties, et pas un homme n'était en position de dire si elles se réaliseraient, ou non. Tandis que cette obligation déterminée de \$210,000 sera inexorablement due chaque année, la question de savoir si vous allez réussir à obtenir un équivalent en profits sur les affaires, après avoir payé l'entretien et le coût d'exploitation du chemin, est une simple expérience dont les résultats sont tout à fait inconnus.

Je dis donc qu'en ajoutant \$210,000 aux obligations annuelles du pays, vous avez fait ce qui équivalait à emprunter \$7,000,000 à 3 pour 100 que vous ajoutez à la dette publique. L'honorable ministre veut savoir quand est-ce que cette note sera présentée pour paiement, je vais lui dire : chaque année de sa vie, jusqu'à l'expiration des quatre-vingt-dix-neuf ans, et alors probablement à l'infini. L'effet est présenté sous forme d'une demande annuelle d'intérêt, obligatoire d'après les terres de l'arrangement, et doit nécessairement être payé, qu'il n'y ait qu'un seul dollar de revenu ou un déficit dans les dépenses d'exploitation et l'entretien. Voilà ce que j'avais à dire sur ce point. Maintenant, la vertueuse indignation qui s'est emparée ce matin de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) m'a fait du bien ; elle a eu sur moi l'effet d'un véritable tonique. L'honorable député voulait savoir si l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) avait des convictions sincères. Personne ne posera plus jamais cette question à l'honorable député de Wellington-nord, lorsqu'on mettra en contraste la conduite qu'il tenait lorsqu'il était dans l'opposition, et défendait le pays ; avec celle qu'il tient

aujourd'hui qu'il est au pouvoir, et toujours prêt à défendre les associations et les compagnies. Il aurait mieux fait de ne pas soulever la question de principes. Mais je vais vous dire ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'avait aucune raison de faire. Il n'avait aucune raison d'engager le crédit de ce pays dans le but de payer pour un chemin de fer au delà de son coût réel de construction, affaire bonne tout au plus à faire réaliser un bénéfice considérable aux personnes qui sont intéressées dans cette entreprise.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas agi ainsi.

M. FOSTER : La déclaration faite sous serment des officiers de cette compagnie est que le coût total de ce chemin, d'après eux, était d'environ \$1,500,000.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et cela était avant la construction des 43 milles, qui devaient coûter \$600,000 de plus.

M. FOSTER : Je dis que la déclaration faite sous serment des officiers de cette compagnie était que le coût préparé d'après leur propre estimation, s'élevait à \$1,600,000. Cela ne peut être plus clair, et mon honorable ami ne peut nier qu'on a inclus non seulement les subsides accordés par le gouvernement fédéral et la législature provinciale ainsi que par les municipalités, mais aussi le capital-actions de \$400,000 des promoteurs de l'entreprise, lequel, comme chacun le sait, ne coûte pas un cent à la compagnie. Je défie mon honorable ami de nier même par une enquête—que les trois personnes qui possèdent aujourd'hui des intérêts dans ce chemin....

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais dire à l'honorable député ce que je vais nier. Je vais nier qu'il avance là un fait dont il n'est pas fait mention dans aucun des dossiers du département des Chemins de fer et Canaux.

M. FOSTER : Quel énoncé ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'énoncé portant que le coût du chemin renferme la mise de fonds des promoteurs, ce qui est un pur don à ces derniers. Les rapports n'indiquent rien de semblable.

M. FOSTER : Les rapports comprennent la mise de fonds.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le coût du chemin est mentionné dans les rapports, qui donnent les différents item du coût—l'argent payé pour la construction du chemin ; et dans ces circonstances, je ne comprends pas comment l'honorable député peut s'imaginer qu'il soit possible de faire entrer la question de la mise de fonds dans cette partie du compte.

M. FOSTER : Mon honorable ami veut-il donner les item se rapportant à ce \$1,500,000 ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que je le puis. Je ne les ai pas étudiés ; mais j'ose affirmer que d'un bout à l'autre du compte, qui semble indiquer ce qui a été dépensé sur ce chemin, il n'est nullement fait allu-

sion à la mise de fonds comme contribution ; cela serait placé au crédit sur leurs comptes s'ils les présentaient au gouvernement.

M. FOSTER : Je crois que l'aven de mon honorable ami est suffisant et qu'il n'a pas besoin de la pousser plus loin. Je le mets au défi de faire une enquête devant un comité qu'il choisira lui-même, afin de constater si cette compagnie, composée actuellement de trois personnages influents, possédant, je crois, la plus grande partie de ce chemin de fer, a dépensé un seul dollar de son argent dans la construction.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas à m'occuper de savoir si elle l'a volé.

M. FOSTER : Ou si elle y a dépensé d'autre argent que les subsides qu'elle a obtenus, ou les produits de son capital-actions évalué d'après le montant des avances qu'elle en a obtenues. Mon honorable ami peut être convaincu que s'il a l'intention de faire une enquête sur cette question, il pourra être prouvé qu'il a payé à peu près tout ce qu'elle a placé dans la construction de ce chemin de fer, c'est-à-dire une somme d'environ \$750,000, qui sera divisée parmi ces personnages. L'honorable ministre a aussi essayé de justifier sa prétention que 630,000 voyageurs de plus allaient être transportés. Si cette assertion a été faite devant le comité dans un but quelconque, c'était avec l'intention de prouver que le prolongement du chemin jusqu'à Montréal amènerait cette augmentation dans le nombre des voyageurs, et non simplement parce que l'augmentation graduelle du trafic entre Sussex, Saint-Jean et Moncton et Saint-Jean et Halifax et les gares intermédiaires, produirait une augmentation de 630,000 dans le nombre de voyageurs. Cela voulait dire que cette augmentation serait due au fait seul que le chemin était prolongé jusqu'à Montréal.

La même remarque s'applique à sa prétendue augmentation du trafic. L'honorable ministre n'a pas tenté de répondre à l'argument de mon honorable ami qui siège en arrière de moi (M. Powell) sur ces points, et je laisse au public le soin de le comparer avec celui de l'honorable ministre, et l'avenir dira lequel des deux est le plus sage. L'argument de mon honorable ami est basé sur le commerce actuel, et les assertions de l'honorable ministre sont de simples prophéties dans la réalisation desquelles il n'a aucune raison de croire. Comme je l'ai déjà dit, ce n'est pas mon intention de discuter la chose plus longuement, et je propose donc en amendement :

Que ce bill ne soit pas adopté en troisième lecture, mais qu'il soit lu une troisième fois dans six mois.

L'amendement est rejeté sur division.

Le bill est adopté en troisième lecture.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

VOIES ET MOYENS—LE TARIF.

Les résolutions adoptées en comité des voies et moyens, vendredi, le 18 courant, sont rapportées, une la seconde fois et adoptées.

M. BLAIR.

LE MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je demande la permission de présenter le bill (n° 143) à l'effet de refondre et amender l'acte concernant les droits de douane.

La motion est adoptée, le bill est lu une première et deuxième fois, délibéré en comité général, rapporté, lu la troisième fois et adopté.

VOIES ET MOYENS—REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Les résolutions suivantes sont délibérées en comité général et rapportées, lues une deuxième fois et adoptées :—

1. *Résolu.*—Qu'il est à propos de modifier l'article 130 du ch. 34 de l'acte 49 Victoria (Acte concernant le Revenu de l'intérieur) tel que modifié par l'article 1 du chapitre 25 de l'acte 58-59 Victoria, en abrogeant le dit article et y substituant ce qui suit :—

Il sera imposé, levé et perçu sur tous les spiritueux distillés les droits d'accise suivants, qui seront payés au percepteur du Revenu de l'intérieur ainsi que prescrit ci-après, savoir :—

(a) Quand les matières employées dans leur fabrication se composent d'au moins quatre-vingt-dix pour cent, en poids, de grain au naturel ou non malté—sur chaque gallon de force de preuve selon l'hydromètre de Sykes, et ainsi en proportion pour toute autre force supérieure ou inférieure à la preuve ou pour toute quantité moindre qu'un gallon, un dollar et quatre-vingt-dix cents.

(b) Lorsqu'ils sont fabriqués exclusivement avec de l'orge maltée, transportée à la distillerie en entrepôt et sur laquelle aucun droit de douane et d'accise n'a été payé, ou lorsqu'ils sont fabriqués avec du grain au naturel ou non malté, employé en mélange, en proportions telles que prescrites par le ministre du Revenu de l'intérieur, avec de l'orge maltée apportée à la distillerie en entrepôt et sur laquelle il n'a pas été payé de droit de douane ou d'accise—sur chaque gallon de richesse de preuve selon l'hydromètre de Sykes, et aussi en proportion pour toute richesse supérieure ou inférieure, ou pour toute quantité moindre qu'un gallon, un dollar et quatre-vingt-douze cents.

(c) Lorsqu'ils sont fabriqués exclusivement avec de la mélasse, du sirop, du sucre ou toute autre matière saccharine, apportée à la distillerie en entrepôt et sur laquelle aucun droit de douane n'a été payé—sur chaque gallon de richesse de preuve selon l'hydromètre de Sykes et ainsi pour toute proportion de richesse supérieure ou inférieure, ou pour toute quantité moindre qu'un gallon, un dollar et quatre-vingt-treize cents.

2. *Résolu.*—Qu'il est à propos d'abroger telles parties de l'acte du revenu de l'intérieur et des actes qui modifient le droit d'accise sur le vinaigre, et de décréter que les droits d'accise sur ce vinaigre et sur l'acide acétique, seront comme suit :—

Vinaigre, fabriqué en tout ou en partie de spiritueux en entrepôt, quatre cents par gallon de preuve.

Acide acétique, produit par la distillation destructive du bois, quatre cents par gallon de preuve.

Pourra toutefois que le gouverneur général en conseil puisse établir des règlements exemptant l'acide acétique du droit d'accise en tout ou en partie, lorsqu'il sera employé dans les arts mécaniques.

3. *Résolu.*—Qu'il est à propos de percevoir de tout fabricant d'acide acétique un droit de licence de \$50 pour chaque exercice financier.

4. *Résolu.*—Qu'il est à propos de modifier le dit acte et les actes qui le modifient, de manière à prescrire que le droit d'accise à prélever sur les cigarettes sera comme suit :—

Sur les cigarettes fabriquées exclusivement avec du tabac en feuilles canadien pesant au plus trois livres par mille, un dollar et cinquante cents le mille ;

5. *Résolu.*—Qu'il est à propos de prescrire qu'en outre du droit d'accise par le présent imposé sur le tabac fabriqué, les cigares, et, de la manière ci-haut prescrite, sur les cigarettes, il sera prélevé et perçu les droits d'accise suivants, savoir :—

(a) Sur tout tabac étranger en feuilles à l'état naturel, non écôté, sorti de l'entrepôt pour être fabriqué dans aucune fabrique de cigares ou de tabac, dix cents la livre.

(b) Sur tout tabac étranger en feuilles à l'état naturel, écôté, sorti de l'entrepôt pour être fabriqué dans une fabrique de cigares ou de tabac, quatorze cents la livre.

Les droits ci-dessus sur le tabac en feuilles étranger à l'état naturel sera exigible sur tout tabac de cette nature se trouvant en entrepôt d'accise le 23e jour d'avril 1897 ou transporté à un entrepôt franc de droits de douane avant le 1er juillet 1897.

Le tabac enlevé d'entrepôt avant le 23 avril contrairement aux règlements de l'administration du Revenu de l'intérieur, est assujéti aux droits établis par le présent article.

6. *Résolu.*—Qu'il est à propos de prescrire qu'on percevra pour chaque exercice un droit de licence de \$65 de tout fabricant de tabac, cigares ou cigarettes, autorisé à employer en fabrication mixte du tabac en feuilles étranger et du tabac en feuilles canadien.

7. *Résolu.*—Qu'il est à propos de modifier l'acte du revenu de l'intérieur et les actes qui le modifient, de façon à donner au gouverneur en conseil le pouvoir de faire des règlements :

(a) Pour la fabrication mixte du tabac, des cigares et cigarettes, avec du tabac en feuilles étranger et du tabac en feuilles canadien, — et pour la détermination de la proportion dans laquelle seront respectivement employés ces tabacs ainsi que la proportion des droits à payer sur ceux ayant égard autant que possible à la proportion dans laquelle le tabac étranger et le tabac canadien employés — et pour la détermination de la proportion de ces droits qui sera prélevée sur le tabac en feuilles étranger pris pour emploi, ainsi que de la proportion qui en sera prélevée sur le produit fabriqué, mais le total des droits d'accise ainsi établis ne dépassera pas le chiffre des droits à toute époque imposés sur le tabac, les cigares et les cigarettes, et

(b) Pour déterminer à quelle époque et de quelle manière se fera le paiement des droits sur le tabac en feuilles étranger pris pour emploi dans les manufactures de tabac ou de cigares.

8. *Résolu.*—Qu'il est à propos de prescrire que les droits d'accise par les présentes fixés et déterminés seront sensés être devenus exigibles dès le 23e jour d'avril 1897.

Résolutions rapportées et lues la seconde fois.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Je présente le bill (n° 144) pour modifier l'acte relatif au revenu de l'intérieur.

La motion est adoptée, le bill lu la première et la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article 8,

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Je désire proposer un amendement à cet article. Nous avons découvert qu'une source fréquente de fraude pour le revenu est l'abus du privilège que les gens possèdent de faire de l'ale pour leur propre usage ou pour l'usage de leurs familles. Mais pour commencer la fabrication de l'ale et de la bière, vous suivez pendant un certain temps le même procédé que pour la fabrication des spiritueux, c'est-à-dire que vous devez faire fermenter le grain et faire le mélange. Ce n'est qu'après que ce mélange est fait que ces deux procédés, celui de la fabrication de l'ale et celui de la fabrication des spiritueux, commencent à se distinguer l'un de l'autre. Or, nous constatons que le peuple abuse de la permission que lui donne la loi de fabriquer sa bière en la convertissant en spiritueux. D'abord, l'on a proposé d'abolir le privilège accordé aux gens de fabriquer de la bière pour leur usage particulier. La loi telle qu'elle nous est maintenant soumise priverait réellement un particulier du privilège de fabriquer de la bière pour lui ou pour l'usage de sa famille. Nous avons cru que nous causerions trop de tort en faisant cela, de sorte que nous avons tâché de légiférer autant que possible contre toute tentative de frauder le revenu. Je demanderais donc que cet article 8 fût remplacé par l'article suivant, que je vais lire. C'est précisément le

même article que celui qui a toujours été en vigueur jusqu'aujourd'hui, et qui permettait la fabrication de la bière pour l'usage des particuliers, mais afin de bien surveiller cette opération, nous désirons ajouter les mots suivants :

Pourvu qu'avis convenable de la possession et de son intention de les employer pour la fin ci-dessus mentionnée soit donné au percepteur du revenu de l'intérieur le plus rapproché, ou au département du Revenu de l'intérieur à Ottawa.

Nous désirons surveiller cette opération ; et, en vertu de l'augmentation des taxes sur la fabrication des spiritueux, nous croyons que la tentation de frauder les lois relatives au revenu deviendra plus forte, et nous ne voulons pas laisser d'échappatoire aux gens qui, sous le prétexte de fabriquer de l'ale pour leur usage, fabriqueront peut-être des spiritueux. Nous voulons les surveiller dans le cas où ils tenteraient de le faire, et nous voulons qu'ils donnent leurs noms et disent ce qu'ils se proposent de faire, soit au percepteur du revenu le plus voisin, sert au ministre.

M. HAGGART : Permettez-vous à un particulier de malter le grain dans le but de fabriquer de l'ale ?

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : La loi permet aux gens de fabriquer eux-mêmes leur ale. Nous voulions d'abord l'abroger complètement, parce qu'elle donne lieu à des abus : mais nous n'avons pas pu nous empêcher de penser qu'il y avait un grand nombre de gens qui, ainsi qu'on le faisait en Europe, aiment à fabriquer leur propre bière. Nous avons cru que l'abolition complète de ce privilège serait considérée comme une injustice, et nous leur accordons encore ce privilège, mais nous l'entourons de précautions qui n'ont pas encore été prises jusqu'ici.

M. HAGGART : Je puis comprendre que l'honorable contrôleur permette aux gens de fabriquer de la bière, mais non pas de faire du malt. Nous ne permettons pas à un particulier de faire de la drèche. En Europe, il faut une législation spéciale pour faire de la drèche pour nourrir les bestiaux.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Nous ne leur permettons pas de faire de la drèche ; nous leur permettons seulement de faire le fardeau, en vertu de la loi qui existe depuis plusieurs années. Il leur est permis de cuire leur grain et de faire leur fardeau, mais nous avons constaté que cela donne lieu à de grands abus, car c'est le commencement des deux opérations du brassage et de la distillation. De sorte que, au lieu d'abolir le privilège, nous y mettons des restrictions qui nous permettront de surveiller l'exercice du droit dont on a joui durant plusieurs années. Et, pour être méthodique, je demande que l'article 9 soit retranché et remplacé par le suivant :—

Toute personne qui, sans avoir de permis en vertu de cet acte, alors en vigueur, fabrique de la bière ou autre liqueur fermentée, sauf pour son usage ou celui de sa famille, tel que stipulé par cet acte, est coupable de délit, et, pour la première offense, sera passible d'une amende de cinquante dollars, et, pour chaque offense subséquente, d'une amende de deux cents dollars.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

DROITS D'EXPORTATION.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité pour examiner les résolutions suivantes :—

Qu'il est expédient de décréter que si aucun pays impose un droit sur les articles énumérés dans l'item 577 de la liste B de l'acte de la présente session, intitulé : "Acte à l'effet de refondre et amender les actes concernant les droits de douane," ou sur quelque'un de ces articles lorsqu'importés du Canada en tel pays, le gouverneur en conseil pourra, par proclamation publiée dans la *Gazette officielle*, déclarer que les droits d'exportation suivants, ou aucun d'eux, seront imposables sur les billes et le bois à pâte exportés du Canada en tel pays, savoir :—Sur les billes et le bois à pâte de pin, de sapin de Douglas, d'épinette, de sapin baumier, de cèdre, d'orme et de pruche, un droit d'exportation n'excédant pas trois piastres par mille pieds mesure de planche; et dans le cas où il serait exporté aucune des billes ou aucun bois à pâte ci-dessus mentionnés en longueur moindres que neuf pieds, alors un taux par corde pourra être prélevé de la même manière, pas plus élevé que l'équivalent du taux ci-dessus mentionné par mille pieds, mesure de planche; et ce droit d'exportation sera imposable en conséquence après la publication de cette proclamation; Pourvu que le gouverneur en conseil puisse, par proclamation publiée de pareille manière, enlever ou réimposer de temps à autre ce droit d'exportation.

Qu'il est expédient de décréter que le gouverneur en conseil pourra, par proclamation publiée dans la *Gazette officielle*, imposer des droits d'exportation, comme suit, sur les minerais et métaux suivants, et chacun de ces droits sera imposable en conséquence après la publication de cette proclamation; Pourvu, toujours, que le gouverneur en conseil puisse, par proclamation, publiée de semblable manière, enlever ou réimposer de temps à autre ces droits d'exportation.

(a) Sur le nickel contenu dans la matte ou le minerai, ou en aucun état cru ou partiellement ouvré, et sur le cuivre contenu dans la matte ou le minerai qui renferme aussi du nickel, lorsqu'ils seront exportés du Canada—sur ce nickel, un droit d'exportation n'excédant pas dix centins par livre, et sur ce cuivre, un droit d'exportation n'excédant pas deux centins par livre.

(b) Sur les minerais qui contiennent du cuivre ou tout métal que le nickel et le plomb, lorsqu'ils seront exportés du Canada, un droit d'exportation n'excédant pas quinze pour cent de la valeur des dits minerais.

(c) Sur les minerais de plomb, et sur les minerais de plomb et d'argent, lorsqu'ils seront exportés du Canada dans un pays qui impose un droit supplémentaire sur le plomb en barres ou en geuse en sus du droit d'importation sur le plomb contenu dans les minerais de plomb ou dans les minerais de plomb et d'argent,—un droit d'exportation sur le plomb contenu dans les minerais ainsi exportés du Canada, d'un montant par livre équivalent à ce droit supplémentaire.

M. FOSTER : J'aimerais demander s'il serait possible que la Chambre complétât l'examen du bill du chemin de fer du Pas-de-Nid-de-Corbeau. Je voudrais que cette question fût soumise au Sénat le plutôt possible. La question des droits d'exportation semble une affaire de simple routine, mais le bill du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau peut provoquer quelque discussion.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : La question des droits d'exportation ne provoquera pas une très longue discussion, et, en conséquence, nous nous occuperons de cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour examiner certaines résolutions concernant les droits d'exportation.

M. SPROULE : Avant que vous quittiez votre fauteuil, M. l'Orateur, j'aimerais dire quelques mots sur cette question, qui est soumise à la Chambre depuis longtemps. Il y a huit ou dix ans, je Sir HENRY JOLY DE LOTBINIÈRE.

mé suis efforcé autant que possible d'inclure le gouvernement à imposer un droit d'exportation sur les billes. Le tort causé à nos forêts de l'Ontario qui devrait avoir l'emploi que lui fournit la matière première du pays était si grand, et la destruction du bois si considérable, que nous avons cru que nous devions imposer un droit d'exportation sur les billes. J'ai signalé la question à l'attention du cabinet du jour. Quelques députés de notre province et un couple de députés des provinces maritimes ont appuyé la proposition, mais nos efforts ont été sans résultat, et il nous a été impossible de porter le gouvernement à faire quoi que ce soit pour répondre aux exigences de la situation.

Deux moyens nous permettraient de réaliser l'idée que comporte l'imposition de droits d'exportation. L'un consiste dans l'adoption de règlements, par le gouvernement provincial, lorsqu'il vend les coupes de bois dans les provinces de l'Ontario et de Québec. J'ai toujours cru que le meilleur moyen à prendre pour la protection des travailleurs de notre pays et pour la protection de nos forêts était d'imposer aux ventiers des conditions qui les obligeraient à fabriquer dans le pays autant que possible le bois qu'ils y couperaient, de façon à donner du travail aux ouvriers du Canada et à conserver ce qui revient. Les gouvernements des provinces de l'Ontario et de Québec pourraient faire la chose, et ni l'un ni l'autre n'agit ainsi. Il nous a été impossible d'exercer assez d'influence sur le gouvernement de l'Ontario pour le porter à adopter ce mode, et, tous les ans, à mesure que l'exigeaient les besoins du gouvernement, de grandes étendues de nos forêts étaient mises en vente, et, dans la plupart des cas, ces coupes de bois étaient achetées par des Américains. Ils faisaient venir ici leurs propres ouvriers et leurs approvisionnements au détriment des Canadiens. Cela s'est continué d'année en année, et l'on estime à 250,000,000 de pieds de bois par année les billes qu'ils ont enlevées depuis plusieurs années.

Il y a quelques années, il semblait que nous allions réussir à convaincre le gouvernement qu'il était sage de réimposer le droit d'exportation, mais à cette époque le bill-Wilson fut présenté, et grâce aux efforts de certaines personnes, nous avons réussi à faire enlever le droit dont était frappé le bois canadien allant aux Etats-Unis; ce droit, avant cette époque, était de \$2 par mille pieds. A mon avis, bien que ce droit fût enlevé, l'intérêt de ce pays exigeait qu'un droit d'exportation fût imposé sur les billes. Nous n'avons pas pu réussir à porter le gouvernement provincial à insérer dans les règlements des dispositions qui obligeraient ceux qui achètent nos coupes à fabriquer ce bois dans le pays.

M. CASGRAIN : On l'a fait à Québec, et cela a été considéré comme inconstitutionnel.

M. SPROULE : S'il en est ainsi, cela prouve, il me semble, qu'il est plus nécessaire que cette Chambre exerce le droit qu'elle a encore indubitablement d'imposer un droit d'exportation sur les billes. Nous avons joui de l'avantage très problématique d'envoyer en franchise, pendant quelques années, nos billes de pin aux Etats-Unis. Il y a aujourd'hui aux Etats-Unis une nouvelle administration qui a préparé une nouvelle législation douanière qui réimpose les deux dollars par mille sur notre pin blanc. J'espère ne commettre aucune

injustice à l'égard des membres de cette Chambre en disant qu'un grand nombre de Canadiens ont toujours été d'avis que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a contribué à porter les membres du Sénat américain à incorporer dans leur législation fiscale une disposition qui imposerait un droit élevé sur le bois importé du Canada, dans le cas où ce dernier pays imposerait un droit d'exportation sur les billes. L'honorable député (M. Charlton) l'a presque admis en cette Chambre, lorsqu'il a dit qu'il mériterait des éloges s'il pouvait influencer assez les Américains pour les amener à réduire les droits sur le bois canadien. Mais cette réduction a été accompagnée de dispositions portant que dans le cas où le gouvernement d'un pays quelconque imposerait un droit d'exportation sur les billes, le droit d'importation sur le bois de construction serait porté à un chiffre élevé. Cette disposition est insérée dans la législation fiscale actuelle des Etats-Unis, et j'ignore jusqu'à quel point l'honorable député (M. Charlton) a contribué à la chose. Même cette menace des Etats-Unis ne devrait pas nous empêcher de faire notre devoir ici. Nous surveillons les intérêts du peuple canadien, et nous devons, dans les meilleurs intérêts du pays, conserver nos richesses forestières pour nos compatriotes.

Je suis heureux que le moment soit venu—quand bien même ce serait sous le régime actuel—où les membres de cette Chambre sont suffisamment convaincus qu'il est dans l'intérêt du pays que les droits d'exportation soient réimposés sur les billes. Je félicite le gouvernement actuel de la sagesse dont il fait preuve en cette matière. Je le félicite de ce que, sous ce rapport, il travaille dans les intérêts du Canada, et surtout dans les intérêts de la province de l'Ontario, dont je suis l'un des représentants. Tous les ans, j'ai été peiné de ce qu'il m'était impossible de convaincre nos amis, lorsqu'ils étaient au pouvoir, qu'il était dans les intérêts du Canada d'adopter cette ligne de conduite. Autant que je le pourrai, j'appuierai le gouvernement actuel dans les efforts qu'il fait et dans la ligne de conduite qu'il adopte relativement à l'imposition de droits d'exportation sur les billes.

A mon avis, les billes d'orme ne devraient pas être comprises.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons l'intention de demander que la clause soit modifiée à ce sujet.

M. SPROULE : Dans ces circonstances, je dirai seulement qu'il y a beaucoup de différence entre les deux espèces de bois.

Il me fait plaisir de voir que le gouvernement se propose sérieusement d'imposer un droit d'exportation sur les billes et le bois à pâte. Je crois que ce sera très avantageux au pays et que cela aura l'effet de conserver les forêts que la nature nous a données, et qui, dans les circonstances actuelles, devront être détruites en peu de temps. L'imposition de ce droit d'exportation donnera ici du travail à notre population, créera un marché national considérable pour la consommation des produits des cultivateurs, et sera sous tous les rapports dans les intérêts du pays, et surtout dans les intérêts de l'Ontario.

M. FOSTER : En ce qui concerne le droit d'exportation sur les billes, j'appuierai les propositions

du gouvernement. Les circonstances qui se rattachent au commerce de bois de construction et l'effet que les droits américains ont sur ce commerce sont connus de cette Chambre. Relativement à ce droit d'exportation, je n'ai aucune critique à faire. Je dirai simplement que dans les circonstances actuelles, je crois de notre devoir d'adopter une législation de cette nature. Mais quand nous en venons à la question des minerais, la Chambre doit aborder le sujet avec la plus grande prudence, même s'il s'agit de conférer au gouvernement le pouvoir de le traiter, le mettant par là en mesure de menacer, d'intimider chaque fois qu'il lui plaira de vouloir imposer ces droits d'exportation.

Je parle maintenant moins particulièrement du minerai de nickel. Ce minerai est à notre portée et nous connaissons assez bien ce sujet, et il y a aujourd'hui au sujet de ce métal certaines particularités qui donnent de l'importance à la position du Canada.

Ce que je veux surtout signaler à l'attention du gouvernement, c'est ce qu'il a l'intention de faire au sujet des minerais qui renferment du cuivre, de l'argent, de l'or et du plomb. Il veut se faire autoriser à imposer un droit d'exportation sur tous ces métaux précieux à l'état de minerai. Je demande à la Chambre et au gouvernement s'ils connaissent parfaitement bien ces questions. Ont-ils visité cette partie du pays et causé non seulement avec les hommes qui ont placé leurs capitaux dans les fonderies, mais avec ceux qui ont des placements dans les mines ? Pour un capitaliste qui place ses capitaux dans une fonderie, dix mille font des placements dans les mines ; et par chaque ouvrier fondeur, il y a des milliers de mineurs.

Cette question doit être traitée sous ces deux aspects. J'ai visité ce pays. Quand j'y suis allé, je n'avais qu'une idée, à titre de Canadien, et cette idée était que nous devons faire la fonte dans notre pays ; de même que nous devons faire le sciage et la fabrication du bois de service dans les limites de notre pays. Mais je n'ai pas été longtemps à parler avec les hommes qui, mille fois plus que moi, connaissent ce sujet, sans m'apercevoir que cette question avait un autre côté, et cet aspect est d'une grande importance.

En premier lieu, savons-nous ce que nous faisons quand nous avons l'intention d'imposer un droit d'exportation de 15 pour 100 sur tous les minerais portant de l'or et de l'argent ? Prenez ce que vous appelez la zone du minerai brut, ou le minerai brut qui se trouve dans cette zone qui couvre une vaste superficie de territoire dans le district de Slovan, et s'étendant dans la Kootanie orientale et autres endroits, et qu'y voyez-vous ? Vous trouvez dans les éléments de ces minerais, de l'or, du cuivre et de l'argent ; plus ou moins de cuivre, plus ou moins d'or, et généralement une assez forte proportion d'argent : dans cette zone de minerai brut vous en avez qui ont une valeur de \$40, \$50, jusqu'à \$100 ou \$130. Il n'y a au Canada qu'un ou deux endroits où ces minerais peuvent être fondus, et ces fonderies ne peuvent pas suffire. Il y a la fonderie Heinze, et j'ai entendu dire qu'on fait la fonte, pour des clients, à la fonderie Hall de Nelson. Mais à part ces deux fonderies il n'y en a pas d'autres dans ce district. Aujourd'hui, quand le mineur a extrait son minerai, il a tout le marché de fonderie aux Etats-Unis et au Canada. Il peut avoir les bénéfices de la concurrence dans ce com-

merce d'une nature technique, et qui exige, d'abord, d'immenses capitaux, et qui, ensuite, peut donner plus ou moins de bénéfices au mineur, qui compte sur le produit de la fonte pour réaliser ses profits. Du moment que vous imposerez un droit d'exportation, vous ferez peser sur ce minéral une charge oscillant entre \$6 à \$20 ou \$30 par tonne.

Or, je dis que ce droit ou charge de \$6 à \$30 par tonne et toute la différence entre ces chiffres tenant compte des facilités de transport d'une grande partie de ce district et le coût d'exploitation et d'extraction et de transport jusqu'aux stations d'expédition, dans plusieurs cas, et les profits qui en résultent, et c'est simplement la question disputable qui rendra possible pour le mineur l'exercice de son industrie. Du moment que vous imposez ce droit d'exportation, de cet instant vous l'imposez sur tout capitaliste qui se propose de placer des fonds dans ces mines pour les développer, et je prétends que le bénéfice se trouve non pas dans le placement des fonds dans les fonderies, mais dans les grandes exploitations minières du pays.

J'avoue que si j'allais négocier l'achat d'une propriété dans la zone du minéral et que si je pressentais que ce droit d'exportation serait imposé, ce serait le motif qui m'empêcherait de faire cette achat, vu que si j'achetais, ce serait ce qui diminuerait mes bénéfices et rendrait l'exploitation de la propriété improfitable.

Probablement que, s'il s'agissait de minerais de qualité supérieure, variant de \$100 à \$150 par tonne, vous pourriez payer les droits d'exportation et exploiter votre mine avec bénéfices. Mais ce sont là des minerais qui sont extraordinaires. Vous pouvez trouver ça et là des filons qui vous paieront, mais en général le minéral n'a pas autant de valeur. Je sais que pour une mine dont les produits sont expédiés les bénéfices sont calculés d'après \$20 par tonne à peu près, et si vous imposez un droit d'exportation vous êtes dans l'impossibilité de continuer l'exploitation de vos mines. En voilà assez sur ce sujet.

Mais si vous prenez maintenant en considération le minéral de plomb, que voyez-vous? Vous constatez qu'il y a dans le minéral de qualité inférieure une très faible proportion d'argent, tandis que la proportion du plomb est considérable, variant de 75 à 80 pour 100. Examinons le cas d'une faible proportion d'argent et une haute proportion de plomb, disons de 70 pour 100. Cela signifie que chaque tonne de minéral contient 1,400 livres de plomb. Ce droit, ajouté au coût d'extraction et de transport et droits d'importation, peut vous mettre dans l'impossibilité de développer votre propriété, et vous forcer de discontinuer, et qui recueillera des profits?

Mais il y a encore plus que cela. Reconnaissons qu'il faut autant que possible faire la fonte et l'extraction dans ce pays. Voici la difficulté qui se présente. Il n'y a peut-être pas un seul homme qui le comprendra, à moins qu'il n'en reçoive l'explication technique. Je ne le savais pas moi-même, mais je l'ai appris après avoir parlé avec un homme du métier. Si vous demandez à un homme s'il ne peut pas établir des fonderies dans ce pays, et fondre tout ce plomb ici, il vous répondra : certainement. Ne pouvez-vous pas en établir et réaliser des bénéfices? A une seule condition. Quelle est-elle? Pour ceux qui ont une grande proportion de plomb, c'est d'avoir un marché, pour

M. FOSTER.

l'écouler. Si vous n'avez pas ce marché, l'industrie ne peut exister. Où pouvez-vous trouver ce marché? N'avez-vous pas accès à tout l'univers? La réponse sera que dans les Etats-Unis le prix du plomb est régulièrement d'un à un cent et demi par livre de plus que sur tout autre marché de l'univers. N'est-il pas possible de fabriquer des feuilles de plomb et de les exporter dans cet état, aux pays qui s'en servent? On vous dira que c'est impossible, et pour d'excellentes raisons.

En premier lieu, vous ne pouvez pas manufacturer le plomb au Canada à cause du prix élevé de la houille et de la main-d'œuvre, et faire la concurrence sur le marché anglais, où la houille et la main-d'œuvre sont à meilleur marché. Plus que cela, vous ne pouvez pas le fabriquer et l'expédier en Chine ou au Japon et faire la concurrence en ce qui concerne le coût moins élevé. Les hommes qui ont étudié la question plus que moi, disent que le seul moyen de faire réussir l'exploitation de cette industrie est celui-ci : Si vous pouvez induire les capitalistes canadiens, au sujet de la fonte du plomb dans le pays, à se rendre en Chine ou au Japon et y établir et exploiter cette industrie avec la main-d'œuvre à bon marché qu'on y trouve, vous pourrez peut-être exporter votre plomb en gueuse dans ces pays, l'y manufacturer et rendre le produit en concurrence avec l'exportation du plomb d'Angleterre et autres pays manufacturant de ce produit. Celui qui m'a renseigné m'a dit que ses associés et lui étudiaient cette question depuis deux ans, et que des difficultés réelles empêchaient les capitalistes de se risquer dans cette entreprise. Imposez ce droit d'exportation demain et rendez nécessaire la fonte au Canada, et vous empêchez les Canadiens de trouver un marché pour y écouler le plomb contenant beaucoup de plomb et peu d'argent, pour la simple raison que le plomb, mis en vente, se vendrait pour un prix peu élevé comparativement à celui qui existe aux Etats-Unis.

M. CHARLTON : Mon honorable ami veut-il me permettre de lui demander s'il n'est pas vrai que le tarif américain impose sur le plomb dans le minéral un droit égal au droit imposé sur le plomb lui-même?

M. FOSTER : Non, il y a une différence entre les deux.

M. CHARLTON : Oui, je crois que c'est le cas.

M. FOSTER : Si vous prenez le minéral de plomb là vous avez ce droit à payer et il faut en tenir compte dans le calcul de nos profits. Non seulement vous auriez à payer ce droit d'importation, lequel est égal à la différence entre le droit sur le plomb en minéral et le plomb pur.

M. CHARLTON : Le droit est le même dans les deux cas.

M. FOSTER : Je demanderai à l'honorable ministre des Finances s'il en est ainsi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis sous l'impression qu'il y a une différence.

M. FOSTER : Je crois que le droit sur le plomb est de 1½ à 2 cents par livre plus élevé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le droit sur le plomb est d'un demi-cent plus élevé que le droit sur le minéral de plomb.

Le tarif Dingley fixe le droit sur le minerai de plomb à $\frac{1}{2}$ cent et 2 cents, ou $\frac{1}{2}$ cent de plus par livre sur le plomb en lingots ou barres.

M. FOSTER : Je vois que le droit sur le minerai de plomb est d'un cent par livre. Sur le plomb lui-même, il me semble que le droit était de $\frac{1}{2}$ cent dans le tarif Dingley, et que le Sénat a l'intention de le porter à 2 cents. En tout cas, c'est la situation. Or, qui en retire les avantages ? Le propriétaire d'une fonderie déjà construite en bénéficiaire, parce que, en premier lieu, il faudra y envoyer le minerai, et une grande source des profits du mineur déjà existants sera supprimée. La concurrence disparaîtra et toute l'industrie de l'exploitation des minerais en souffrira. Je sais fort bien que l'opinion générale ici et à la Colombie-Anglaise est que le temps est arrivé où nous devons fondre nos propres minerais mais nous devons bien prendre garde aujourd'hui de faire quelque chose qui serait de nature à nuire le moins possible à une industrie qui est de première importance, non pas la fonte du minerai mais le développement des mines elles-mêmes.

Dans les conditions présentes, les fonderies s'élèveront en plus grand nombre, et plus tard elles augmenteront d'autant plus que la houille sera plus à portée, ainsi qu'elle le sera par le chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Dans ce pays, les fonderies auront de plus grands avantages naturels pour le transport et autres facilités et cette industrie de l'exploitation des fonderies se développera grandement, mais naturellement. Autrement si vous voulez la gêner de cette façon vous vous exposez à ruiner l'industrie la plus importante.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député sait sans doute que le but de cette proposition n'est pas d'imposer un droit, mais simplement de donner la faculté de l'imposer.

M. FOSTER : Oui, mais voici la difficulté : c'est que le simple fait que vous avez le pouvoir d'imposer un droit diminuera les placements en raison de la faculté que vous avez d'imposer cette taxe.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Que l'honorable député comprenne bien que je suis entièrement d'accord avec lui, et que sans aucun doute il sera du devoir du gouvernement, avant de prendre une décision sur ce point, de considérer le cas avec beaucoup de soin. Je suis loin de prétendre qu'il n'y a pas beaucoup de force dans l'argument que l'honorable député a développé, mais j'aimerais savoir quelle est sa proposition ? Propose-t-il de nous refuser complètement le pouvoir d'imposer un droit ?

M. FOSTER : Je dis que l'avis d'un grand nombre de personnes qui désirent que nous fassions nous-mêmes la fonte de nos minerais peut difficilement être opposé aux connaissances techniques et pratiques d'hommes qui ont étudié et examiné si la chose était réellement praticable dans les circonstances actuelles. La majorité peut se laisser entraîner par le sentiment et désirer l'exécution de cette entreprise. Mais si l'on soumettait ce sentiment aux hommes de l'art, ceux-ci pourraient répondre : Oui, nous aimerions voir fondre nos minerais au Canada, mais nous devons aller avec

précaution et bien connaître la route à suivre avant de faire cette démarche. Voici ce que je suggérerais : Que le gouvernement élimine de sa proposition tout ce qui a trait aux minerais d'argent, de cuivre et de plomb ; et que pendant les vacances, le gouvernement fasse une enquête sur la matière, s'il croit que la chose en vaut la peine. Qu'il emploie les hommes de l'art et qu'il attende leur rapport avant de prendre une décision. D'après moi, il serait préférable que le gouvernement éliminât cette partie de la proposition et ne vint pas s'occuper de l'avenir. Je demande au gouvernement avec toute la force dont je suis capable, de ne toucher à ces minerais qu'avec beaucoup de prudence, quoique je sache, en parlant ainsi, que je froisse peut-être les opinions d'un grand nombre de personnes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'argument de l'honorable député s'appliquerait aussi bien à la partie de la proposition qui a trait au minerai de nickel et probablement au bois.

M. FOSTER : Quant au nickel, je ne puis parler avec connaissance de cause, car c'est un sujet que je n'ai jamais étudié. Mais j'ai fait une certaine étude de la question des minerais d'argent, de cuivre et de plomb.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne prétends pas du tout connaître le nickel, mais je crois avoir certaines connaissances sur les autres minerais de cuivre et de plomb. Sans doute, il y a beaucoup de bon dans le discours de l'honorable préopinant, et il sera du devoir du gouvernement de tout bien considérer avant de se décider à exercer les pouvoirs qu'il demande à cette Chambre, et ce parlement peut être certain que le gouvernement n'exercera ces pouvoirs qu'après s'être convaincu, par tous les moyens possibles, qu'il est sage et nécessaire d'en agir ainsi. Je ne puis abonder dans le sens de l'honorable député, lorsqu'il dit que le simple fait d'obtenir ces pouvoirs du parlement aura une influence préjudiciable sur les affaires de ceux qui sont maintenant intéressés ou pourront être intéressés à l'avenir dans l'exploitation des mines en ce pays. Je ne vois pas pourquoi cette proposition aurait un tel effet. Nous savons parfaitement qu'il y a dans ce pays,—et j'en ai eu la preuve lorsque j'ai visité les villes minières du sud de la Colombie-Anglaise—un fort sentiment, parmi les propriétaires de mines et les producteurs de minerais pour que nous fondions nos minerais en Canada. Lorsque je suis allé à la Colombie-Anglaise, quelques personnes intéressées dans le chemin de fer de Fort-Shepherd ont proposé d'établir une fonderie à Northport à cinq ou six milles au sud de la frontière canadienne, sur le territoire américain ; et l'on a fait cette proposition simplement parce que l'on ne pouvait pas établir et exploiter avec autant d'avantages une fonderie dans la Colombie-Anglaise. L'idée des personnes intéressées dans ce projet était de se soustraire aux droits d'importation dont le tarif américain frappe les minerais fondus dans la Colombie-Anglaise. C'est pour cette raison que l'on voulait établir cette fonderie dans la ville de Northport, et comme le savent les membres de cette Chambre, l'établissement d'une grande fonderie dans une ville

contribue à en augmenter considérablement la population.

Les honorables députés qui sont allés à la Colombie-Anglaise savent comment l'établissement d'une industrie de ce genre par la compagnie Heinze a développé la ville de Trail, et comment la ville de Nelson a prospéré grâce à la fonderie de la compagnie Hall. Je crois que c'est le sentiment général dans la Colombie-Anglaise que nous devrions prendre les moyens d'empêcher l'établissement de fonderies au sud de la frontière canadienne. C'est une chose d'obtenir ce pouvoir, et c'est autre chose de l'exercer, mais je ne crois pas qu'il soit sage de la part de ce parlement de mettre en doute la probabilité de l'exercice de ce pouvoir. L'effet serait justement de nous faire manquer le but que nous voulons atteindre. Par conséquent, il serait bon, je crois, d'accorder au gouvernement le pouvoir qu'il demande et de compter que le gouvernement se renseignera parfaitement avant d'exercer ce pouvoir. Savoir que le gouvernement a présenté une mesure de ce genre et l'a retirée sur les objections faites à l'encontre, aurait un effet des plus préjudiciables sur l'industrie de la fonte des minerais dans la Colombie-Anglaise. Je suis convaincu que d'ici à trois mois, vous constaterez l'établissement d'une fonderie à New-York, au sud de la frontière canadienne, car si vous rejetez cette proposition, il serait généralement admis et reconnu que l'on n'imposera pas de droits d'exportation sur le minerai. Je ne partage aucunement l'opinion de l'honorable préopinant, lorsqu'il déclare que nous ne pouvons fondre le minerai dans la Colombie-Anglaise avec autant d'avantages qu'aux Etats-Unis.

M. FOSTER: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai simplement déclaré que nous n'avions pas au Canada un marché pour écouler notre plomb. Nous avons toutes les facilités pour le produire, mais il faut d'abord considérer si nous pouvons avoir un marché rémunérateur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je ne puis abonder dans le sens de l'honorable député. Je n'admets pas qu'il y ait une différence d'un cent et demi entre le prix du plomb sur le marché anglais et sur le marché de New-York. La différence n'est pas au delà de trois quarts de cent. Il y a certainement une différence, parce que les Etats-Unis ne produisent pas autant de plomb qu'ils en consomment. Les Américains sont de grands consommateurs de plomb, et ils doivent en exporter de l'étranger, et le droit d'importation qu'ils imposent en élève le prix. Je suis convaincu que la différence entre le prix sur le marché de New-York et le prix sur le marché de Londres provient du droit imposé. Lorsque l'honorable député (M. Foster) nous dit que nous ne pouvons trouver en Angleterre un marché pour notre plomb,....

M. FOSTER: Je suis encore obligé de corriger l'honorable ministre. Je n'ai jamais fait pareille déclaration. J'ai dit que l'on trouverait un marché en Angleterre, mais que le prix du plomb y était invariablement plus bas qu'aux Etats-Unis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'ai admis cela. J'admets que le prix en est un peu plus bas, mais la différence est des M. BLAIR.

plus minimes, si vous déduisez le droit que vous êtes obligés de payer lorsque vous envoyez votre minerai aux Etats-Unis. Je suis convaincu que si nous faisons la fonte des minerais au Canada sur une grande échelle, nous trouverions en Angleterre un marché, et un marché avantageux. Il n'y a pas longtemps, l'on a accablé le gouvernement de télégrammes venant des différentes régions de la Colombie-Anglaise, nous demandant avec instance de nous faire accorder le pouvoir d'imposer un droit sur ces minerais. Pourquoi? Parce qu'il y avait alors, juste dans le même temps, un mouvement pour établir la fonderie dont je viens de parler. L'on avait reconsidéré le projet d'établir une fonderie à Northport pour la fonte de nos minerais, et l'on était sur le point de réussir et d'assurer au peuple américain tous les avantages que leur donne le tarif des Etats-Unis. Par le tarif Dingley, on a proposé d'imposer un droit de 1½ par livre sur le plomb en minerai.

M. FOSTER: C'est pire qu'un cent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: C'était la proposition que l'on faisait la dernière fois que j'ai lu le bill Dingley.

Le MINISTRE DES FINANCES: C'est là le droit actuel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je n'ai pas suivi la matière de près, mais je sais que c'était, à une certaine phase des délibérations du Congrès, le droit que l'on voulait imposer. En outre, les Etats-Unis disaient: "Si vous osez fondre votre minerai et produire du plomb en lingots ou en barres, nous exigerons que vous payiez 2 cents pour chaque livre que vous entrez dans votre pays. L'effet d'une telle mesure est trop évident. L'on agit ainsi dans le but exprès de donner au peuple américain tous les avantages de l'industrie de la fonte des minerais. Or, pourquoi cette industrie ne nous appartiendrait-elle pas, pourquoi n'en aurions-nous pas le bénéfice? Mais nous ne pouvons en profiter, à moins que le parlement ne nous donne le pouvoir d'imposer un droit d'importation sur le minerai de plomb, de manière à faire disparaître la différence qu'il y a et remettre les choses dans l'état où elles seraient dans le cours ordinaire des choses. Je suis convaincu que s'il y a, au Canada, une industrie mentionnée dans cette résolution qui justifie le parlement d'accorder ce pouvoir au gouvernement, c'est bien l'industrie de la fonte des minerais. Il est parfaitement oiseux d'envoyer les minerais en Angleterre et de les fondre là.

M. FOSTER: Par cette remarque, l'honorable ministre (M. Blair) veut-il dire à la Chambre que j'ai suggéré d'envoyer nos minerais en Angleterre pour les fondre? Je n'ai jamais eu une pareille pensée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'honorable député a dit que nous ne pouvons fondre nos minerais de plomb, de manière à faire concurrence aux fonderies anglaises.

M. FOSTER: Je n'ai jamais dit cela. J'aurais été profondément stupide d'affirmer une pareille chose, savoir: que nous pouvions prendre notre minerai avec tous les éléments qu'il contient, et

l'envoyer en Angleterre pour l'y faire fondre ; non, je n'ai jamais dit semblable chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a émis une prétention dont j'ai pris note sur-le-champ et qui....

M. FOSTER : J'ai émis une prétention qui est celle-ci : nous ne pouvons pas fabriquer le plomb, le plomb qui sert pour le thé, par exemple, à aussi bas prix qu'en Angleterre et l'expédier en Chine et au Japon.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il va sans dire que j'accepte l'explication de l'honorable député. Il n'y a rien à gagner à ne pas s'entendre intentionnellement. Je ne conteste pas ce que dit l'honorable député. Ce minerai peut cependant subir certains procédés dans la Colombie-Anglaise. On peut, par exemple, le réduire en lingots—en faire du plomb en barres ou en gueuse,—et l'emporter sous cette forme. Il pourra avoir à subir d'autres procédés, il pourra contenir d'autres substances utilisables que nous ne pouvons pas déterminer ici, mais qui peuvent l'être en Angleterre. Mais nous pouvons avantagement le réduire en barres, et ce travail devrait être fait ici.

Je répète qu'il faut se rappeler que je ne dis pas que le gouvernement soit décidé à faire usage de ce pouvoir. J'admets que, pour ma part, je ne connais pas suffisamment la question pour déclarer que je prends la responsabilité d'user de ce pouvoir ; mais je ne vois pas en quoi cette industrie pourrait avoir à souffrir du fait que le parlement aurait accordé ce pouvoir au gouvernement. Ceux qui sont déjà engagés dans ces mines ne s'en alarment pas, et ceux qui se proposent de s'y engager n'en seront pas empêchés.

Le parlement peut être certain que cette question sera étudiée à fond et que les branches de cette industrie seront prises en considération. Et, comme l'a dit le leader de la Chambre (sir Richard Cartwright), le gouvernement se fera un devoir d'entendre tous les intéressés avant d'agir. Mais je ne veux pas non plus qu'on soit sous l'impression que nous n'avons pas l'intention d'exercer ce pouvoir, quoi qu'il arrive ; qu'il n'est mis dans la loi que comme simple formalité, que les gens peuvent établir leurs fourneaux où bon leur semblera ; s'installer où ils voudront, avec la certitude que le gouvernement ne fera jamais usage de ce pouvoir.

M. FOSTER : Avec la permission de la Chambre, je dirai deux choses. Mon honorable ami (M. Blair) demande quel mauvais effet peut avoir la concession de ce pouvoir. Je vais lui expliquer ce mauvais effet, surtout si l'on considère la question dans le sens du discours de l'honorable ministre. Le développement de nos mines dépend de l'introduction du capital étranger. On peut trouver certaines sommes d'argent dans le pays, mais tous ceux qui s'occupent de mines ne cherchent qu'une chose—y intéresser les capitaux anglais. Le marché anglais pour l'or, l'argent et le plomb est très susceptible. Il y a beaucoup de capitaux dans ce pays, mais les capitalistes se sont fait prendre à maintes et maintes reprises dans des opérations de mines. A l'heure qu'il est, ils sont justement à se demander s'ils vont verser, ou non, leur argent dans les entreprises minières du Canada. Quand les capitalistes anglais sont saisis d'une question comme celle-là, ils l'étudient à fond, et tous les

éléments de dépenses et de profits sont scrutés avec soin. Le fait seul d'avoir dans notre statut une loi qui réduit la marge des profits de \$4 à \$20, aura beaucoup à faire pour décider le capitaliste anglais à s'engager dans ces entreprises.

Je me suis surpris à rire en considérant le changement opéré, dans ce court débat, dans les positions occupées respectivement par l'honorable ministre et moi. Moi, un protectionniste, je prétends qu'un droit d'importation aux Etats-Unis de 1½ centin pour chaque livre de plomb contenue dans le minerai, est une protection suffisante pour nos propres fourneaux et mon honorable ami veut ajouter à cela un autre demi-cent, sous forme d'un droit d'exportation, afin de rendre la protection doublement sûre. Or, je prétends qu'il y a plus de 1½ cent de protection. Prenons le fourneau d'Everett, de Kansas, ou d'Omaha, très éloignés de la Colombie-Anglaise. Nos fourneaux peuvent avoir du minerai de la Kootanie-orientale, en passant par Fort-Steel, dans les districts de Slokan et de Lardeau. On ne peut pas comparer les prix de transport à un fourneau situé à 50 ou 100 milles, avec ceux des fourneaux qui sont à 1,000 ou 1,200 milles de distance. De plus, la différence dans ces prix sera plus considérable encore dans un an, lorsque nous serons en état d'amener la houille, le coke et le minerai sur un même point. Quand on prend tout cela en considération, on reste convaincu que la protection de 1½ cent est suffisante. Si l'on tient compte de la distance à parcourir pour arriver aux fourneaux américains, il faut admettre, avec moi, que la conduite la plus conservatrice et la plus prudente, pour le moment, est de laisser les choses comme elles sont.

L'honorable ministre a parlé de Northport. Je puis lui dire à quoi pensent les propriétaires de mines, actuellement. Pourquoi la compagnie *War Eagle*, ne paie-t-elle pas de dividende ? Parce que les actionnaires en sont venus à cette conclusion : Le coût général de la fonte à Trail, est trop élevé. Notre intention est de fondre nous-même notre minerai, et nous allons le mettre en tas et le garder—jusqu'à quand ? Jusqu'à ce qu'on ait imposé un droit d'exportation sur le minerai ? Non, mais jusqu'à ce que nous connaissions la politique du gouvernement au sujet du chemin de fer du Pas-du-Nid-du-Corbeau.

Quand nous serons fixés sur ce point, quand nous serons certain, que dans un an, ou à peu près, nous aurons accès aux immenses dépôts houillers de la Kootanie-orientale, tout ce minerai ira à nos fourneaux. La question n'est pas de savoir s'il y aura un droit d'exportation, ou non. Mon honorable ami prétend qu'il est question d'ériger un haut-fourneau à Northport. Nous ne pouvons pas empêcher certains avantages naturels. Les gens de Rossland désirent avoir un haut-fourneau, et une autre localité voudrait aussi avoir le sien. Par sa position géographique et sa proximité du minerai de toute sorte, d'or, d'argent, de cuivre et de plomb, tant dans les Etats-Unis que dans la Colombie-Anglaise, Northport est un point central, où se réunit la plus grande quantité de minerais de toutes sortes ; et c'est cette règle qui gouverne. Mais même cette considération n'empêche pas ceux qui cherchent un endroit pour y ériger un haut-fourneau d'en chercher également sur notre territoire.

Toute la difficulté provenait du transport de houille et du minerai, mais grâce aux facilités qui seront données, cette difficulté disparaîtra en grande

partie. Je suis convaincu qu'avec un droit d'importation de 1½ et la proximité naturelle du minerai et de la houille, les propriétaires de hauts-fourneaux dans ce pays n'ont pas besoin de plus de protection.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a parlé des intentions des actionnaires de la Compagnie *War Eagle*, au sujet de l'érection de hauts-fourneaux. Les renseignements que j'ai obtenus de l'un d'eux, qui était ici ces jours derniers, diffèrent complètement de ceux qu'il a lui-même obtenus. D'après la conversation que j'ai eue avec cet actionnaire, j'ai compris que cette compagnie cherche l'endroit où il serait plus avantageux pour elle d'ériger un haut-fourneau. Si le droit d'exportation que nous proposons était imposé sur le plomb et le minerai, il serait construit à Robson, je crois, qui est un endroit situé sur la ligne allant de Rossland, à une distance convenable. Si, d'un autre côté, la compagnie était certaine qu'il n'y aurait pas de droit d'exportation sur le minerai, elle l'érigerait sans aucun doute dans les Etats-Unis, et probablement à Northport.

M. FOSTER : Pourquoi ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'endroit est très approprié à l'érection d'une ville, et la compagnie croit qu'il serait avantageux pour elle d'aller s'y fixer. Il n'était pas facile de trouver un endroit ayant un accès facile à Rossland, qui est assez grand et assez bien situé pour former une ville. J'ai discuté la chose avec la personne en question, il y a quelques jours, et je lui ai demandé pourquoi la compagnie choisissait Northport de préférence à tout autre endroit le long de la frontière. Voici sa réponse : "C'est l'endroit qui offre le plus d'avantages pour nos minerais, nous serions entièrement à la merci du minerai de la Colombie-Anglaise pour nos produits naturels ; et nous voudrions être aussi près que possible, du côté américain de la frontière, de notre base d'approvisionnement. C'est pourquoi nous irions à Northport, comme l'endroit le plus avantageux et le plus approprié."

M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il nous dire où se trouvent les mines de la Compagnie *War Eagle* ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans les environs de Rossland. Je crois que l'honorable député y est allé. J'ai aussi eu le plaisir de visiter ces mines.

M. FOSTER : Northport est-il plus près de leurs mines que Rossland ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas ?

M. FOSTER : Et la compagnie cherche à ériger ses hauts-fourneaux aussi loin que possible de son minerai ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que m'a dit le personnage en question, M. Blackstock. Il n'y a pas de place pour cela à Rossland. Il faudrait s'éloigner de Rossland, sur une des lignes de chemin de fer, soit sur celle qui va à Robson, qui est à peu près le seul

M. FOSTER.

endroit qui conviendrait à Rossland dans cette direction, soit en descendant la rivière par la route de la Montagne-Rouge, et les hauts-fourneaux seraient finalement érigés à Northport, pour les raisons que j'ai données.

M. LAVERGNE : J'aurais un mot à dire sur cette question d'un droit d'exportation sur le bois à pâte. J'ai pleine confiance dans la sagesse avec laquelle le gouvernement fera usage du pouvoir qu'il demande, et je ne veux pas m'y opposer. Cependant, je dois dire que l'imposition de ce droit affecterait sérieusement mes commettants. Il va sans dire que dans certaines circonstances, je considérerais ce droit comme une excellente chose, mais comme question de protection, dans le sens ordinaire, je m'y opposerais de toutes mes forces. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais je désire faire savoir à la Chambre que la quantité de bois à pâte exportée aux Etats-Unis s'élève à 200,000 cordes, et que de cette immense quantité, plus d'un dixième est fourni par les comtés de Drummond et Arthabaska.

Un droit d'exportation sur cet article ruinerait peut-être la plus grande industrie de ce district après l'agriculture. Notre position dans cette partie du pays ressemble à celle de l'ex-ministre des Finances dans une autre partie. Il considère qu'il serait plus avantageux pour lui d'envoyer le produit brut des mines de l'autre côté de la frontière, que de fondre le minerai dans le pays, et il demande au gouvernement de faire une exception pour cet article. Je demanderai la même faveur pour le bois à pâte, car je sais que si ce droit était imposé, la division que je représente en souffrirait beaucoup.

J'ai un peu étudié cette question, et je suis convaincu que ce droit n'est demandé que par les fabricants de pâte de bois, mais les intérêts qu'ils représentent sont bien minimes comparés à ceux des ouvriers et des cultivateurs engagés dans cette industrie. Je répète que c'est l'industrie la plus importante de mon comté, qui fournit un dixième de tout le bois à pâte exporté aux Etats-Unis, et pour cette raison, si on avait demandé à la Chambre d'imposer ce droit immédiatement, j'aurais été obligé de combattre la proposition. Mais j'ai confiance dans la sagesse du gouvernement, et j'espère qu'il usera de ce pouvoir avec discrétion, et ne sera pas dans la nécessité d'imposer le droit.

M. DYMENT : Je suis opposé à ce droit d'exportation sur les billes et le bois à pâte, et j'avais l'intention de combattre vivement ces deux propositions. J'ai consulté un grand nombre de mes collègues, pour savoir sur quel appui je pouvais compter, mais j'ai constaté que la députation, des deux côtés de la Chambre, était presque unanime en faveur de ce droit d'exportation. Par conséquent, toutes les remarques que je pourrais faire ne serviraient à rien, et je ne ferai qu'employer inutilement un temps précieux en faisant plus qu'enregistrer mon protêt. Comme le savent la plupart des honorables députés, je suis un commerçant de bois, mais je suis prêt à mettre de côté mes sentiments personnels et mon propre intérêt au sujet d'un droit d'exportation sur les billes et à dire : "imposez le droit." Mais je représente un comté qui est, plus que tout autre, peut-être, intéressé dans l'industrie de la pâte de bois, et je manquerais à mon devoir si je ne signalais pas au gouver-

ment la grave injustice qu'il commettrait envers les milliers de colons de nouveaux district de l'Ontario, en imposant un droit d'exportation sur cet article. La pâte n'est pas dans le cas du pin blanc. Le pin blanc est le premier des bois mous, et il aura toujours sa place au premier rang. Mais la pâte d'épinette n'est connue que depuis 15 ou 20 ans ; nous en pos-édons des millions et des millions de cordes, je crois, et nous devrions pouvoir en profiter pendant que nous le pouvons. Il peut surgir quelque chose pour prendre sa place, avant que nous ayons pu en disposer, même si les exportations augmentaient considérablement.

Je n'en dirai pas davantage, parce que je sais que je suis seul de cet avis. Je demanderai seulement au gouvernement avant qu'il impose ce droit et commette cette injustice envers des milliers de colons, de bien étudier la question, et de s'assurer s'il ferait bien d'encourager les rares fabricants de pâte de bois de ce pays, au détriment de milliers de colons dans mon comté et autres parties de la province de l'Ontario.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Je propose que le mot "orne" dans la sixième ligne de la première résolution soit omis.

L'amendement est adopté.

M. **HAGGART** : L'honorable ministre est-il bien certain que cette résolution lui donnera le pouvoir d'imposer un droit d'exportation ? La résolution dit :

Qu'il est expédient de décréter que si un pays quelconque impose un droit sur les articles énumérés, etc.

Les tribunaux, dans l'interprétation de cette clause, ne décideraient-ils pas que cela ne s'applique qu'aux pays qui, à l'avenir, imposeront un droit sur ces dits articles ? Pourquoi imposer le droit dès à présent ? Je crains qu'en droit, vous ne puissiez pas imposer un droit contre les pays étrangers où un droit existe déjà, et que la loi ne puisse s'appliquer qu'aux pays qui imposeront un droit à l'avenir.

M. **SPROULE** : J'avais compris que vous vous faisiez donner ce pouvoir par un acte du parlement. Le présent acte vous donne ce pouvoir.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Le point soulevé est que nous ne pourrions nous occuper que des pays qui imposeront un droit à l'avenir, et que nous ne pourrions pas agir à l'égard des pays où un droit existe déjà.

M. **FOSTER** : Toute ambigüité disparaîtrait, si la résolution disait "tout pays qui a imposé ou, à l'avenir, imposera."

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Il n'y a aucune objection à cela. Je propose que le paragraphe soit amendé de manière à se lire ainsi : "si quelque pays, maintenant, ou plus tard, impose un droit, etc."

M. **FOSTER** : Supposons maintenant que les autres pays l'abolissent.

LE **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES** : Cette résolution nous donne le pouvoir de l'abolir aussi.

L'amendement est adopté.

M. **FOSTER** : Je suppose que le gouvernement est décidé à conserver le dernier paragraphe.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Les remarques de l'honorable député m'ont causé une vive impression. Je suis d'avis qu'il serait bon d'avoir une disposition de la nature de celle dont il parle, mais je puis l'assurer, ainsi que tous ceux qui partagent sa manière de voir sur cette question, qu'avant d'agir, le gouvernement prendra toutes les précautions désirables. J'espère qu'il ne s'opposera pas à l'adoption de la résolution.

M. **FOSTER** : Je préférerais que le gouvernement ne la mit pas en vigueur avant la prochaine session.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Le but que se propose le gouvernement serait manqué, si nous acceptions ce conseil. La nécessité d'imposer ces droits peut se présenter avant la prochaine session, mais comme je l'ai dit, rien ne sera fait, sans que les objections et les remarques de l'honorable député (M. Foster) et autres, aient été prises en sérieuse considération.

La résolution est rapportée, et lue une deuxième fois.

PREMIÈRE, DEUXIÈME ET TROISIÈME LECTURES.

Bill (n° 145) concernant les droits d'exportation.
—(M. Fielding).

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 131) concernant la cour Suprême de l'Ontario et ses juges. (M. Davies.)

INSPECTION DU PÉTROLE.

Le bill (n° 139) pour amender de nouveau l'acte concernant l'inspection du pétrole est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Article I.

M. **FOSTER** : Quel est l'effet de cet article ?

Le **CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR** : Nous avons considéré que l'étalon était plus élevé qu'il n'est nécessaire, et nous l'avons diminué de 20. Actuellement, on exige 290, et ce bill le réduit à 270. Le pétrole à éclairage ordinaire subit l'épreuve à 85, mais ceci s'applique au pétrole à signaux dont on se sert dans les phares, et autre pétrole à haute épreuve.

M. **FOSTER** : L'honorable ministre est-il certain, d'après les renseignements qu'il a obtenus de ses fonctionnaires, qu'il ne réduit pas l'étalon à un point rapproché de celui où il y aurait du danger ?

Le **CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR** : On m'a déclaré positivement que 290

étaient un étalon extravagant, et que 270 sont suffisants.

Article 2.

M. LISTER : Je propose que les mots suivants soient ajoutés à cet article :

Pourvu toutefois que le droit d'entrée dans aucun port d'un navire réservoir, chargé de pétrole, soit, en tout temps, sujet à telles exigences ou ordres concernant les dits navires-réservoirs, qui seront applicables au dit navire-réservoir, et qui pourront, de temps à autre, être ordonnés par les commissaires du havre, ou autre autorité ayant le pouvoir de faire tels règlements.

Ce qui précède devait être proposé par un des représentants de Montréal, mais il a été obligé de s'absenter cette après-midi, et m'a demandé de le présenter à la place. D'après l'article tel qu'il se lit, on peut importer du pétrole dans les différents ports du Canada, dans des navires-réservoirs—et le gouverneur en conseil est autorisé à faire des règlements qui peuvent couvrir ou non les dispositions contenues dans les mot que je propose d'ajouter à l'article. Il est bien connu que le pétrole est toujours inflammable et lorsqu'il est dans des navires-réservoirs, en énormes quantités—il est encore plus dangereux qu'en tout autre temps. Un accident peut arriver et tous les navires dans le port seraient incendiés. Non seulement le pétrole est inflammable, mais il est explosif, dans les temps chauds, car un gaz se forme et une allumette ou une étincelle tombée de la pipe d'un homme peut produire une explosion qui détruirait tout le port de Toronto ou de Montréal. Je veux, par un acte du parlement, protéger ces ports, en adoptant des règlements en vertu desquels ces navires-réservoirs peuvent être admis, sous le contrôle des commissaires du havre, qui, la plupart du temps, sont les propriétaires du port.

M. FOSTER : Le but que se propose l'honorable député ne serait-il pas mieux atteint, et n'aurait-on pas un maximum de protection pour nos ports, si on défendait entièrement l'entrée de ces navires-réservoirs ? S'il veut demander cela, je l'appuierai.

M. LISTER : Je doute fort qu'il soit prudent même de les admettre dans les ports.

M. FOSTER : Moi aussi.

M. LISTER : J'ai mes doutes sur la sagesse de cette loi, mais le gouvernement l'a fait voter croyant, par là, rendre le transport moins dispendieux. Si ces navires doivent être admis, il faudrait les entourer de toutes les précautions possibles.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTERIEUR : D'après le présent article, ces navires-réservoirs ne peuvent entrer dans un port qu'en se conformant aux règlements passés par le gouverneur en conseil, sur la double recommandation du contrôleur des Douanes et du contrôleur du Revenu de l'intérieur. Nous manquerions gravement à notre devoir, si nous ne recommandions pas l'adoption de règlements propres à protéger le port. Je ne vois pas pourquoi on ne confierait pas au gouverneur en conseil, sur la recommandation de deux ministres, le soin de préparer des règlements qui donneront toutes les garanties possibles de sûreté. Nous n'ignorons pas qu'un navire-réservoir chargé de pétrole est aussi dangereux, sinon plus, qu'un navire chargé de poudre. Nous apprécions le dan-

Sir HENRY JOLY DE LOTBINÈRE.

ger, et je crois qu'on peut fort bien nous laisser le soin de préparer ces règlements.

M. SPOULE : La proposition contenue dans l'article en discussion est bien préférable à celle de l'amendement, car l'amendement ne s'appliquerait qu'à certains ports où il existe des commissaires, et non point à d'autres localités où ces vaisseaux-réservoirs pourraient entrer. En outre, le pétrole sera plus probablement importé en wagons-réservoirs qu'en steamers-réservoirs.

M. FOSTER : Ce pouvoir semble implicitement contenu dans l'article.

M. LISTER : C'est aussi mon avis.

M. FOSTER : Je voudrais savoir ce que le gouvernement entend faire au sujet des localités où, d'après sa décision, le pétrole pourra être importé en vaisseaux-réservoirs ; car, le principe une fois admis, il sera difficile d'empêcher un port quelconque de se servir du privilège, en se conformant aux règlements. Le gouvernement pourrait difficilement permettre l'importation du pétrole dans quelques ports, à l'exclusion d'autres localités.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y aura, je suppose, qu'un petit nombre de localités qui solliciteront ce privilège. Il n'est pas possible que ces vaisseaux aillent dans tous les petits ports du pays ; le commerce ne justifierait point cette demande. A mon avis, ce règlement n'offrirait pas de difficultés d'application, chaque demande présentée au gouvernement sera décidée d'après son mérite ; mais il importe, en raison de la nature inflammable du pétrole, de ne pas trop généraliser ce privilège, et de laisser au gouvernement le pouvoir de décider les cas qui se présenteront.

M. FOSTER : Voici comment les choses se passeront : Les steamers-réservoirs partant de Boston entreraient dans tous les ports de plus ou moins d'importance et deviendront de véritables fournisseurs de pétrole. Le vaisseau-réservoir sera pour ces ports ce qu'est le wagon-réservoir pour les villes ; ils visiteront tous les ports où ils pourront entrer, de sorte que les grands fournisseurs de pétrole seront les vaisseaux réservoirs de la *Standard Oil Company*.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTERIEUR : Aujourd'hui, des wagons-réservoirs ne peuvent délivrer le pétrole qu'aux localités désignées par le gouverneur en conseil, et il nous faut nécessairement faire la même chose relativement au pétrole délivré par les vaisseaux-réservoirs. En outre, nous ne pouvons pas plus permettre au pétrole délivré par les vaisseaux-réservoirs qu'à celui délivré par les wagons-réservoirs d'être livré à la consommation avant d'avoir été inspecté, et il est impossible de nommer un inspecteur à tous les petits ports de pêche de la côte.

M. FOSTER : Voilà précisément pourquoi le contrôleur cherche une excuse. Quelle belle occasion n'aurait-il pas de multiplier les inspecteurs !

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami doit être assez juste pour reconnaître que je fais tout en mon pouvoir pour diminuer le nombre des fonctionnaires.

M. LISTER : Puisque le gouvernement a adopté le système de laisser transporter le pétrole en vaisseaux-réservoirs, et que ce système, je suppose, va devenir loi, je dois dire qu'il est très injuste envers les producteurs de pétrole canadiens.

Il n'y aurait rien à dire contre l'importation du pétrole en vaisseaux-réservoirs, si l'on avait soin de prendre les précautions voulues, et si tous les marchands du pays étaient libres d'expédier le pétrole d'un point à un autre; c'est-à-dire, si les vaisseaux-réservoirs étaient mis sur un pied d'égalité avec les autres moyens de transport, et s'il était libre à tous ceux qui le désirent d'engager ces vaisseaux, en payant les taux de péage ordinaires. Mais l'embaras est que ces vaisseaux sont entre les mains d'une vaste corporation, qui s'en servira pour forcer les compagnies de chemin de fer à transporter son pétrole à un taux inférieur à celui qu'elle paie aux autres raffineurs de pétrole du pays, avantage qui, je le prédis, mettra cette compagnie en situation de forcer nos marchands à capituler devant elle, de sorte que les intérêts du pétrole au Canada passeront, à bref délai, aux mains d'un immense monopole.

M. OLIVER ! Je voudrais savoir quelles sont les localités dans les territoires du Nord-Ouest, où il est permis de délivrer le pétrole en wagons-réservoirs.

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Jusqu'aujourd'hui, ces localités sont Brandon, Calgary, Lethbridge, Regina et Winnipeg. Nous tenons à éviter d'accroître le nombre de ces localités dans une mesure qui augmenterait notablement le coût du pétrole pour les populations du Nord-Ouest; mais l'article suivant autorise le gouverneur en conseil à obvier aux embarras qu'éprouvent actuellement les habitants au Nord-Ouest relativement à leur fourniture de pétrole.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Je voudrais que le ministre nous donnât l'explication de la sixième ligne, portant que tout pétrole ainsi importé, avant d'être sorti pour la consommation, sera mis en colis. Voici ce que je veux savoir : le pétrole pourra-t-il être transporté en wagons-réservoirs à une gare de chemin de fer et mis dans un réservoir stationnaire pour être embarqué à même ce réservoir, ou bien faudra-t-il l'embarquer à même les wagons-réservoirs? Car, en effet, en mettant le pétrole dans un réservoir stationnaire et en l'embarquant à même ce réservoir, les frais de manœuvre seraient bien moins considérables.

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : D'après les règlements du département, le pétrole peut être transféré des wagons-réservoirs à des citernes. Samuel Rogers et Cie, de Toronto, ont des citernes souterraines qui contiennent de 50,000 à 60,000 gallons de pétrole. À l'arrivée du wagon-réservoir, le pétrole est pompé dans ces citernes, mais il n'est pas permis de le délivrer aux consommateurs, avant qu'il ait été embarqué et inspecté.

M. OLIVER : Je prierais le contrôleur de placer Edmonton et Macleod sur la liste des localités qui auront droit de recevoir le pétrole en wagons-réservoirs. Il y a des percepteurs du revenu à ces endroits, qui sont des postes de commerce fort importants.

LE CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Voici l'un des griefs qu'on m'a signalés en étudiant cette question; les habitants du Nord-Ouest, paraît-il, se plaignent de ce que leur pétrole arrivant du lieu de production, après avoir été embarqué à Winnipeg, est de nouveau transporté à Mâchoire-d'Original ou à Medicine-Hat ou autre localité, d'où il résulte qu'il coûte le double de ce qu'il devrait coûter s'il était expédié directement à destination. Dans l'article trois, nous nous proposons de désigner autant de localités que possible, où les wagons-réservoirs pourront délivrer le pétrole, et où il pourra être inspecté de façon à obvier aux dépenses considérables qu'entraîne le tarif de transport pour nos amis du Nord-Ouest.

Article 3.

M. CLANCY : Il y a une qualité de pétrole dont on fait usage pour la fabrication du fil d'engergage. Les fabricants préfèrent importer cette qualité de pétrole, en raison de la proportion plus considérable d'acide qui se trouve dans le pétrole de provenance canadienne. Est-ce que ce pétrole sera admis en franchise, puisqu'il entre dans la fabrication des cordes qui n'acquittent pas de droits? Au début de la session, le ministre des Finances a déclaré que puisque le fil d'engergage était admis en franchise, tous les articles entrant dans sa fabrication seraient également exempts de droits.

LE MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons encore rien décidé à l'égard de cette question depuis que l'honorable député en a saisi la Chambre; mais, à mon avis, tous les articles entrant dans la fabrication du fil d'engergage à lier devraient être admis en franchise. Sans vouloir donner à mon opinion l'autorité d'une décision du cabinet, c'est, toutefois, à mon avis, ce qui devrait avoir lieu.

M. LISTER : Le député de Bothwell (M. Clancy) veut-il l'entrée en franchise du pétrole employé dans la fabrication du fil d'engergage?

M. CLANCY : Oui, c'est une affaire de peu d'importance.

M. LISTER : Nous fournissons la même qualité de pétrole, et il s'en consomme une grande quantité dans la fabrication des cordes.

M. FRASER (Lambton-est) : Je suis surpris de voir mon honorable collègue révoquer en doute la qualité de notre pétrole canadien. Je tiens de deux fabricants de fil d'engergage, avec lesquels j'ai discuté la chose il y a quelques jours, que le pétrole canadien employé dans la fabrication du cordage est l'égal de celui importé des États-Unis, et, par conséquent, les fabricants de cordage ne perdront rien en continuant à se servir du produit canadien.

M. CLANCY : Je suis heureux d'entendre l'honorable député nous donner cette assurance, et je le prierais d'insister auprès du ministre des Finances pour qu'il n'admette pas en franchise le pétrole des États-Unis. Le ministre est-il d'avis que ce pétrole est admis en franchise? Je remercierais mon honorable collègue s'il veut bien persuader au ministre des Finances d'imposer un droit sur le pétrole des États-Unis.

Le bill est rapporté; il subit sa troisième lecture et est finalement adopté.

DEUXIÈME ET TROISIÈME LECTURES.

Bill (n° 141) concernant l'emmagasinage à froid sur les paquebots voyageant du Canada aux États-Unis et en certaines villes du Canada—(M. Fisher).

JUGES DES COURS PROVINCIALES.

Le bill (n° 140) modifiant de nouveau la loi concernant les juges des cours provinciales, subit sa deuxième lecture, et la Chambre se forme en comité.

(En comité).

Article 2.

2. L'article substitué à l'article douze de la dite loi par le chapitre vingt-sept des statuts de 1891, est par le présent modifié en retranchant les deuxième et troisième lignes, et en les remplaçant par ce qui suit :

Le juge local du district de Québec, \$1,000 par année,

M. BERGERON : Quelle est la modification qu'on se propose de faire ici ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Le traitement était de \$2,000, mais en vertu de la présente loi, il est réduit à \$1,000.

M. BERGERON : C'est-à-dire que le juge Irvine touchait \$2,000 de traitement, et que le juge Routhier en touchera \$1,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Il a été spécialement statué par sir John Thompson qu'à la mort du juge Irvine, le traitement serait réduit à \$1,000.

Le bill est rapporté, subit sa troisième lecture et est adopté.

PROCÈS PAR JURY—TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 137) touchant les procès par jury dans certains cas, dans les territoires du Nord-Ouest. C'est un bill facultatif, autorisant l'Assemblée du Nord-Ouest à adopter une ordonnance. Il existait quelque doute touchant la question de savoir si cette Assemblée avait le pouvoir d'adopter cette ordonnance.

La motion est adoptée, le bill subit sa deuxième lecture, est délibéré en comité, rapporté, subit sa troisième lecture et est adopté.

CHEMIN DE FER DU PAS-DU-NID-DE-CORBEAU.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose à la Chambre l'adoption en épreuve définitive du rapport du comité général sur une certaine résolution qui a été proposée touchant la construction d'une ligne de chemin de fer entre Lethbridge, dans le territoire de l'Alberta, passant par le Pas-du-Nid-de-Corbeau, et Nelson, dans la province de la Colombie-Anglaise.

La résolution subit sa troisième lecture et est adoptée en dernière épreuve.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose la troisième lecture du bill (n° 146) touchant la cons. M. CLANCY.

truction d'une ligne de chemin de fer entre Lethbridge, dans le territoire de l'Alberta, passant par le Pas-du-Nid-du-Corbeau, et Nelson, dans la province de la Colombie Anglaise.

La motion est adoptée, et le bill lu la troisième fois.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre veut expédier cette besogne à temps pour que l'autre Chambre en puisse disposer, il importerait de faire subir à cette mesure ses différentes épreuves, ce à quoi, probablement, l'opposition ne fera pas d'objection.

M. LISTER : Pour mon compte, je ne m'y opposerai pas.

Le MINISTRE DU COMMERCE : On dit que plusieurs députés désirent prendre la parole sur cette question et probablement, les travaux n'avanceraient guère.

M. FOSTER : Nous aborderons l'étude du bill, je suppose, lundi, dans la matinée.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

AMENDEMENT À LA LOI POSTALE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 129), amendant de nouveau la loi des postes.

(En comité.)

Article 2.

M. FOSTER : J'ai compris, hier, que la délibération de ce bill serait remise à l'année prochaine. Le gouvernement ne s'attend pas, sans doute, à ce que la Chambre adopte, à cette époque-ci de la session, un projet de loi de nature à soulever des débats prolongés. Je dois l'avertir que le projet de loi sera discuté à fond.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : C'est préférable qu'il soit débattu.

M. FOSTER : Parfaitement. Si le gouvernement ne désire pas hâter la clôture de la session, il ne tient pas à expédier la besogne légitime de la Chambre, alors abordons l'étude de ce bill et discutons-le ; mais, à mon avis, lorsqu'il s'agit d'un bill de l'importance de celui-ci, qui propose de faire subir des changements d'une nature radicale à l'organisation du ministère des Postes, il ne convient pas de le discuter, lorsque les trois quarts des députés sont absents. L'honorable député (M. Mulock) doit le comprendre, il importe que ce bill soit délibéré par la Chambre au complet. Le bill en question apporte des modifications essentielles à l'organisation postale, et il convient que le parlement au complet soit mis en situation de discuter ces questions.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : La Chambre est déjà saisie de la mesure en question depuis quelque temps. Elle délibère actuellement des mesures de haute importance, et je ne sache point qu'on ait prétendu jusqu'ici qu'elle n'ait pas la compétence voulue pour remplir ses devoirs, bien qu'un certain nombre de

députés aient jugé à propos de se retirer. Le bill que je propose est nécessaire ; il est dans l'intérêt public et s'il faut le discuter, il serait préférable de le faire maintenant. Pour mon compte, du reste, je ne vois pas de raison légitime de ne pas adopter le bill ; autrement, je ne l'aurais pas proposé. A mon avis, il était dans l'intérêt public, à tous égards, et j'espère que la Chambre, par son vote, se rangera à mon avis.

Sir ADOLPHE CARON : La législation qui nous est soumise en ce moment est, à mon sens, d'une haute importance, mais aussi, elle apporte à la loi vigueur des modifications d'une nature radicale. Que l'honorable ministre se reporte un instant à la loi postale, dans sa teneur actuelle, et il verra que son projet de loi apporte, dans l'un de ses articles, une modification qui renverse de fond en comble l'économie de cette loi. Voilà l'article auquel je fais allusion :

Lorsque le directeur général des Postes sera d'avis que la plus basse soumission reçue, après publication d'avis, pour l'exécution d'un service postal, est excessive, il ne sera pas obligé de l'accepter ; mais il pourra, s'il le juge à propos, soit provoquer par les mêmes voies d'avertissement une nouvelle concurrence, soit offrir à toute personne consentant à accepter l'entreprise, tel prix moindre qui lui paraîtra raisonnable et suffisant pour l'entreprise, et passer contrat avec la personne qui voudra accepter cette offre.

Le principe qui repose à la base des entreprises des services postaux est celui des soumissions. Or, pour peu qu'on soit au fait de notre régime postale, il est impossible de nier que cet article s'apaye par sa base le principe des soumissions stipulées par la loi en vigueur. Le directeur général des Postes statue que si, sur 20 soumissions, la plus basse est encore trop élevée, à son avis, il pourra, sans soumettre de nouveau l'entreprise à la concurrence publique, accorder, de son propre mouvement, l'entreprise à qui il lui plaira, pourvu que le prix payé soit inférieur à celui de la soumission la moins élevée.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'article dit : un moindre prix, une soumission moins élevée.

Sir ADOLPHE CARON : Cet article s'apaye par la base même le principe des soumissions. Si le ministre, dans la persuasion que la soumission la plus basse est encore trop élevée, veut la mettre au rancart pour donner l'entreprise à ses amis ou partisans, sans demander de nouvelles soumissions, à la bonne heure....

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le ministre ne peut exercer ce pouvoir qu'après avoir, d'abord, demandé des soumissions, et que dans le cas où ces soumissions seraient excessives.

Sir ADOLPHE CARON : Je le sais. Mais pourquoi le pouvoir du directeur général des Postes outrepasserait-il la mesure même fixée par la loi, décrétant que toute entreprise devra être soumissionnée ? Voici que l'honorable ministre décide, dans sa sagesse, que la plus basse soumission est trop élevée, et qu'il peut donner l'entreprise, sans demander de nouvelles soumissions. Mais, c'est s'apayer par la base tout le système sur lequel est appuyée la loi postale. Je proteste contre cette modification, car elle tend à renverser de fond en

comble tout le système établi. Le ministre a souvent dénoncé l'esprit de parti. Or, à mon sens, il est impossible d'inventer un système plus propre à favoriser les amis du parti, en leur livrant les entreprises postales sans soumission, sans les soumettre à la concurrence, dans l'intérêt même du public, et suivant l'esprit de notre loi que tous les honnêtes concurrents soient admis à venir faire la concurrence ouvertement à leurs rivaux et soumissionner ces entreprises publiques. Je suis stupéfait de voir que l'on ait la hardiesse de venir aux derniers moments de la session saisir la Chambre d'une mesure aussi révolutionnaire que celle-ci, et que l'honorable ministre ait pu s'imaginer un seul instant que nous laisserions adopter une mesure de cette nature, à la veille même de la prorogation. Pour mon compte, je proteste contre le bill.

M. SPROULE : L'une des meilleures prescriptions de notre loi postale est celle qui oblige le directeur général des Postes à demander des soumissions pour toutes les entreprises de services postaux, et le seul encouragement offert au soumissionnaire est la probabilité de pouvoir obtenir l'entreprise qu'il soumissionne au prix de son offre, pourvu qu'elle soit la plus basse. Or, bien que cette prescription puisse provoquer des abus, en ce sens qu'elle oblige le directeur général des Postes à payer pour l'entreprise un prix supérieur à sa valeur, toutefois, celui-ci a toujours le pouvoir de renvoyer un contrat à l'expiration de trois mois et de demander de nouvelles soumissions. A mon avis, c'est là ce que devrait statuer l'article en discussion. Si cet article est décrété, il n'y aura plus rien qui engagera le public à soumissionner les travaux, car il n'y aura plus de certitude de se faire adjudger les entreprises. Mainte et mainte fois, des personnes se portant soumissionnaires de services postaux se sont adressées à nous, nous demandant d'écrire en leur faveur au ministère, et jusqu'ici, nous leur avons invariablement donné l'assurance que la loi oblige le directeur général des Postes à adjudger l'entreprise au plus bas soumissionnaire, à moins qu'à son avis le prix n'en soit trop élevé, et dans ce cas, il peut demander de nouvelles soumissions. Voilà ce qui a coupé court à toutes ces demandes de nos électeurs, nous privant d'interceder en leur faveur. Voilà le principal mérite de notre loi actuelle, et cela nous a épargné bien des ennuis et des misères. Notre loi postale m'a toujours paru excellente, et je ne vois pas pourquoi on la modifierait dans le sens indiqué par le bill à l'étude. Bien qu'il pût se présenter des cas isolés où le directeur général des Postes pourrait se servir avec avantage de la législation débattue, on ne saurait nier, d'autre part, qu'elle pourrait provoquer de graves abus de la part du directeur général des Postes. Non pas que je veuille dire que le directeur général des Postes actuel voudrait exercer, au détriment du pays, le droit qu'il s'arroge dans ce bill ; non, je suis porté plutôt à croire le contraire. C'est mon avis que nul directeur général des Postes ne devrait être revêtu d'un semblable pouvoir, et la législation postale ne devrait pas consacrer un semblable droit.

Quant aux autres dispositions du bill, leur but me semble réellement légitime. A mon avis, la disposition du bill stipulant l'établissement d'une branche spéciale, sous l'appellation de branche postale des chemins de fer, me semble excellente, bien que, toutefois, elle puisse provoquer la création

de quelques nouvelles places et que l'on pourrait s'en servir pour faire des nominations contraires à l'intérêt public. Mais quant à l'article à l'étude, il me paraît inacceptable, et le directeur général des Postes devrait le faire biffer et voir si, d'ici à la session prochaine, il ne lui sera plus possible de trouver quelque autre moyen de se tirer de ses embarras actuels.

M. CLANCY : Le comité, sans doute, est bien prêt à aider le directeur général des Postes, à protéger en toute façon le service postal, mais avant de demander à la Chambre de donner son assentiment à une semblable législation, il devrait être en mesure de pouvoir nous signaler quelque grave abus public ; il devrait être en situation de nous apprendre que les soumissionnaires des entreprises postales sont généralement en collusion, et qu'il a le devoir de prendre les moyens de remédier à cet état de choses.

M. MILLS : Le projet de loi à l'étude provoquera la collusion.

M. CLANCY : Je le pense ainsi ; j'affirme que sur 100 petites entreprises postales, dont le prix oscille pour la plupart, entre \$25 et \$1,000, il ne se produit pas un seul cas de collusion. La Chambre sera d'accord à dire avec moi que ce service postal ne nous coûte pas trop cher. C'est là le fruit de mes observations. Dans certains districts de l'ouest, les entreprises postales s'effectuent à un prix qui ne laisse nul profit aux entrepreneurs. Ils y gagneraient bien davantage à travailler à 50 cents la journée, plutôt que de transporter des malles. Le directeur général des Postes, je le sais, ne voudrait pas présenter une législation visant un cas spécial, et si les prix, règle générale, ne sont pas trop élevés, je ne vois pas que le bill à l'étude soit nécessaire. Le directeur général des Postes n'a pas établi qu'il y eût collusion entre les soumissionnaires ni, qu'en règle générale, les prix fussent trop élevés et, en pareilles circonstances, il n'est pas justifiable de venir demander au comité de donner son assentiment à ce bill. Mais supposons qu'il y ait eu collusion. Que s'ensuivrait-il ? Si le directeur général des Postes s'attribue le pouvoir en question, et refuse les différentes soumissions, tout le monde comprendra, c'est évident, que les soumissions ne sont plus qu'un simple trompe-l'œil. Je ne veux pas accuser d'avance l'honorable ministre de forfaiture, mais j'affirme qu'il s'expose à la pression qu'exerceront sur lui ses partisans.

Quelle que soit l'opinion qu'il ait de lui-même, on exercera sur lui toutes les pressions possibles. Tous ceux qui sont à la recherche d'une entreprise postale dans les différents comtés vont s'adresser au candidat défait ou au député du comté, qui s'efforcera de le faire accorder à ses propres amis. Cela va dégénérer en une querelle d'amis, et ce sera inutile pour tous ceux qui ne sont pas en sympathie avec le parti politique au pouvoir de faire une soumission. Avant de demander au comité d'adopter ce bill, il devrait être en état de démontrer que, règle générale, il se produit des collusions qui entraînent de fortes dépenses de l'argent public.

M. QUINN : Je crois que nous allons tous comprendre l'objet de l'amendement qui est maintenant proposé. Je n'ai pas autant de modestie que l'honorable député (M. Clancy), et je dis qu'il ne

M. SPROULE.

peut exister le moindre doute relativement à l'interprétation de ce bill. L'article 55 de l'Acte des postes se lit comme suit :

Lorsque le directeur général des Postes sera d'avis que la plus basse soumission reçue, après publication d'avis, pour l'exécution d'un service de malle, est excessive, il ne sera pas obligé de l'accepter ; mais il pourra, s'il le juge à propos, soit provoquer par les mêmes voies d'avertissement une nouvelle concurrence, soit offrir aux différents soumissionnaires successivement, à commencer par le plus bas, le prix qui lui paraîtra raisonnable et suffisant pour l'entreprise, et passer contrat avec celui d'entre eux qui voudra accepter l'offre qui lui est faite.

Je considère cette loi comme étant juste et celle qu'aurait dû garder le directeur général des Postes. Mais le but du projet de loi actuellement soumis au comité est de lui permettre de rejeter les soumissions qu'il aura reçues et d'accorder l'entreprise à toute personne qui voudra bien faire l'ouvrage pour la somme qu'il jugera convenable. Le bill stipule qu'il pourra "s'il le juge à propos, soit provoquer par les mêmes voies d'avertissement une nouvelle concurrence, soit offrir à toute personne consentant à accepter l'entreprise, tel prix moindre qui lui paraîtra raisonnable et suffisant pour l'entreprise, et passer contrat avec la personne qui voudra accepter cette offre." Suivant moi, ce bill va avoir pour effet de changer cette affaire des soumissions en une véritable farce. Le but à atteindre, c'est d'obtenir le plus de contrats que possible pour les amis et les partisans politiques du parti qui est actuellement à la tête des affaires du pays, et de les distribuer en aussi grande quantité que possible parmi eux.

Si ce n'était pas fait dans ce but, mais avec l'intention d'administrer les affaires avec justice, d'accorder le contrat au plus bas soumissionnaire, et pour faire faire l'ouvrage le meilleur marché possible, l'acte tel qu'il est suffit amplement. Si le ministre veut commettre des injustices, mais je ne veux pas attribuer au ministre le désir d'accorder toutes les entreprises aux amis du parti—même s'il veut agir honnêtement, la pression qu'exerceront sur lui les amis du dehors sera si forte, qu'il ne pourra pas agir suivant ses désirs. Et même si cette pression est suffisante, le ministre refusera de reconnaître aucune des soumissions et accordera l'entreprise à qui bon lui semblera à un prix moindre. Le projet de loi ne spécifie pas quel devra être ce montant moindre de cette dernière soumission.

Une autre personne pourra entreprendre de faire l'ouvrage pour un dollar de moins que le plus bas soumissionnaire, et le ministre sera parfaitement justifiable, par l'application de ce bill, de lui accorder l'entreprise. Quel sera le résultat de ce bill ? Le directeur général des Postes demandera des soumissions par voies d'avertissement pour le transport de la malle dans un comté. Des soumissions seront reçues de différentes personnes parfaitement en état de s'acquitter du service. Le nom du plus bas soumissionnaire sera connu du ministre et, plus tard, le député du comté qui est un partisan du ministre dira : "n'accordez pas le contrat à cet homme." Il a toujours quelques amis derrière lui qui lui disent : "n'acceptez pas cette soumission ; j'ai un homme qui fera ce travail pour \$5 ou \$1 de moins." Le ministre sera parfaitement justifiable en vertu de l'application de ce bill de lui accorder l'entreprise.

Nous devrions continuer de maintenir le public sous l'impression que nous ne légiférons pas uniquement dans l'intérêt des partis politiques, mais pour

le bien du pays. Supposons qu'une coalition se forme pour empêcher la concurrence dans les soumissions, et supposons aussi que la personne qui soumissionnera au nom de cette coalition dans le but d'élever le prix que devra payer le gouvernement ; le ministre, grâce à ce projet de loi, pourra dire au plus bas soumissionnaire suivant : " Nous n'accepterons pas la plus basse soumission qui a été reçue ; mais si vous voulez faire ce travail pour tel montant moindre, nous allons vous l'accorder." Et ainsi de suite pour le reste. S'il est incapable de trouver quelqu'un parmi les soumissionnaires qui sont consentants à accepter le contrat pour le prix qu'il considère raisonnable, dans ce cas, il peut annoncer de nouveau le contrat et demander de nouvelles soumissions. Je crois que le ministre va s'apercevoir qu'il n'est pas du tout nécessaire dans l'intérêt du pays, ou de la bonne administration des affaires publiques, que ce changement se fasse.

M. MILLS : Je suis quelque peu surpris qu'une législation comme celle-ci—qui, si elle n'est pas vicieuse par elle-même, a du moins des tendances à le devenir—soit présentée à cette époque avancée de la session, et ait été mise de côté, comme elle l'a été, pour une époque plus convenable. Elle fut présentée à la dernière réunion de la Chambre, puis retirée, un grand nombre croyant qu'il n'en serait plus fait mention durant le reste de la session, mais à peine quelques députés sont-ils partis, que ce projet de loi vient de nouveau sur le tapis. Je considère ce bill comme l'un des amendements les plus vicieux qu'il soit possible de présenter. Je n'irai pas jusqu'à dire que le directeur général des Postes était animé de mauvaises intentions relativement à ce bill. Il est possible qu'il soit pur et incorruptible et n'ait nullement l'intention de se rendre au désir de ceux qui l'entourent, lorsqu'il s'agit de ces questions, mais les tendances sont de ce côté. Nous possédions un acte qui, par lui-même, était excellent. J'ai acquis une certaine expérience quant à ce qui concerne ces entreprises. Il y avait des personnes dans mon comté qui désiraient obtenir des entreprises pour le transport des malles, et lorsqu'elles sont venues me voir à ce sujet, je leur ai toujours dit : C'est là une des choses au sujet desquelles je n'ai aucune influence politique, c'est le plus bas soumissionnaire qui obtient le contrat et cela, qu'il soit blanc ou noir, libéral ou conservateur.

Si cet amendement devait devenir loi, le représentant du comté ne pourrait pas dire cela à ses électeurs. Il dira à ceux qui recherchent son influence : laissez-les faire autant de soumissions que bon leur semblera, je vais user de mon influence auprès du directeur général des Postes et lui dire que, grâce à cet amendement, nous avons le droit de ne pas accepter ces soumissions, et un tel et un tel (mentionnant le nom d'un partisan dans le comté) le fera pour tant. Bien que le directeur général des Postes puisse être un homme honorable et distingué, il sera influencé jusqu'à un certain point par ses partisans, et il dira au député : que votre homme l'ait. Ce projet de loi met ces contrats entièrement à la merci des influences politiques, et c'est pourquoi je dis que c'est une de ces législations qui ont la tendance vicieuse d'astreindre ces questions aux influences politiques.

Il n'y a pas encore bien longtemps, lorsque le premier ministre préconisait la nomination d'une

commission ayant pour but de faire disparaître les influences politiques qui pouvaient exister, il jeta les yeux autour de lui et dit : mes ministres ne sont que des hommes, ils peuvent être tentés de faire des choses qui ne sont pas justes : et afin qu'ils ne soient pas exposés à la tentation, je demande que cette commission soit nommée. Or, le directeur général des Postes s'expose à la tentation, et il agit contrairement aux principes énoncés par le premier ministre dans les premiers jours de la session. Je dis que les libéraux-conservateurs de cette Chambre ne font pas leur devoir s'ils ne restent pas ici et ne combattent pas ce bill vicieux jusqu'à Noël si la chose est nécessaire. Je serai un de ceux qui les aideront dans cette tâche.

M. TISDALE : J'ai déjà déclaré dans une occasion précédente que j'étais opposé à ce bill, et je veux maintenant faire remarquer l'inconséquence qui existe entre les actes du directeur général des Postes maintenant qu'il est au pouvoir, et ceux de cet honorable ministre lorsqu'il était dans l'opposition. Un article de cet acte autorise le directeur général des Postes à renouveler des contrats suivant les conditions fixées antérieurement après les avoir annoncées, pourvu que l'inspecteur fasse un rapport en ce sens, et que le prix ne soit pas trop élevé. A peine le directeur général des Postes était-il installé à la tête de son département, qu'il annula tous les contrats qui avaient été renouvelés, sans être annoncés suivant la forme voulue. Sa conduite d'aujourd'hui est diamétralement opposée à celle qu'il a tenue dans cette occasion. Je me souviens de trois ou quatre de ces contrats qui ont été renouvelés, et je dis que dans l'intérêt public, et vu le montant peu élevé du prix de ces entreprises, il était sage de les renouveler. Mais le directeur général des Postes a objecté à certains contrats parce qu'ils n'avaient pas été annoncés de nouveau. Il n'a pas prétendu que le directeur général des Postes qui l'avait précédé avait excédé ses pouvoirs, et quant à moi personnellement, je n'aurais aucune objection à confier au directeur général des Postes actuel les mêmes pouvoirs que ceux qui étaient exercés par son prédécesseur.

Mais le directeur général des Postes actuel n'est pas satisfait de cela. A la dernière session, il a déclaré qu'il allait annoncer tous les contrats, mais durant cette session, il essaie de faire insérer dans ce statut un principe auquel, j'ose le déclarer, n'avait pas songé aucun directeur général des Postes. Dans le département des Travaux publics, où des réparations doivent quelquefois être faites sans retard, il y a une raison pour excuser le ministre d'user de son pouvoir discrétionnaire et d'accorder l'ouvrage sans annoncer, mais cette nécessité n'existe pas dans le département des Postes, et je suis surpris de voir que l'honorable ministre (M. Mulock) puisse demander ce pouvoir, et sa conduite m'étonne, parce que lorsqu'il était dans l'opposition, personne ne tonna plus vigoureusement que lui contre les ministres s'arrogeant des droits qui les laissaient à la merci de la pression des partisans politiques. Je suis opposé à cette partie du bill, non pas parce que je crains que le directeur général des Postes (M. Mulock) n'agisse pas avec justice, mais parce que je crois qu'il est de l'intérêt public qu'un ministre ne soit pas revêtu de ce pouvoir. Jugeant l'honorable ministre par sa conduite alors qu'il était dans

l'opposition, je suis plus que surpris qu'il puisse soumettre ce projet de loi à la Chambre.

Ce principe d'accorder les contrats publics sans soumission a toujours été combattu par les deux partis politiques; la province de l'Ontario a surtout protesté contre cette manière d'agir, et l'opinion publique a été tellement soulevée contre cette politique, qu'elle est pour ainsi dire disparue de cette province. Dans ces circonstances, j'espère que l'honorable ministre va prendre de nouveau cette question en considération.

Je regrette beaucoup qu'à cette époque avancée de la session, je sois obligé de m'opposer aussi vigoureu sement à une mesure du gouvernement; mais, lorsqu'un principe d'intérêt public est en jeu, je sens qu'il est de mon devoir, quelque retard que cela cause, de combattre non seulement avec vigueur, mais jusqu'au bout, une législation de ce genre.

Relativement aux articles du bill qui ont trait à l'Administration du département, je ne me crois pas aussi bon juge pour décider de leur valeur que ceux qui comme l'honorable ministre lui-même et quelques-uns de mes honorables amis ont déjà été à la tête de ce département. Mais le principe auquel je fais allusion est la base de toute administration honnête et convenable. Je m'adresse aux honorables députés, et je leur demande s'ils veulent adopter une législation qui va les astreindre à la pression des amis politiques poussée à son extrême, et qui les forcera à mettre de côté un contrat qui aura été accordé, après avoir été dûment annoncé et les soumissions reçues. Je n'ai pas trouvé à redire de la conduite du directeur général des Postes, qui avait annulé certains contrats sous prétexte, comme il me l'a dit lui-même dans une lettre, qu'ils n'avaient pas été annoncés et que l'on n'avait pas permis au public de soumissionner. Ce principe méritait considération, et j'aurais été satisfait s'il avait présenté un projet de loi à l'effet d'abolir le pouvoir accordé au directeur général des Postes de renouveler les contrats de cette manière. Mais que propose-t-il? Il propose de s'arroger le droit, dans le cas de centaines et même de milliers de contrats, qui ont été dûment annoncés, de faire des offres aux soumissionnaires, de mettre de côté n'importe quelle soumission et d'accorder privé ment le contrat à qui bon lui semblera.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non pas comme bon lui semblera.

M. TISDALE : Quelle est la limite ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ce doit être plus bas.

M. TISDALE : Précisément; et qu'entendez-vous par plus bas? Si c'est une entreprise de \$1,000, elle pourra être accordée à une autre personne pour \$999.99.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député veut-il me permettre une remarque? L'article dit que lorsque la plus basse soumission sera considérée comme excessive, il pourra user de son droit; y aurait-il un ministre qui serait capable, en sa qualité d'honnête homme, de refuser d'accorder une entreprise à un homme dont la soumission est de \$1,000, sous prétexte

M. TISDALE,

que ce prix est excessif et de l'accorder à une autre personne pour 1 cent de moins?

M. TISDALE : Je ne parle pas ici d'un officier supérieur à qui il est permis d'agir sans avoir à craindre les influences politiques. Je parle au point de vue de l'état de choses qui existe dans tous les pays démocratiques, et particulièrement au Canada, où l'esprit de parti est porté si loin. Je serais opposé à ce bill avec autant de vigueur s'il était présenté par un gouvernement que j'appuiera is. Je ne suis pas en faveur, et, Dieu merci! j'espère que je ne passerai jamais pour vouloir placer entre les mains d'un gouvernement que j'appuiera is, les pouvoirs que je ne voudrais pas accorder à mes adversaires. Je demande aux honorables membres de la droite s'ils nous auraient permis, à une époque aussi avancée de la session, d'adopter une mesure comme celle-là. C'est pour moi une question de principe, et une de ces choses que je ne permets jamais, si je puis l'empêcher.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : L'honorable député a fait une déclaration, et nous sommes obligés de l'accepter. Je ne l'accuse pas de faire de l'obstruction à l'adoption du bill, mais je m'adresse à lui en me plaçant au point de vue élevé où il a cru devoir lui-même se placer. Le directeur général des Postes est un mandataire du public, et comme tel, il est tenu d'administrer la propriété du public dans l'intérêt de ce dernier. Supposons qu'il soit le mandataire d'un particulier et demande des soumissions au nom d'un fiduciaire privé; il en reçoit dix et constate qu'en acceptant l'une d'elles il ne rendra pas justice à son mandat, que ferait-il? Il se rendrait devant la Commission de la Chancellerie et demanderait à être autorisé à disposer de la propriété en faveur d'une autre personne, et il obtiendrait ce pouvoir, bien qu'il ne soit pas tenu nécessairement de demander de nouvelles soumissions. Ce sur quoi je veux surtout appeler l'attention de l'honorable député, c'est que la seule objection qu'il puisse faire à cet article est basée sur la supposition qu'il y aura un directeur général des Postes qui violera délibérément l'esprit de la loi. Si l'on agit d'après l'esprit de cet article, il n'en pourra résulter rien que du bien pour le pays.

M. TISDALE : Je ne crois pas que le directeur général des Postes fasse semblable chose, mais c'est une législation basée sur un principe vicieux.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'honorable député veut bien reconnaître qu'il est six heures, c'est très bien; mais s'il ne veut pas, je suggérerais que mon honorable ami proposât que le comité lève sa séance et rapporte progrès, et nous allons lever la séance. Je ne veux pas être trop sévère à l'égard des honorables députés de la gauche, qui ne nous ont certainement pas fait aujourd'hui une opposition inutile.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 6.05 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LENDI, le 21 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures de l'avant-midi.

PRIÈRE.

BILL RELATIF AUX PILOTES—REMBOURSEMENTS D'HONORAIRES.

M. GUAY : Je propose—

Que vu que les procès-verbaux du Sénat du 18 juin 1897, font voir que le Sénat a adopté une résolution recommandant de ne pas procéder ultérieurement relativement au bill (n° 67) constituant en corporation les pilotes servant entre Québec et Montréal,—le comptable de cette Chambre soit autorisé à rembourser les honoraires payés pour le dit bill, moins les frais d'impression et de traduction.

La motion est adoptée.

HENRY MUMA—ARBITRE OFFICIEL.

M. SOMERVILLE :

Henry Muma, arbitre officiel, de Drumbo, est-il présentement à l'emploi du gouvernement? Sinon, a-t-il été destitué? L'emploi a-t-il été supprimé? M. Muma a-t-il été mis à la retraite, et, s'il en est ainsi, quel est le chiffre de sa pension?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : La personne dont il est fait mention n'est plus à l'emploi du gouvernement. Il n'a pas été destituée, mais la position a été abolie. Quant à la pension, c'est là une question qui est actuellement à l'étude par le gouverneur en conseil.

BALEINIERS—FLEUVE MACKENZIE.

M. OLIVER :

Le gouvernement sait-il que les baleiniers américains font un trafic considérable à l'embouchure du fleuve Mackenzie sans payer de droits? Est-ce l'intention du gouvernement de protéger les revenus du Canada en établissant un bureau de douane dans cette région?

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : Le département des Douanes a été informé que les baleiniers américains font un trafic illégal à l'embouchure du fleuve Mackenzie. La question de l'établissement d'un bureau de douane à cet endroit va être prise en considération.

EMPRUNT DE \$15,000,000

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la Chambre, à sa prochaine séance, se forme en comité des voies et moyens pour prendre en considération la résolution suivante :

1. Qu'il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à prélever par voie d'emprunt, en sur des sommes qui n'ont pas encore été empruntées et qui sont négociables sur les emprunts autorisés par le parlement en vertu de tout acte passé jusqu'à présent, telles sommes ou sommes d'argent n'excedant pas en totalité la somme de quinze millions de piastres, qui pourront être requises pour payer la dette flottante de la Confédération du Canada et pour exécuter les travaux publics autorisés par le parlement du Canada.

2. Que les sommes d'argent autorisées par les présentes résolutions à être prélevées par voie d'emprunt, seront aussi prélevées en conformité et en vertu des dispositions

de la partie du chapitre vingt-neuf des Statuts révisés du Canada concernant la dette publique et la négociation d'emprunts autorisés par le parlement; et les sommes ainsi prélevées devront former partie du fonds du revenu consolidé du Canada; pourvu toujours, que le taux d'intérêt à être payé sur aucun emprunt qui sera contracté en vertu des présentes résolutions, n'excède pas quatre pour cent par année.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose—

Que lorsque la séance sera levée aujourd'hui, elle soit levée jusqu'au mercredi suivant à 11 hrs. a. m.

La motion est adoptée.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose que la Chambre, à sa prochaine séance, se forme en comité pour considérer les résolutions suivantes :—

1. Qu'il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à accorder une subvention de \$3,200 par mille pour aider à la construction de chaqu'une des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excedant dans aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncés) qui ne coûteront pas plus en moyenne que \$15,000 par mille pour l'étendue subventionnée, et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excedant pas l'étendue en milles ci-après mentionnées, qui coûteront en moyenne plus que \$15,000 par mille pour l'étendue subventionnée, une autre subvention, en sur de la somme de \$3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de l'étendue en milles subventionnée qui excédera \$15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de \$6,400 par mille. L'expression "coût" employée dans les présentes résolutions signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable et devra comprendre le montant dépensé pour tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre bonus, et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement certifiant qu'il a fait, ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour lequel le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et que dans son opinion le montant pour lequel la subvention est réclamée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et convenable de la construction de ce chemin de fer; les lignes de chemins de fer sont comme suit, savoir :—

À la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario, pour 53 1/2 milles de son chemin, de Cornwall à Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'Acte 55-56 Vic., chap. 5. À voter de nouveau.

À la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's Falls et Ottawa, pour 101 milles de son chemin de Kingston à Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'Acte 55-56 Vic., chap. 5. À voter de nouveau.

Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du Canadien Pacifique, à ou près Welstord ou Westfield, ou entre les dits deux points, jusqu'à Gagetown, dans le comté de Queen, N.-B., n'excedant pas 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'Acte 53 Vic., chap. 2.

À la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 50 milles de son chemin depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, au lieu des subventions accordées par l'Acte 55-56 Vic., chap. 5. À voter de nouveau.

À la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité du 62ème mille subventionné, dans la direction du Désert, au lieu des subventions accordées par l'Acte 57-58 Vic., chap. 4. À voter de nouveau.

À la Compagnie du chemin de fer du Grand Nord, pour 9 milles de son chemin, pour erreur dans le calcul de la distance entre Montcalm et Saint-Lite.

À la Compagnie du chemin de fer de Joliette et Saint-Jean-de-la-Roche, pour 20 milles de son chemin de Saint-Félix-de-Valois à Sainte-Émilie de l'Énergie, au lieu de la subvention accordée par l'Acte 57-58 Vic., chap. 4. À voter de nouveau.

À la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 15 milles de son chemin depuis la station

Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, comté de Queen, N.-B., au lieu de la subvention accordée par l'Acte 57-58 Vict., chap. 4. A voter de nouveau.

A la Compagnie du chemin de fer de la Côte du Golfe, pour 5 $\frac{1}{2}$ milles de son chemin depuis l'extrémité de la section subventionnée jusqu'à Tracadie et de là jusqu'à la Grande Tracadie, Nouveau-Brunswick.

Pour un chemin de fer depuis Campbellton, sur le chemin de fer Intercolonial, vers Grand Falls, N.-B., une distance de 20 milles, commençant à Campbellton, au lieu de la subvention accordée par l'Acte 57-58 Vict., chap. 4. A voter de nouveau.

A la Compagnie du chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique, pour $\frac{7}{8}$ milles de son chemin de Hull à Aylmer, au lieu de la subvention accordée par l'Acte 53 Vict., chap. 2. A voter de nouveau.

A la Compagnie du chemin de fer Schomberg et Aurora, pour 15 milles de son chemin à partir d'un point sur le chemin de fer du Grand Tronc, entre King et Newmarket jusqu'à Schomberg, dans la province de l'Ontario.

A la Compagnie de chemin de fer Tilsonburg, lac Érié et du Pacifique pour 3 $\frac{1}{2}$ milles de son chemin à partir de terminus actuel, en passant par Tilsonburg, jusqu'au chemin de fer du Michigan Central, dans la province de l'Ontario.

A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Soud, pour 42 milles de son chemin de fer, à partir du point d'intersection du chemin de fer de jonction du Pacifique du Nord jusqu'à 5 milles à l'ouest de la baie de Barry, aussi pour 14 milles de son chemin de fer sur l'île Parry.

A la Compagnie du chemin de fer du Sud de Pembroke pour 20 milles de son chemin à partir de Pembroke jusqu'au lac d'Or, dans la province de l'Ontario.

A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la rivière La Pluie, pour 80 milles de son chemin depuis le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest jusqu'au lac La Pluie, dans la province de l'Ontario.

A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'ouest, pour 7 milles de son chemin, commençant à un point à ou près de la gare Caradoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et s'étendant à la ville de Strathroy.

A la Compagnie de carrière et du chemin de fer Phillipsburg, pour $\frac{1}{8}$ de mille de son chemin à partir de l'extrémité de la section subventionnée jusqu'au quai de l'Etat à Phillipsburg.

A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis pour 1 mille de son chemin à partir de Johnson jusqu'à la station de Saint-Grégoire, dans la province de Québec.

A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adironda-k, pour 13 $\frac{1}{2}$ milles de son chemin, depuis Beauharnois jusqu'à Caughnawaga, dans la province de Québec.

A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée Est de Richelieu, pour 24 milles de son chemin d'Iberville à Saint-Thomas, frontière du comté de Missisquoi, dans la province de Québec.

A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage du Fort et Bristol, pour 15 milles de son chemin jusqu'à un point situé à ou près Shawville, dans le comté de Pontiac.

Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la jonction Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Upper-Musquodoboit, pour une distance de 40 milles.

A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephens et Milltown, pour 1 et quatorze centièmes de mille de son chemin de Milltown à Saint-Stephens, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Pour un chemin de fer de Sunny-Brae à Country-Harbour et d'un point à ou près Country-Harbour Cross Roads, à Guysboro, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une distance de 65 milles.

Pour un chemin de fer à partir de Hawkesbury, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Port-Hood et Broad-Cove, 53 milles, pour 53 milles de son chemin de fer, au lieu de la subvention accordée par l'Acte 57-58 Victoria, chapitre 4. 25 milles à voter de nouveau.

Pour un chemin de fer à partir d'un point situé sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la ville de Liverpool via le village de Caledonia, ou jusqu'au village de Caledonia, via Liverpool, ou pour quelque partie de ce chemin, la distance entière n'excédant pas 62 milles. 35 milles à voter de nouveau.

Pour un chemin de fer à partir d'Indian-Garden sur la ligne du chemin de fer mentionné en dernier lieu jusqu'à Shelburne, Nouvelle-Ecosse, une distance de 353 milles. A voter de nouveau.

A la Compagnie du chemin de fer du Littoral, pour 61 milles de son chemin à partir de Yarmouth jus-

M. BLAIR.

qu'à Port Clyde, dans la province de la Nouvelle-Ecosse. 35 milles à voter de nouveau.

Pour un chemin de fer à partir de la station Brookfield sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Eastville 30 milles. A voter de nouveau.

2. Résolu.—Qu'il est expédient d'autoriser le gouverneur en conseil à accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemin de fer, et pour aider à la construction des chemins de fer aussi ci-après mentionnés, savoir:—

A la Compagnie du chemin de fer Grand Nord, pour 67 milles de son chemin entre Montcalm et sa jonction au chemin de fer des Basses Laurentides près de Saint-Tite dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, la balance impayée des subventions accordées par la 56ième Victoria, chapitre 2, et le 57-58 Victoria, chapitre 4, entre ces points, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$182,400,00. A voter de nouveau.

A la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Pontiac au Pacifique pour 84 milles de son chemin d'Aylmer à Pembroke, aussi pour la construction d'un pont sur l'Ottawa, la balance de la subvention impayée accordée par les actes 47 Victoria, chapitre 8 et 57-58 Victoria, chapitre 4, n'excédant pas \$114,272,00. A voter de nouveau.

A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 62 milles de son chemin de Hull englobant le Désert, dans la province de Québec, la balance impayée de la subvention, accordée par l'Acte 56-Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité \$55,872,00. A voter de nouveau.

A la Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc, une subvention pour la reconstruction et l'élargissement du pont Victoria, sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal, 15 pour 100 du montant dépensé, n'excédant pas \$300,000.

A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 33 milles de son chemin, de la Jonction de Montfort à Arundel, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$2,000 par mille et n'excédant pas en totalité \$66,000,00.

3. Résolu.—Que les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

4. Résolu.—Que l'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toute facilité raisonnable et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

5. Résolu.—Que les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, —excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

6. Résolu.—Toute compagnie recevant une subvention, ainsi que mentionné plus haut, excédant \$3,200 par mille, sera tenue de transporter gratuitement sur la partie du chemin de fer subventionnée, les malles de Sa Majesté pendant une période de dix années.

M. FOSTER: Je ferai observer à mon honorable ami qu'il serait plus à propos que nous eussions de la part des employés du ministère des Chemins de fer et canaux, dans chaque cas, les

renseignements concernant le chiffre des subventions que nous avons à voter. Ils paraissent disposés à nous laisser faire nos propres calculs. S'ils faisaient eux-mêmes ces calculs, cela nous éviterait beaucoup de travail, nous qui ne sommes pas très aptes à calculer.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Si mon honorable ami veut examiner la teneur de la résolution, il verra que dans chacun de ces cas, il suffit de multiplier le nombre de milles par \$3,200.

M. FOSTER : Alors, si mon honorable ami voulait faire inscrire le minimum et le maximum de la somme accordée, cela nous servirait de guide.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Cela serait impossible.

Motion adoptée.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Pénitencier de Kingston \$97,500

M. SPROULE : Je croyais que le gouvernement expliquerait ce qu'il entend faire au sujet du rapport.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Si mon honorable ami veut examiner le rapport, et cette partie qui se rattache aux recommandations, je répondrai avec plaisir à toute question qu'il me posera.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Voyez les recommandations qui sont à la page 33 ; il y en a qui ont trait à la discipline. J'ai préparé des réponses qui se rapportent à chaque paragraphe. Les paragraphes 1 jusqu'à 6 sont ainsi conçus :

1. Que, dans le but d'obtenir les services d'un homme tout à fait compétent pour remplir les devoirs de préfet du pénitencier, les appointements de ce fonctionnaire ne devraient pas être au-dessous de \$3,000 par année, avec la résidence officielle sans mobilier, le chauffage, l'éclairage et le service d'eau et toute partie du terrain de la prison et la main-d'œuvre des forçats que le département pourra lui accorder.

2. Il ne devrait y avoir aucun délai dans la révision des règlements actuels de la prison (sanctionnés en 1888 et dans leur adaptation aux conditions modifiées des choses dans le pénitencier.

3. Les devoirs de chaque officier devraient être clairement définis dans les règlements, de manière à empêcher tout conflit dans leurs fonctions.

4. Chaque officier de la prison devrait avoir un exemplaire des règlements, et être obligé de les étudier, surtout ceux qui ont trait à ses fonctions.

5. Avant de sanctionner les règlements permanents relatifs à la prison d'isolement et aux cachots du dongeon, on devrait obtenir toutes les informations nécessaires, soit au moyen d'une inspection personnelle ou par correspondance, de la part des chefs des principales prisons des États-Unis ou de la Belgique, où le régime cellulaire fonctionne avec succès depuis des années.

La réponse au paragraphe un est : Il n'est pas question d'augmenter les appointements du préfet.

M. BERGERON : Quels sont ces appointements aujourd'hui ?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : \$2,500 par année.

M. BERGERON : Et il est logé, chauffé, éclairé, et ainsi de suite.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : N° 2. Les règlements actuels seront révisés et on les fera observer.

M. SPROULE : Vous dites, quant au n° 1, qu'il n'est pas question d'augmenter les appointements du préfet, mais il est recommandé qu'un homme parfaitement compétent soit choisi pour remplir ces fonctions et sans doute que le titulaire actuel n'est pas compétent.

M. FOSTER : Le gouvernement est convaincu qu'il peut trouver un homme compétent pour les appointements actuellement payés ?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : C'est notre opinion dans le moment.

M. FOSTER : C'est aussi la mienne.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Nous avons pris la peine de lire la preuve sur laquelle le rapport est basé, et nous ne nous croyons pas beaucoup obligés d'accepter les conclusions des commissaires. Nous avons, nous-mêmes, pris une décision indépendamment des commissaires, et nous allons la faire connaître au comité. Nous avons l'intention de réviser les règlements.

Les règlements que nous avons aujourd'hui ont été adoptés en 1884. Depuis cette époque, de nouveaux officiers ont été ajoutés et de nouvelles industries ont été créées, par exemple, la fabrication du fil d'engrèbe, et, conséquemment, il est nécessaire que de nouveaux règlements soient adoptés.

Relativement à ces règlements, j'ai consulté l'inspecteur, et nous voulons que l'inspecteur prépare une série de règlements après avoir inspecté les pénitenciers. Lorsque ces règlements seront adoptés, nous avons l'intention de les faire observer. Voilà ma réponse aux paragraphes 1 jusqu'à 5.

Relativement aux paragraphes depuis 6 jusqu'à 13, la même réponse s'applique. Les voici :

6. Il ne devrait pas être permis à un employé de la prison d'acheter des articles quelconques au magasin de la prison, ni de se faire fabriquer quelques articles dans les ateliers du pénitencier.

7. Les employés ne devraient pas garder des animaux ni du fourrage, sur les terrains du pénitencier.

8. Les employés mariés ne devraient pas résider dans le pénitencier.

9. Les officiers, parents par alliance ou consanguinité ne devraient pas être employés dans le même temps.

10. Jamais on ne devrait se servir d'armes à feu à l'égard d'un prisonnier de cellule. S'il est nécessaire de sortir de sa cellule un forçat rebelle portant une arme dangereuse, il ne faudrait pas chercher à entrer dans sa cellule contre son gré, avant qu'il ne consente à remettre son arme dangereuse. On pourrait en venir à bout en le mettant au pain et à l'eau, ou, si c'est nécessaire, en lui donnant cinq coups.

11. Dans un but d'économie et pour d'autres avantages mentionnés dans leur rapport, les trois classes de forçats devraient, dorénavant, être distinguées, non pas par un uniforme différent, mais simplement par des bandes sur les manches de leurs habits, comme les soldats, en se servant du même drap pour tous.

12. Il faudrait encourager l'esprit de travail et la bonne conduite en accordant certains privilèges aux forçats, surtout au moyen du système en vigueur à la prison centrale, lequel consiste à faire gagner de l'argent au forçat qui se conduit bien et qui exerce un métier particulier, à certaines conditions, quand il sera libéré.

13. Les officiers qui donnent aux forçats des notes de bonne conduite et d'esprit de travail, devraient être très prudents en cela, de manière à ce que les forçats comprennent que leur promotion d'une classe à une autre, et

que la remise d'une partie de leur sentence dépendent entièrement d'eux.

14. L'établissement à Kingston d'une *Prisoners' Aid Association*, sur le même principe que la *Prisoners' Aid Association* de Toronto, dans le but, entre autres, de venir en aide aux forçats, au moyen de conseils ou autrement, au moment critique où ils quittent le pénitencier, et la nomination d'un officier spécial pour cette fin serait un moyen de salut pour plus d'un malheureux et contribuerait à l'empêcher de reprendre sa carrière vicieuse.

Quand au paragraphe 14, nous approuvons sa teneur en général, mais en ce qui concerne la nomination de cet officier spécial, rien ne sera fait avant que nous ayons l'occasion de réduire le nombre des employés du pénitencier.

15. Toute communication adressée à l'inspecteur des pénitenciers à propos de questions se rattachant à la prison, soit de la part des employés du pénitencier ou de la part des forçats devrait lui être émise envoyée par l'intermédiaire du préfet, qui la transmettra à l'inspecteur avec les observations qu'il jugera à propos de faire.

16. Les aliénés maintenant détenus dans le pénitencier, lequel n'est pas propre à servir d'asile, devraient être transférés soit aux asiles publics des différentes provinces si le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial s'entendent, ou s'ils ne s'entendent pas, à un asile construit en dehors des murs du pénitencier.

17. Les femmes maintenant détenues au pénitencier, lequel presque sous tous les rapports ne convient pas à cette fin, devraient être transférées à la *Mercer Reformatory*, à Toronto, s'il peut y avoir entente entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario.

18. L'admission générale du public au pénitencier est répréhensible et devrait être discontinuée. On croit que deux ou trois heures, à un jour fixé par semaine, seraient suffisantes. Les visiteurs devraient être accompagnés d'un ou deux gardes, et nul garde ne devrait accompagner plus de six visiteurs à la fois. Le garde devrait voir à ce que les visiteurs qu'il conduit ne parlent pas aux prisonniers.

19. Pour les raisons mentionnées dans le rapport ci-dessus, les commissaires recommandent qu'on se dispense des services de James-H. Metcalfe, préfet, William Sullivan, sous-préfet; Patrick O'Donnell, garde-magasin, et N.-P. Wood, garde-magasin adjoint; et que James Devlin, mécanicien, et James-C. Weir, commis aux vivres, soient destitués sommairement.

Nous approuvons et acceptons le paragraphe 15 en son entier. Quant au paragraphe 16, nous sommes en pourparlers avec les gouvernements provinciaux aux fins de faire transférer les forçats aliénés dans les asiles des provinces. Paragraphe 17, il y a des pourparlers à ce sujet. Le paragraphe 18 est approuvé. Le paragraphe 19, qui intéresse particulièrement les honorables chefs de la gauche, se rattache aux pensions de retraite et aux destitutions. En substance, ce paragraphe est approuvé, sauf en ce qui concerne le préfet. Nous n'avons pas actuellement l'intention de nous dispenser des services du préfet, M. Metcalfe.

M. BERGERON : Nulle intention dans le moment?

M. HENDERSON : Quand se dispensera-t-on de ses services?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il n'en est pas question maintenant.

M. HENDERSON : Je suppose que sa mise à la retraite dépendra des élections dans l'Ontario.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je suis sûr que ce n'était pas le motif, mais c'est une bonne idée. Nous nous occupons sérieusement de ce sujet, et il n'y a rien qui justifie la mise à la retraite de M. Metcalfe.

M. BERGERON : Et M. Sullivan?

M. FITZPATRICK.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : M. Sullivan devra partir; O'Donnell, Wood et Weir s'en iront et Devlin est déjà parti.

M. FOSTER : Jusqu'où voulez-vous l'envoyer?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : La question est très pertinente. Je dirai qu'il est probable qu'il reviendra.

M. FOSTER : Avec appointements?

M. BERGERON : C'est une bonne recommandation pour un homme qui veut avoir de l'ouvrage ailleurs.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il me semble que cela exige une explication. Mais il est vrai qu'en ce qui concerne Devlin, les accusations contenues dans le rapport sont d'une nature tellement grave, que nous ne serions pas justifiables de le continuer dans ses fonctions. Nous lui donnons l'occasion de s'expliquer, et nous devons la lui fournir soit au moyen de témoignages à être fournis par lui en réponse aux accusations à être portées, ou au moyen d'un procès. La chose n'est pas encore décidée, mais il aura l'une ou l'autre des deux alternatives.

M. CLANCY : Je demanderai au solliciteur général si le comité doit comprendre que, en ce qui concerne la preuve contenue dans le rapport des commissaires, le gouvernement ne voit pas de raisons pour destituer M. Metcalfe.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : En ce qui concerne le rapport des commissaires, je dirai, de nouveau, qu'il ne s'agit pas encore, et l'intention n'est pas de destituer le préfet Metcalfe. Nous n'accepterons pas cette recommandation contenue dans le rapport.

M. COCHRANE : Quelle est l'explication au sujet des paragraphes 20 et 21?

20. En raison de l'âge avancé du Dr Strange, le médecin actuel du pénitencier, les commissaires croient que sa mise à la retraite serait dans l'intérêt du pénitencier.

21. Bien que les commissaires aient raison de croire que le présent gardien en chef, William S. Hughes, est un employé fidèle, actif, intelligent, et excellent instructeur, ils sont d'avis (à cause du froid qui existe entre lui et d'autres officiers du pénitencier) qu'il devrait être transféré dans un autre pénitencier ou dans une autre branche du service public.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Le paragraphe 20 a trait au Dr Strange. Il peut être nécessaire d'effectuer un changement, mais nous n'en avons pas encore l'intention.

M. FOSTER : Quel âge le Dr Strange a-t-il?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il est passablement âgé.

M. BERGERON : L'honorable député de Kingston (M. Britton) doit savoir quel âge il a.

M. BRITTON : Il a, je crois, à peu près 72 ans.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je crois qu'il a 70 ans.

M. FOSTER : Je suppose que le solliciteur général serait empêché de se dispenser des services d'un homme pour cause de vieillesse, jusqu'à ce qu'il

soit arrivé au maximum établi dans le cas de M. Gunn, qui a été nommé à un emploi à Kingston. Des fonctionnaires peuvent arriver à cet âge dans le service, mais l'honorable solliciteur général ne croit-il pas qu'il est avantageux de ne pas nommer des personnes d'un âge avancé ?

M. BRITTON : Quoi que puisse faire le présent gouvernement dans le cas du Dr Strange, je n'ai aucun doute que si l'ex-gouvernement était resté au pouvoir, il l'aurait mis à la retraite, suivant la recommandation des commissaires.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Relativement au paragraphe 21, au sujet du transfert de Hughes, il n'est pas probable qu'il soit transféré ailleurs. L'enquête démontre qu'il est un excellent officier et qu'il peut être d'une grande utilité dans le pénitencier.

22. Les commissaires sont d'avis que le nombre des gardiens et des gardes (56) qui sont maintenant employés dans le pénitencier est trop considérable, étant plus qu'un par onze prisonniers, et ils croient, pour les raisons mentionnées dans leur rapport séparé, que, avec un arrangement judiciaire, il pourrait être réduit (même en conservant la ferme) à 48, soit un garde par douze prisonniers, et si la ferme n'est pas conservée, un garde par quatorze prisonniers.

Le paragraphe 22 a trait à la réduction du nombre des officiers. Cette recommandation sera exécutée dès qu'il sera possible de réorganiser le pénitencier, et il en sera ainsi, autant que possible, en ce qui concerne le paragraphe 23.

M. CLANCY : Pour quel prix le fil d'engergage a-t-il été vendu à M. Hobbs ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je n'ai pas ces données dans le moment, mais je les ai à mon bureau, et je les fournirai plus tard. Je dirai que des soumissions ont été demandées, et que M. Hobbs a offert un demi-cent de plus que les autres soumissionnaires.

M. BERGERON : Le gouvernement a-t-il l'intention de continuer la fabrication du fil d'engergage au pénitencier de Kingston ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Nous sommes à étudier la question de l'emploi des prisonniers dans le but de constater l'ouvrage le plus profitable que nous pouvons leur faire faire. L'outillage pour fabriquer le fil d'engergage ayant coûté près de \$50,000, il serait difficile de croire que nous devons supprimer cette industrie sans un motif plausible.

M. SPROULE : Je lis ce qui suit dans le rapport :

28. Tous les métiers et industries exercés par les prisonniers devraient être sous la direction d'un instructeur compétent qui, si possible, a acquis de l'expérience dans la fabrication, et qui est du métier, et qui serait autorisé par les règlements à acheter tout ce qu'il faut pour fabriquer et vendre tous les produits de la main-d'œuvre des prisonniers.

29. Le garde-magasin devrait acheter tous les articles qui ne sont pas employés dans les ateliers de machines, de fabrication, et autres, et il devrait être choisi en raison de sa réputation d'homme d'affaires et d'homme compétent connaissant à fond tout ce qu'il faut pour l'entretien du pénitencier.

Le gouvernement a-t-il l'intention de suivre cette recommandation ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : C'est une partie du projet général de réformes que nous sommes à étudier. Nous avons l'intention de suivre la recommandation concernant l'emploi d'un instructeur compétent, mais le personnel ne sera pas sensiblement augmenté en ce qui concerne l'autre partie de la recommandation.

M. SPROULE : Le gouvernement a-t-il l'intention de donner à cet employé le pouvoir d'acheter les approvisionnements et de vendre les produits, ainsi que recommandé ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Nous n'en avons pas l'intention dans le moment. Cette recommandation exigerait que, au lieu du présent mode de soumissions, nous permettrions à cet homme d'acheter sur le marché les marchandises nécessaires. C'est le système suivi à la prison centrale de Toronto, et si nous tenons compte des résultats obtenus, ce système a certainement de grands avantages ; mais, d'un autre côté, il est indubitable qu'il offre de grands inconvénients.

M. CLANCY : Le solliciteur général n'oublie pas qu'un de ces commissaires fait partie du personnel de la prison centrale, et que ses recommandations ne peuvent pas être sans valeur à l'appui du système qui existe dans son institution. Il me semble que le gouvernement devrait y songer à deux fois avant d'approuver et exécuter les recommandations de cet homme.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : J'apprécie cette observation. Mon honorable ami (M. Clancy) ne doit pas oublier que la comparaison entre le pénitencier de Kingston et la prison centrale, à cet égard, est basée sur les résultats obtenus, et non sur ce que peut avoir dit cet homme.

M. CLANCY : Si l'honorable solliciteur général (M. Fitzpatrick) se fie aux rapports imprimés concernant l'entretien de la prison centrale, il se trouvera dans l'erreur. En faisant la comparaison, les mêmes services ne sont pas pris en considération.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Les observations de l'honorable député (M. Clancy) ne peuvent pas s'appliquer à l'achat des approvisionnements.

M. SPROULE : Dois-je comprendre que l'honorable solliciteur général dit que ces articles doivent être achetés sur le marché ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : C'est la recommandation faite, mais nous n'avons pas l'intention de la suivre maintenant. Je dirai que nous avons déjà demandé des soumissions pour les approvisionnements nécessaires pour l'an prochain.

M. BRITTON : Le solliciteur général nous dit que l'inspecteur doit s'enquérir de quelques-uns de ces faits. J'appelle son attention sur la page 21 du rapport, qui a trait au présent inspecteur, et tenant compte de cela, il faudrait être prudent en décidant si, oui ou non, l'inspection doit être conduite par le présent inspecteur. Assurément, d'après le rapport des personnes qui ont conduit l'enquête, le système d'inspection en vigueur depuis quelques années—je ne fais allusion à personne en particulier—me paraît être tout à fait insuffisant et entièrement inefficace pour empêcher les choses dont les commissaires se plaignent.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Naturellement ces matières sont sous le contrôle du ministre de la Justice (sir Oliver Mowat), et en particulier, les pénitenciers sont sous sa direction exclusive. En conséquence, avant de venir ici répondre aux questions qui pourraient m'être posées, je me suis consulté avec le ministre de la Justice et j'ai pris par écrit ce que je devais dire en son nom. Quant à l'inspecteur des pénitenciers, il y a quelque chose dans le rapport qui est de nature à jeter du louche sur lui, mais j'ai déjà fait observer au comité que l'inspecteur n'est là que depuis un an ou deux, et qu'en aussi peu de temps, il lui a été impossible d'opérer les réformes qu'il avait réellement recommandées au ministre de temps à autre. Je dois dire en sa faveur que depuis qu'il est en place, les dépenses annuelles ont baissé de \$468,000 en 1894-95 à \$389,000 l'année dernière. Nous avons économisé presque \$100,000 dans les deux ou trois dernières années pour les pénitenciers. Je dois dire au nom du ministre de la Justice que l'intention du gouvernement en ce qui regarde les règlements à établir est de s'entendre avec l'inspecteur des pénitenciers, et je dois dire de plus que si nous n'avions pas confiance dans l'inspecteur, il ne garderait pas la place qu'il occupe maintenant. Mais nous avons confiance en lui, nous entendons le consulter et le mettre dans nos confidences pour ce qui a trait à la discussion de ces règlements.

M. QUINN : Avant que le crédit soit adopté, je désire appeler l'attention du comité sur la façon dont l'enquête a été conduite. Je ne crois pas que les employés dont on se plaint ou contre lesquels des accusations ont été portées et au sujet desquelles les commissaires ont trouvé des preuves, aient reçu une mesure équitable de justice britannique dans toute cette affaire. Les commissaires, me dit-on, et j'ai raison de le croire, d'ailleurs, je le sais en fait, ont jusqu'à un certain point conduit leur enquête d'une façon qui déroute nos idées de justice et qui outrage les idées que nous nous faisons d'une enquête dirigée par un département aussi important que le ministère de la Justice. Non seulement ils n'ont pas disposé régulièrement leur travail comme l'eût fait un juge ou un commissaire qui se serait respecté ; mais ils ont adopté le rôle de détectives et d'espions. Ils paraissent être là pour trouver quelque chose de mal, à leur point de vue, sans s'inquiéter si c'était mal en réalité. Ils se sont abouchés avec les personnes qu'ils croyaient pouvoir leur fournir des informations ou qu'ils croyaient à même de leur fournir des renseignements sans le savoir ; ils ont affirmé à ces personnes qu'elles pouvaient informer la commission ; ils leur ont affirmé qu'elles s'étaient rendues coupables de certaines offenses et que la meilleure chose à faire était de tout avouer et d'éviter, par suite, à ceux qui étaient impliqués, des poursuites et autres conséquences. Non seulement cela s'est fait, mais j'ai raison de le croire que le département de la Justice a eu connaissance de certains faits relatifs à divers membres du comité, le secrétaire, je crois, en particulier. Je crois que le solliciteur général le reconnaîtra.

Des lettres écrites par le secrétaire sont parvenues au département de la Justice ; dans ces lettres, le secrétaire demandait à certains individus de l'aider à produire des accusations contre certains individus du pénitencier soupçonnés. Mais ce qui est des plus étranges, c'est que les personnes accusées,

M. BRITTON.

lorsqu'elles ont demandé à entendre les témoignages portés contre elles, à se faire représenter par un avocat à l'enquête, à donner des explications, à interroger les témoins pour leur défense, non seulement on le leur refusa, mais on les maintint dans l'ignorance la plus complète des accusations portées contre elles, jusqu'au jour où fut envoyé le rapport et, de fait, jusqu'au jour où la Chambre eut connaissance de l'existence de ce rapport. Maintenant, j'en'ai pas d'excuse à faire pour la bonne ou la mauvaise conduite des commissaires. Je n'ai pas non plus mission de porter des accusations contre ces commissaires ou leur secrétaire. J'ai cru qu'il suffirait d'attirer sur ces faits l'attention du solliciteur général pour obtenir justice. Le député de Pictou (sir Charles-Hibbert Tupper) a examiné avec soin ce rapport, et je crois qu'il avait l'intention d'en parler s'il eût été présent. Malheureusement, il ne peut pas être présent. Mais je crois que l'on aurait dû suivre dans ce cas la même ligne de conduite que l'on a suivie pour des commissions tenues dans d'autres départements, par exemple, le système suivi pour la commission d'enquête dans les affaires du pénitencier de Kingston en 1848. Dans ce cas, les commissaires ont fait le rapport suivant :

Après la plus sérieuse délibération, nous avons résolu que le mode le plus équitable et le plus satisfaisant était, d'abord, de tenir l'enquête à huis clos, et après avoir fait nos recherches, d'en tirer des accusations formelles contre les officiers qui pouvaient être impliqués et de leur fournir alors une copie de ces accusations et des témoignages sur lesquelles elles se basent ; si un officier nie les accusations portées contre lui, nous avons décidé qu'il pourrait rappeler les témoins pour les examiner de nouveau, ou appeler à décharge tous les témoins qu'il croirait nécessaires.

Il me semble que tout le monde dans ce comité admettra que c'était bien là non seulement une chose raisonnable à faire, mais encore la procédure convenable et juste :

Il nous a paru que cette procédure était extrêmement avantageuse à l'accusé ; car bien que le témoignage préliminaire eût été donné en son absence, l'avantage d'avoir le témoignage par écrit et de pouvoir en scruter chaque ligne au lieu de procéder à un contre-examen immédiat contrebalance certainement le léger désavantage qui aurait pu subsister. La seule objection sérieuse à ce mode de procéder, était sa lenteur, et nous avons pesé cette considération ; mais nous avons pensé qu'en s'occupant d'une institution pareille, il était absolument désirable de ne pas laisser prise aux plaintes d'injustice commise et de fournir toute la latitude possible aux explications.

Ces extraits proviennent du rapport des commissaires nommés pour s'enquérir des affaires du pénitencier provincial de Kingston, le 23 juin 1848. Dans le cas actuel, les commissaires ont siégé, à vrai dire, à huis clos. C'était une enquête de chambre étoilée. Il ne pénétrait qu'un témoin à la fois, et ce témoin était examiné en particulier. Les intéressés ne connaissaient absolument rien des accusations portées contre eux. On a employé des sténographes incompetents, je le sais, et les sténographes ne prenaient que la partie des témoignages qui leur convenait, ou qui répondait aux vues des commissaires, et cela, sur les instructions des commissaires eux-mêmes. C'est-à-dire que l'on n'inscrivait pas les propres paroles du témoin ; mais, après que le témoin avait parlé, les commissaires faisaient entrer telles et telles remarques comme ayant été faites par le témoin. Les dépositions n'étaient pas relues au témoin, et le témoin n'avait pas l'occasion de corriger les erreurs ou les fautes relevés dans le cours

de sa déposition. On a pris des extraits de ces dépositions, et l'on en a constitué le rapport des commissaires, c'est-à-dire que ces dépositions ont été établies non par les sténographes, non par les témoins, mais par les commissaires eux-mêmes. Autres chose, les personnes accusées n'ont pas été autorisées à assister à l'examen d'aucun de ces témoins, on ne leur a pas permis non plus de contre-examiner les témoins. On ne leur a pas permis non plus d'avoir des avocats pour les représenter pendant l'examen de ces témoins, on ne leur a pas même fait savoir qu'il existait des plaintes contre elles.

Lorsqu'elle demandait aux commissaires, après avoir été interrogées, si elles étaient sous le coup de quelque accusation, on leur répondait : " Vous n'êtes accusé de rien, par conséquent, nous ne pouvons pas vous permettre de vous faire représenter ni d'avoir un avocat pour contre-examiner le témoin. Voilà la position dans laquelle se sont trouvés ces gens-là, jusqu'au jour où le rapport a été présenté à la Chambre. Ils ne savaient pas en fait, sauf par des rumeurs lancées dans le public et dans la presse par les commissaires ou leurs amis, que des accusations pesaient sur leur tête. Non seulement cela, mais encore les sources d'informations dont se servaient les commissaires étaient de nature à condamner leur conduite aux yeux de tout individu sans prévention. Pendant la durée de l'enquête, les commissaires et surtout le secrétaire—et je base mon assertion non pas sur des informations fortuites, mais sur le témoignage assermenté de ceux qui ont été examinés et dont les dépositions sont maintenant entre les mains du ministre de la Justice—étaient en communication avec l'un des forçats, jouissant de la plus triste réputation et qui avait été justement puni par un des officiers accusés. Sur le témoignage de ce triste personnage, voici des hommes exposés à être destitués. Le secrétaire était en communication constante et souvent renfermé avec ce forçat. C'était son confident, et j'apprends que, depuis, ses services ont été payés par sa libération.

Si je me trompe, le solliciteur général pourra me reprendre. Il nous dira probablement si cet individu qui occupe une place si importante comme témoin, le nommé Mathewson, a obtenu son pardon, et je le prierais également de nous fournir les faits relatifs à la conduite du nommé Mathewson au pénitencier. Non seulement ce forçat reconnu comme un des plus mal notés du pénitencier était le principal dénonciateur et agitateur, mais on employa aussi d'autres moyens d'information qui ne sont pas, je crois, de nature à recevoir l'approbation du ministre de la Justice, ou du solliciteur général. Voici par exemple une lettre écrite par le secrétaire de la commission pour obtenir des preuves, et je la lis pour montrer que l'intérêt public n'était pas en jeu, mais qu'il s'agissait par tous les moyens possibles de forger une preuve de nature à établir l'accusation que le secrétaire, dans son propre esprit, avait conçue contre l'accusé. La lettre est marquée J dans le dossier et porte en tête " confidentielle " :

* KINGSTON, 29 janvier 1897.

MON CHER DAVE.—Il y a quelques années, lorsque vous voyagez pour notre compagnie d'huile, vous m'avez dit qu'il fallait absolument donner de l'argent à l'ingénieur du pénitencier pour pouvoir faire des affaires avec lui. Vous pouvez me rendre service en m'indiquant le chiffre de la commission et le moyen de le retracer. Faites-

vous quelque chose dans les mines de la Colombie-Anglaise ?

Bien à vous,

R.-J. EILBECK,
British North American Hotel.

L'honorable député remarquera cette phrase : " Vous pouvez m'aider en m'indiquant le chiffre de la commission et le moyen de le retracer." L'aider, voilà comment parle le secrétaire d'une commission nommée par le ministre de la Justice pour s'enquérir de l'administration des affaires dans le pénitencier de Kingston. Pourquoi demander à quelqu'un de l'aider. Il occupe une position judiciaire, de quel droit demande-t-il qu'on l'aide à prouver la culpabilité d'un criminel ? Le devoir d'un juge est-il à tout prix de condamner l'homme amené devant lui ? Comment cet homme va-t-il l'aider ? Vous pouvez m'aider, dit-il, en me faisant connaître le chiffre de la commission et le moyen de la retracer.

M. BRITTON : Eilbeck n'était pas un des commissaires.

M. QUINN : Il était secrétaire de la commission, et il est encore plus honteux qu'il remplit à la fois les position de secrétaire et de détective. Quelle confiance peut-on mettre dans le rapport ou dans les minutes qu'il donne d'une séance, ou dans le rapport qu'il fera des preuves données, s'il en fait une affaire personnelle, et s'il écrit lui-même à une personne de lui fournir le moyen de convaincre l'accusé d'avoir accepté des commissions ou de l'argent de corruption ?

M. HAGGART : Quel est cet individu ?

M. QUINN : Son nom est Eilbeck, et je vais vous dire dans un moment qui il est. Ce que je veux exposer à cet égard, c'est qu'on ne peut avoir aucune confiance en lui, ni comme secrétaire, ni comme rapporteur de la commission, parce qu'il montre lui-même dans cette lettre qu'il a un intérêt personnel à obtenir par tous les moyens possibles des informations pour ruiner l'homme dont il doit être ensuite le juge. Qu'est-il arrivé ensuite ? La personne à qui cette lettre était adressée a fait la déclaration que voici :

Je, David-John Roy, de la cité de Toronto, comté d'York, déclare solennellement que la seule transaction que j'ai faite avec le pénitencier a été la vente d'huile lubrifiante, il y a quelques années, et que l'ordre m'a été donné par le préfet et non par une autre personne. Je ne me rappelle pas non plus avoir dit à M. Eilbeck que pour faire des affaires avec le pénitencier, il fallait payer quelqu'un.

Et je fais cette déclaration la croyant consciencieusement vraie en vertu de l'acte concernant les serments judiciaires.

Voilà l'homme à qui la lettre était adressée et qui jure qu'il n'a jamais donné à entendre à M. Eilbeck qu'il avait dû payer quelque commission ou pot-de-vin à un employé quelconque du pénitencier avant de faire des affaires. Nous ne pouvons savoir combien cet industriel secrétaire a envoyé de lettres, mais nous trouvons cette lettre, et nous avons raison de croire que ce n'est pas la seule. Un de ces messieurs a demandé qui était ce Eilbeck. Je ne le connais pas personnellement, mais j'ai ici quelque information à son sujet. Je vais lire quelques renseignements sur son compte, qui donneront sans doute au comité une idée de ce qu'il est. Ceci est extrait du *Catholic Record* du 13 février, dans un

article où l'on approuve la nomination de M. Fraser comme un des commissaires.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Qui est ce "on" qui parle ainsi de M. Fraser?

M. QUINN: Le *Catholic Record* le désigne ainsi.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Donnez la signature de la lettre que vous allez lire.

M. QUINN: Je vais donner tout.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Avant de lire l'article, indiquez-nous l'autorité sur laquelle il repose.

M. QUINN: J'indiquerai l'autorité en bonne et due forme.

M. BRITTON: Ce n'est pas sur l'autorité du *Catholic Record*, mais du....

M. QUINN: Le solliciteur général et l'honorable député de Kingston (M. Britton) sont très intéressés à défendre la réputation de M. Eilbeck. Je comprends cela de la part du député de Kingston mais je ne vois pas pourquoi le solliciteur général s'en mêle. J'indiquerai mon autorité, je fournirai toutes les indications utiles. Je ne veux rien cacher ni couvrir. Ce que je veux, c'est une enquête convenable et la vérité. Je n'ai pas l'intention de vilipender M. Eilbeck devant ce comité. Je ne le connais pas, et d'après ce que j'entends de lui, je prendrai bien soin de ne pas le rencontrer pour ne pas avoir à le traîner en justice. Maintenant, je vais lire un article du *Catholic Record* du 13 février 1897, dans lequel on approuve la nomination de M. Fraser, et où il est dit:

La présence de M. Fraser aura sans doute pour effet d'empêcher l'un ou les autres commissaires d'agir comme détective et d'avoir recours aux moyens que pas un homme de cœur et d'honneur ne voudrait employer pour satisfaire ses sentiments anti-catholiques, et ceux des fanatiques de Kingston qui le poussent. M. Fraser aura donc servi à retenir "Bob" Eilbeck, le secrétaire de la commission dont la conduite pendant l'absence MM. Noxon et Meredith à Toronto a été aussi inconvenante qu'injustifiable et illégale. Cet individu mettant à profit son expérience de hoursicotier se plait aux trucs de bas étage chers aux malins de son espèce. Eilbeck a joué un rôle bien méprisable au nom de ses maîtres en réunissant en dedans et au dehors des murs de la prison toutes les faussetés, les calomnies et les exagérations qu'il pouvait puiser aux sources les plus impures. Son confident, son compagnon et son mouchard était un forçat du nom de Mathewson, qui a fait au moins trois termes à Kingston, à la prison centrale et à Saint-Vincent-de-Paul, et qui vient de quitter cette place. Eilbeck a violé la loi en faisant sortir à l'insu du préfet ce forçat de sa cour et en restant enfermé plusieurs heures avec lui. Jamais dans l'histoire et les traditions du pénitencier de Kingston ou d'un autre pénitencier au Canada, on n'a vu une procédure aussi injuste et aussi révoltante. Un forçat quelque fois a pu être appelé à corroborer la déposition d'un officier, mais c'est une règle admise par tous ceux qui touchent à l'administration pénitentiaire de ne jamais avoir d'entrevue en particulier avec des forçats, et de ne jamais accepter d'eux des rapports discutables et sans fondements contre aucun officier. De fait, "Bob"....

Ceci est M. Eilbeck, je crois,

...a exercé des pouvoirs plénipotentiaires bien supérieurs évidemment à ceux que les commissaires pouvaient légalement lui confier. C'est l'instrument—si l'on peut se servir de ce terme—des fanatiques extrémistes des deux partis politiques dans Kingston. Tandis que "Bob" s'est montré un vrai chien de chasse sur la piste des employés catholiques, il est remarquable combien il a omis de mettre en lumière les peccadilles de "frères"

M. QUINN.

du serment qui ont pratiqué le chantage et il y en a! Est-ce par sympathie, par inadvertance, ou quoi?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies): Est-ce un article de fond du *Catholic Record*?

M. QUINN: Que l'honorable ministre calme donc ses transports, je le lui dirai dans un instant.

Il n'est pas possible que le ministre de la Justice—s'il sait comment agissent les commissaires et leur secrétaire—approuve une procédure aussi singulière. Aucune réputation si pure et si honnête qu'elle soit ne pourrait éviter la tache et le doute, si elle était soumise aux machinations, aux complots et aux procédures de la chambre étoilée qui caractérisent cette enquête. En passant, les commissaires sont bien obligés de faire de leur mieux pour travailler un peu à leurs affaires. Voilà trois mois qu'ils sont ouvertement occupés à dénicher des "pots-aux-roses" à Kingston. On leur paie \$10 par jour et leurs dépenses. C'est un joli petit bonbon à sucer, il faut le tenir solidement. Notre ami octogénaire, "E.A."....

Je crois que cela a trait à M. Meredith.

M. BRITTON: Qui est un bon conservateur.

M. QUINN: L'honorable député ne pense pas certainement que c'est une affaire politique. Il ne pense certainement pas que je traite cette question au point de vue politique?

M. BRITTON: Pas du tout, mais ces autres messieurs le prennent ainsi.

M. QUINN: Je ne m'inquiète pas si c'est un libéral ou un conservateur, s'il a une politique ou s'il n'en a pas. Je veux savoir si c'est un honnête homme, et s'il a agi honnêtement et impartialement. Je ne vais pas jusqu'à dire qu'il ne peut pas y avoir de commissaire conservateur malhonnête, mais s'il est malhonnête comme commissaire, je suis heureux d'avoir une occasion de dire ce que je pense de sa conduite.

J'aime bien ces bons petits coups de vent et n'est pas prêt à abandonner le tapis sur lequel s'étalent ces paillettes dorées. Il est bien probable que M. Noxon n'a pas de scrupules poignants à suivre l'exemple de son doyen et qu'il aime bien "les allouettes rôties" qui lui tombent dans la bouche. On peut, toutefois, dire des commissaires deux choses: d'abord, ils n'ont pas fait un bon mois d'ouvrage depuis que l'enquête est commencée; secondement, le résultat de leurs recherches fatigantes et extraordinaires va être loin de valoir le prix que le gouvernement aura payé.

Cet article est daté du 6 février 1897, et c'est une communication adressée au *Huron Expositor* du 29 janvier, suivant ce qu'il paraît.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Et signé par?

M. QUINN: Signé un "Observateur."

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Oui, un "Observateur." Je ne connais pas ce monsieur. Peut-être le député de Kingston sait-il qui est "Un observateur."

M. BRITTON: Non, je ne connais personne qui le sache.

M. QUINN: En tout cas, deux journaux respectables de l'Ontario ont pris la responsabilité de la publication de cette communication, le *Huron Expositor* et le *Catholic Record*. Je n'ai pas entendu dire qu'ils aient été poursuivis. Les deux journaux publient ceci. Le député de Kingston connaissait certainement déjà cela, et mon honorable ami, le solli-

citeur général, savait que ce n'étaient pas des articles de rédaction, mais qu'ils étaient signés "Observateur." Je ne sais pas s'il s'est servi de la connaissance qu'il avait de ces faits pour prendre des précautions ou pour s'enquérir s'ils étaient exacts. Par exemple, il y a ici une assertion très importante et que le solliciteur général aurait dû examiner. C'est, s'il est vrai que M. Eilbeck a retiré un forçat de son travail à l'insu ou malgré le préfet, et est resté enfermé des heures avec lui.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Je n'ai pas vérifié, mais je sais que ça s'est fait, avec le consentement du préfet.

M. QUINN: Ce qui est vrai alors, c'est qu'ils sont restés enfermés des heures ensemble.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: C'est bien vrai.

M. QUINN: Maintenant, je dois dire que tout ce que je connais de M. Noxon provient d'une entrevue que j'ai eue avec un de mes clients à propos de cette enquête, quand M. Noxon était intéressé à trouver des preuves pour le pénitencier, et je sais de ce monsieur qui occupe une position honorable à Montréal que M. Noxon, au cours de la conversation, lui a demandé s'il n'était pas vrai qu'il eût payé des commissions à des employés des pénitenciers. Cet homme lui répondit: M. Noxon, d'après ce que vous venez de me dire, vous êtes un officier du service des prisons et, je crois, un des inspecteurs de l'Ontario. Vous savez comment ces choses-là se font. Vous achetez vous-même des quantités considérables de marchandises pour les pénitenciers? Oui. Eh! bien, vous comprenez comment cela se passe avec les gens qui achètent ces grandes quantités. Il est évident que si vous venez ici pour acheter de moi, vous êtes assuré que je vais être heureux de vous traiter personnellement avec beaucoup d'égards, et je crois que si vous êtes ici en bonne compagnie, ce sera à votre avantage; personnellement je vais vous traiter de mon mieux. M. Noxon ne s'est pas laissé toucher par ces bons procédés, mais il a dit: "très bien, je vais voir à cela, je crois que je vais être en état d'acheter de vous."

Voilà l'homme qui fut envoyé pour s'enquérir de l'honnêteté des autres. Sans vouloir lire de plus nombreux extraits de ces documents, dont plusieurs seraient très intéressants, prenons le rapport tel qu'il est, et permettez-moi de dire quelques mots relativement à son contenu. En premier lieu, nous constatons que la mission a été nommée, dans quel but? Ce but nous est indiqué dans la première phrase de son rapport "pour faire une enquête sur les affaires du pénitencier de Kingston; et elle devra s'occuper particulièrement des questions relatives à l'économie et l'administration du susdit pénitencier."

Voilà le premier objet de la commission—et sur toutes les autres questions ou choses qui pourront être autorisées ou indiquées de temps à autre par ordre de Son Excellence le gouverneur-général en conseil ou par le ministre de la Justice, et de faire rapport du résultat de son enquête au ministre de la Justice, à son bureau, à Ottawa." Cette commission n'indique aucune fonction judiciaire. Mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) m'a rappelé que ceux qui en font partie n'occupent pas la position de juges, que c'était simplement ce qui aurait été appelé, et ce qui a été appelé en Angle-

terre une commission inquisitoriale. Leur mission consistait à essayer de surprendre quelqu'un en faute. Ils n'étaient pas revêtus en tout cas, des pouvoirs et de la dignité de juges.

Telle était leur besogne, et ils avaient été choisis entre mille autres, à cause probablement de leur habileté à fureter un peu partout, et à agir en qualité de détectives dans les recherches qu'ils avaient à faire. Mais ils avaient été nommés dans le but de faire une enquête sur les affaires du pénitencier de Kingston, avec autorisation de s'occuper particulièrement des choses concernant l'économie dans l'administration de cette maison de détention. Quelle a été leur premier acte? La première chose qu'ils font est d'envoyer cinq ou six rapports, ne concernant pas l'administration économique des affaires de la maison de détention, ou autres choses de ce genre, mais des rapports évidemment faits sur des questions qui leur furent subséquemment soumises par le département de la Justice, après qu'ils eurent reçu leur commission. Que contenait ce rapport? Ils s'arrogeaient, comme je l'ai prétendu, le pouvoir de juges. Ils ne se considèrent pas comme étant des inquisiteurs, parce que nous ne trouvons pas dans ce rapport la preuve sur laquelle ils basent leurs conclusions.

Ils s'arrogent le pouvoir de juges, et tiennent virtuellement dans leurs mains la vie ou la mort d'un grand nombre des officiers du pénitencier. Ils ne donnent aucune raison pour justifier leur conduite. Ils ne disent pas, voici la preuve, et telle chose est déclarée sous serment; ils n'envoient pas au département de la Justice une copie des dépositions qui ont été prises et reçues sous serment par ses hommes, et ils ne disent pas: nous vous demandons maintenant de rendre jugement. Mais ils s'attribuent la responsabilité des juges, mettant complètement de côté la preuve qui a été prise par eux, comme j'en suis informé, et j'ai raison de le croire, parce que je possède des témoignages rendus sous serment pour prouver qu'ils n'ont pas pris toute la preuve qui a été faite, mais, ils en ont pris telles parties qu'ils ont cru pouvoir être de nature à servir leurs propres fins; et sur cette preuve, ils ont basé un jugement que plus tard ils ont rendu en leur qualité de juges.

Or, est-ce bien là la position que ces hommes doivent occuper devant cette Chambre? Permettez-moi de demander ici au solliciteur général s'il ne serait pas convenable de permettre à ce comité de pouvoir prendre connaissance des autres rapports qui ont été transmis par ces hommes. Des questions très importantes ont été soumises à cette commission, afin qu'elle fit une enquête à leur sujet. Par exemple, le solliciteur général, et probablement le député de Kingston, pourraient croire qu'il est d'une grande importance de découvrir si un article particulier a été acheté à un magasin, ou à un autre; ils peuvent considérer la découverte de ce fait comme étant d'une grande importance, et peuvent n'attacher aucune importance sur les renseignements à prendre au sujet de la mort du détenu Hewell, tué à coup de fusil par le chef Hughes, le 9 octobre 1896. Evidemment, le solliciteur général n'attachait pas une grande importance à ce fait, parce qu'il n'y a aucun rapport de cette nature devant la Chambre. Nous avons des rapports contre d'autres individus, mais aucun concernant la mort du prisonnier Hewell. Ces messieurs ont aussi fait des recherches sur d'autres sujets, par exemple, relativement à l'éva-

sion des détenus Morris et Macdonald du pénitencier, mais aucun rapport à ce sujet n'a été produit. Mais nous possédons ce rapport-ci, lequel, je présume, est le travail par excellence de la commission, le but de sa nomination, qui consistait à découvrir certaines personnes contre qui elle pouvait établir une preuve suffisante pour donner naissance à une accusation, et faire destituer ces employés afin de créer des places pour ses amis.

M. BRITTON: Je puis affirmer à l'honorable député que je n'avais pas du tout cette intention.

M. QUINN: Je ne voudrais certainement pas porter une accusation de ce genre contre mon honorable ami; mais c'est évidemment le but de la commission. Voyons maintenant ce qu'ils disent. Ils sont des plus désireux d'obtenir un peu d'ouvrage pour eux-mêmes et, bien entendu, ils ne perdent pas une seule occasion d'essayer de découvrir quelque chose de ce genre. Ils recommandent certaines améliorations à faire au pénitencier; ils recommandaient de faire une chose en particulier, je ne puis trouver dans le moment la partie du rapport qui a trait à ce fait. Je m'en souviens si bien; il m'a frappé tout particulièrement à cette époque. J'ai constaté que cette ligne de conduite n'aurait pas été conseillée, si cela n'avait pas fourni l'occasion de nommer un inspecteur, ou une autre personne nommée par le gouvernement pour visiter les maisons de détention des Etats-Unis, de l'Allemagne et peut-être même de la Russie, pour étudier le mode d'administration des institutions de cette nature dans ces pays. On comprend que le but évident de tout était de procurer une position durant une année ou deux à quelqu'un qui en a probablement un grand besoin. Voici ce que disent les commissaires dans leur rapport :

Actuellement il y a un grand nombre d'employés qui sont étroitement unis entre eux par des liens de parenté, et, comme on doit s'y attendre, les membres de ce pacte de famille sont naturellement considérés avec défiance et mécontentement par les autres employés. Qu'un nombre considérable de parents ou d'amis occupent simultanément des positions dans une prison quelconque semble être, en principe général, une chose tout à fait condamnable.

Je n'ai rien à dire à cela, mais les commissaires, après avoir découvert ce fait, auraient dû mettre le ministre de la Justice en état de démontrer à la satisfaction du comité que cet énoncé est vrai. J'indique comme principe général que ces honorables messieurs auraient dû mettre devant le comité, et entre les mains du ministre de la Justice, la preuve grâce à laquelle ils en sont arrivés aux conclusions mentionnées dans leur rapport, et si cette preuve a été remise entre les mains du ministre de la Justice, on aurait dû la mettre devant le comité. Je n'ai pas l'intention de défendre ceux des employés qui se sont mal conduits dans le pénitencier et de protéger ceux qui ont volé le public et le gouvernement en recevant des commissions des gens qui vendaient des marchandises au pénitencier, mais je veux que justice soit faite dans des questions de ce genre. Je veux que les principes de la justice anglaise s'appliquent à tous, qu'il soit un employé public ou qu'il occupe la position la plus humble dans la société, lorsqu'une enquête est faite sur sa conduite par le département de la Justice.

Qu'est-ce que je constate? Le mécanicien, contre qui des accusations ont été portées, a été, si j'ai

M. QUINN.

bien compris le solliciteur général, destitué ou est sur le point de l'être, et va être traduit en justice. J'ai appris cette décision avec plaisir, parce que cela va permettre de connaître la vérité dans ce cas. Le mécanicien a transmis au département de la Justice un énoncé de ce qu'il croit être la vérité, ainsi que les conditions et circonstances qui se rapportent à l'administration de son département, et cette déclaration faite sous serment était signée non seulement par lui, mais par un grand nombre d'autres employés du pénitencier.

Tous ces documents se trouvent au département de la Justice. Je demanderai simplement au département de la Justice, avant qu'aucune décision soit prise à ce sujet, de se rappeler que pour ces hommes, bien qu'ils occupent d'humbles positions dans la société, et pour leurs enfants, leur réputation leur est aussi précieuse que l'est pour lui-même celle du solliciteur général. Ils ont droit à une enquête. Il n'est pas juste qu'ils soient condamnés sur une preuve qui n'est pas une preuve légale. Semblable chose ne serait pas tolérée devant aucune cour de justice de ce pays; pourquoi, dans ce cas, cela serait-il permis devant le plus haut tribunal du pays, devant le parlement du Canada? Je demande donc que le solliciteur général ne prenne aucune décision relativement à cette affaire jusqu'à ce qu'on lui ait fourni et qu'il puisse présenter à ce comité une preuve d'un caractère tel, qu'elle ne puisse laisser subsister aucun doute sur la culpabilité de ces hommes qui sont accusés par ces commissaires. Je le prie de s'occuper personnellement de cette affaire et de traiter ces hommes avec équité et justice. Je lui demande d'agir en toute justice dans cette circonstance, et cela, dans l'intérêt de la justice de cette Chambre, des employés publics de ce pays, et dans l'intérêt du département de la Justice.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: L'honorable député a cru devoir, pour un but que j'ignore, attaquer le caractère personnel des commissaires nommés pour faire une enquête sur l'état de choses existant dans tous les pénitenciers du Canada, à l'exception de celui de Dorchester. Il les a traités d'espions et de détectives, et il a dit qu'ils étaient une commission de fureteurs. Ils s'est servi de ces expressions à l'adresse d'hommes de la réputation de M. E.-A. Meredith, de M. O.-K. Fraser, pour ne rien dire au sujet de M. Noxon, qui est connu par la majorité de ceux qui sont ici présents. Il a cru devoir employer ces expressions en se basant sur une preuve qu'il n'a pas daigné faire connaître à ce comité.

Je ne répondrai pas à ces attaques, mais l'honorable député a fait allusion devant le comité à une lettre de M. Eilbeck, qu'il a lue il y a un instant. Cette lettre doit avoir été écrite par lui à une personne de Toronto, et fait allusion à une conversation antérieure qu'il a eue avec ce monsieur; il lui demande s'il se rappelle parfaitement les termes de cette conversation antérieure, et si ce qu'il a dit alors était vrai.

M. Eilbeck fut nommé secrétaire de la commission et, durant l'enquête, on lui rappela une conversation qu'il avait eue, et qui, suivant moi, contribuerait beaucoup à justifier une accusation portée contre un des employés. Voilà sur quelle preuve était basée l'accusation dont nous avons entendu parler durant une demi-heure. Inutile pour moi de caractériser une accusation ou une conduite de ce genre. Tous ceux qui siègent dans cette Chambre,

tout homme à l'esprit droit, sauront apprécier à sa juste valeur une accusation comme celle-là. Quant au mode de procédure adopté dans cette enquête, je dois dire que nous avons dans les pénitenciers du Canada environ 1,373 criminels par année. Il est dépensé une somme de \$400,000 pour l'entretien de ces derniers. Nous avons constaté que depuis un an ou deux, les dépenses relatives à nos pénitenciers ont été réduites de \$100,000. Nous nous sommes posés la question suivante : Ne serait-il pas possible au moyen d'une enquête de s'assurer comment il se fait que cette réduction s'est produite, et de constater s'il ne serait pas possible de faire de nouvelles réductions. Cette enquête a été tenue par trois commissaires. Nous sommes en possession non seulement de leurs rapports, mais de chaque témoignage qui a été rendu devant eux. Nous avons aussi tous les documents qui s'y rattachent, lesquels se trouvent au département de la Justice. L'honorable député (M. Quinn) a prétendu que cette preuve aurait dû être soumise à ce comité. Ce dernier a demandé la production du rapport, et rien de plus. Motion a été faite que le rapport soit produit, et il a été imprimé à la demande de la Chambre. Voilà ce qui a été fait, et si l'honorable député (M. Quinn) désire obtenir d'autres renseignements, il aurait dû demander la production de la preuve. Il ne l'a jamais demandée, et maintenant, il essaie de baser son argumentation sur ce fait.

Nous avons la preuve des commissaires sur cette question. Ils ont transmis leur rapport, et si l'honorable député (M. Quinn) avant de l'attaquer ainsi que les commissaires, avaient bien voulu se rendre en Chambre et écouter ce qui a été dit, il aurait entendu ce que j'ai déclaré antérieurement, c'est-à-dire que le rapport des commissaires a été pris en considération par le département de la Justice, et nous n'avons adopté que les conclusions que nous croyions basées sur la preuve faite. Quant à ce qui concerne les personnes contre qui des accusations ont été portées par les commissaires, il nous faut adopter l'un des deux modes de procédure suivants : ou formuler des accusations contre les partis incriminés lorsqu'elles sont de telle nature qu'elle nécessite une explication, afin de donner à cet homme une occasion d'être entendu, ou, autrement, les poursuivre sur une accusation criminelle. Je vais adopter l'un de ces deux modes au sujet d'un des employés qui ont été accusés. Quant aux employés du département que nous avons simplement l'intention de destituer sans les priver d'aucun des avantages auxquels ils ont raisonnablement droit sous forme de pension, c'est là une question laissée à notre discrétion. Si nous croyons qu'il est de l'intérêt public, et de l'intérêt de l'administration des pénitenciers, qu'un homme soit destitué, cela nous concerne et nous en prenons la responsabilité. Mais si nous destituons un employé en l'accusant de malhonnêteté, alors, il est de notre devoir de faire l'une des deux choses suivantes : ou lui fournir une occasion d'expliquer les accusations qui ont été portées contre lui devant les commissaires ou le département de la Justice, et lui permettre de s'expliquer de manière à ce que la Chambre sache à quoi s'en tenir à ce sujet, ou c'est notre devoir de le poursuivre comme criminel, et nous ferons, comme je l'ai dit, une de ces deux choses.

Quel était l'état de choses existant au pénitencier de Kingston ? Et c'est ici qu'il convient de

dire que ces accusations portées contre les commissaires, et basées sur l'énoncé qu'ils n'ont pas fait preuve d'une égale impartialité ou qu'ils ont eu deux poids et deux mesures, suivant qu'il s'est agi d'un protestant ou d'un catholique, n'auraient pas dû être portées sur le témoignage d'un écrivain anonyme, dans le journal auquel l'honorable député (M. Quinn) a fait allusion. Je ne veux pas faire commerce de ma religion, non plus que de ma nationalité ; je ne veux pas me servir de l'une ou de l'autre comme d'un marchepieds pour atteindre le pouvoir ; mais quelle que soit la position qu'occupe un homme, s'il ne remplit pas ses obligations envers l'Etat avec honnêteté et justice, il doit en subir les conséquences, quelle que soit la religion à laquelle il appartient. Voyons maintenant comment était conduite l'administration du pénitencier de Kingston au point de vue de l'économie. Prenez par exemple les achats qui ont été faits durant les sept ou huit dernières années. Nous constatons que les achats pour le pénitencier de Kingston ont été faits à un taux variant de 16 à 205 pour 100 au-dessus du prix du marché. Voilà le résultat général auquel nous sommes arrivés quant à ce qui concerne les achats.

M. CLANCY : L'honorable ministre (M. Fitzpatrick) peut-il trouver dans le rapport tout entier, une preuve quelconque pour appuyer cette accusation, à part le simple énoncé contenu dans le rapport ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Oui, je vais vous fournir ces renseignements. Prenez les factures. Elles furent soumises à un témoin qui fut examiné devant les commissaires, un homme de Kingston du nom de McKelvey.

M. CLANCY : Un bon libéral.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Qui n'en est pas moins croyable pour cela.

M. FOSTER : Une exception à la règle générale.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : C'est là l'opinion personnelle de mon honorable ami (M. Foster). Ce monsieur fut examiné comme témoin, les factures lui furent soumises.

M. CLANCY : Quelles factures ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Des factures d'achats faits de Garth et Cie, de Montréal, Clendenning et Fils, James Markum, Chanteloup, Parker et Evans, James Wilson et Cie, la Hamilton Packing Company, et Frank Gormley.

M. CLANCY : Dois-je comprendre que ces factures sont de lui, comparées avec précisément la même classe de marchandises, achetées pour l'usage du pénitencier ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : J'ai dit et je le répète maintenant : il prit les factures, les prix du marché à cette époque ; les factures des achats faits, et les comparant avec les prix du marché, il en arriva à ce résultat.

M. CLANCY : A-t-il comparé entre elles les factures de différentes personnes, l'une des siennes comme acheteur des marchandises de la même

qualité que celles achetées pour le pénitencier ? Est-ce là le genre de facture maintenant devant le comité ?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Je ne discute pas la question des factures devant le comité.

M. CLANCY : Le solliciteur général va constater qu'il est important de le faire.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : J'ai déclaré qu'il a pris les prix du marché à cette époque, et il m'est indifférent de savoir quels étaient ces prix.

M. QUINN : Il avait des concurrents dans ces hommes. L'honorable ministre (M. Fitzpatrick) n'a aucune preuve de ce qu'étaient les prix du marché. Ils étaient simplement dans la tête de ce monsieur, et il a pris les factures et les a examinées.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Il a pris, par exemple, la liste des prix des mêmes établissements qui fournissaient ces marchandises, et qu'avons-nous besoin de plus ? L'honorable député branle la tête, mais je vais prendre, s'il l'aime mieux, les factures qui furent présentées à la douane et sur lesquelles les entrées de ces marchandises furent faites ; dans un cas, une facture fut présentée à la douane pour \$908 et les mêmes marchandises furent vendues au pénitencier pour \$2,100.

M. QUINN : L'honorable ministre veut-il faire allusion à l'achat de la pompe ?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Lorsque vous aurez fini, je continuerai mon discours.

M. QUINN : Je veux maintenant expliquer devant ce comité, pour démontrer l'ignorance de ces commissaires, qu'en évaluant le coût de cette pompe, ils n'ont pris qu'une partie de la pompe mentionnée sur la facture, et les droits de douane sur cette portion, lesquels s'élevaient à \$908. De fait, le coût réel de la pompe fournie était d'au delà de \$1,600.

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** : Pourquoi exigent-ils \$2,000 ?

M. QUINN : Elle fut vendue pour \$2,000, et je suppose que les gens ont droit à des profits sur ce qu'ils vendent ; cet homme a payé près de \$1,700 pour la pompe, et l'a vendue au pénitencier pour \$2,000 ; \$1,700 était le prix du commerce de gros de la pompe, et cela prouve que le solliciteur général est dans l'erreur.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Je vais prouver combien je suis dans l'erreur. La facture à laquelle l'honorable député (M. Quinn) fait maintenant allusion était pour des marchandises achetées de Frank Gormley.

M. QUINN : Oui.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Alors, comment se fait-il que cette facture ait été faite au nom de John-A. Rafter et Compagnie ?

M. QUINN : En quoi cela se rapporte-t-il à la cause ?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Où se trouve la fraude dans cette affaire ?

M. CLANCY.

M. QUINN : Mon honorable ami (M. Fitzpatrick) nous dira probablement où se trouve la fraude.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : A Kingston, avant trois mois, nous saurons où la fraude existe.

Quelques **VOIX** : Oh ! oh !

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Permettez-moi de donner quelques explications à ce sujet. L'honorable député (M. Quinn), en réponse à cette accusation, dit que la facture qui se rapporte à cette pompe ne renferme pas l'article tout entier vendu au pénitencier. J'ai ici en ma possession, afin que le comité puisse en prendre connaissance, la facture sur laquelle ces marchandises ont été présentées à la douane, et j'ai aussi celle qui a été faite pour le pénitencier. Il est facile de faire la comparaison et d'établir immédiatement devant ce comité la question de véracité. Lorsque ces marchandises furent présentées à la douane, on constata qu'elles étaient estimées au-dessous de leur valeur réelle. Un rapport fut alors fait au contrôleur des Douanes—non pas l'honorable député de York-Ouest (M. Wallace), mais son prédécesseur—que les marchandises avaient été estimées à \$100 au-dessous de leur valeur. Les marchandises furent saisies pour ce fait, examinées et évaluées à \$100 de plus. Elles furent évaluées à la douane à \$908, et les mêmes marchandises furent vendues au pénitencier pour \$2,100.

M. WALLACE : La prétention de l'honorable député de Montréal-centre (M. Quinn) était que toutes les marchandises n'étaient pas indiquées sur cette facture.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Ma réponse est qu'elles y sont indiquées.

M. QUINN : Ma prétention était que M. Gormley n'avait pas fourni seulement qu'une pompe au pénitencier ; mais qu'il a aussi fourni un grand nombre d'autres articles dont je ne me rappelle pas les noms. Je suis informé, toutefois, que cette pompe, qui était indiquée sur la facture comme une seule pompe, avait avec elle plusieurs accessoires d'une grande valeur, dont le coût s'élevait en tout à près de \$1,700, tandis que la facture fournie au pénitencier mentionnait simplement une pompe.

Et il est bien entendu que lorsque les commissaires demandèrent le prix de cette pompe, spécialement désignée, on leur donna le prix indiqué sur la facture, \$908, mais non le prix des accessoires. J'aimerais à demander au solliciteur général de dire s'il n'y a pas avec cette pompe un grand nombre d'accessoires d'une grande valeur, qui porteraient le prix à \$1,600 ou \$1,700. Il ne s'agit pas ici de défendre quelqu'un ; il s'agit simplement d'obtenir la vérité.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL** : Voici ma réponse à la question de l'honorable député : D'après la facture qui est en notre possession, le coût réel de la pompe, du condenseur, du régulateur, et du compteur est, d'après la facture, de \$908 ; droits à 27½ pour 100, \$249 ; transport, \$42.30 ; en tout, \$1,200. La facture du pénitencier se lit comme suit : acheté de John-A. Rafter, les mêmes choses, \$2,260.

M. BERGERON : Sont-ce les mêmes articles ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je n'étais pas là à cette époque. Les descriptions sont les mêmes.

M. QUINN : L'honorable solliciteur général nous permettrait-il de prendre connaissance des factures ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Non, je ne le permettrai pas.

M. QUINN : L'honorable ministre craint-il de nous laisser voir les factures.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je crains naturellement beaucoup de l'honorable député.

M. FOSTER : Cela ne pourra pas faire ; l'honorable monsieur présente en sa qualité de ministre de la Couronne une preuve qu'il n'a pas fait connaître à la Chambre, mais dont il se sert pour détruire un argument offert par un honorable membre de cette Chambre ; et lorsqu'un honorable député demande à prendre connaissance de cette preuve, elle doit être immédiatement soumise à la Chambre.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je n'ai pas la moindre objection à communiquer cette preuve à l'honorable député. De fait, j'avais l'intention de lui passer.

M. QUINN : Alors, quel était donc le but de la remarque de l'honorable ministre ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : L'honorable chef de l'opposition doit comprendre, qu'il m'est impossible de continuer mon discours si l'on m'interrompt à chaque instant.

M. FOSTER : L'honorable monsieur a le droit de se plaindre des interruptions, mais s'étant servi de cette facture de la pompe comme preuve, il a le droit de la communiquer à mon honorable ami.

M. QUINN : J'aimerais savoir ce que l'honorable monsieur veut laisser entendre, lorsqu'il dit qu'il aurait naturellement peur de me l'envoyer ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je n'ai pas dit que j'aurais peur de l'envoyer à l'honorable député. Il m'a demandé ce dont j'aurais peur, et j'ai dit que naturellement je serais effrayé de l'honorable député.

M. QUINN : J'ai demandé à l'honorable ministre de m'envoyer la facture, et il a dit : "J'ai naturellement peur de l'envoyer à l'honorable député." J'aimerais connaître la raison de sa frayeur. Il me semble que nous pourrions étudier cette question sans faire preuve d'une animosité personnelle aussi prononcée que celle que nous remarquons chez le solliciteur général. Je demande qu'une enquête convenable soit faite, et que justice soit rendue aux hommes qui sont accusés ; et en cela, c'est le devoir du solliciteur général de m'aider. Si l'honorable ministre désire faire de cette poursuite une affaire personnelle, il en est bien libre ; mais toute la gloire qu'il en retirera et tout le profit qui en reviendra au pays seront bien faibles.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ne crois pas chercher en cette affaire une vaine gloire ; j'essaie de satisfaire le comité. L'honorable chef de l'opposition a dit qu'il aimerait à prendre communication des documents. Je n'ai aucune objection à les lui passer. Bien entendu, j'aimerais à ce qu'on me les renvoie tous.

M. FOSTER : Je n'en mettrai aucun dans ma poche.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Passons maintenant à un autre item—les transactions qui se sont faites à Montréal. Par exemple, on avait l'intention de substituer un tuyau de six pouces à un autre de huit pouces, et l'ingénieur du pénitencier crut devoir avertir ses amis, MM. Garth et Cie, de cette intention. Il demanda quel montant serait accordé dans cet échange pour le tuyau qu'il rennettait, et quel montant serait exigé pour le tuyau de six pouces qui devrait lui être substitué. MM. Garth et Cie, écrivirent une lettre dans laquelle ils dirent qu'ils fourniraient au pénitencier un tuyau de six pouces à 66 cents du pied. Ils envoyèrent une estimation, et s'engagèrent à le fournir à ce prix. Le cas actuel est de bien peu d'importance, mais je le prends entre une douzaine d'autres. M. Devlin leur écrivit en réponse disant que le département accorderait 69 cents du pied. La facture fut faite à ce taux par MM. Garth et Cie et fut vérifiée par M. Devlin, et le gouvernement dut payer 3 centins de plus par pied pour cet item en particulier.

M. BERGERON : Voilà un cas facile à comprendre.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : C'est clair. La question ne peut être mise en doute, et il y en a d'autres également clairs. Nous avons pis que cela. J'ai en ma possession une lettre écrite par M. Devlin à MM. Garth et Cie, leur disant que c'était l'intention du gouvernement d'adopter l'électricité comme moyen d'éclairage pour le pénitencier à la place du gaz, et dans laquelle il leur dit quel est le montant de l'estimation destinée à couvrir le coût de ce projet. Le dernier paragraphe de sa lettre se lit comme suit :

Je pourrais être d'un certain secours pour ce qui concerne les profits, si vous obtenez l'entreprise, et je le ferai avec grand plaisir.

M. FOSTER : Qui a signé la lettre ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Devlin.

M. QUINN : A qui est adressée cette lettre ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : A T. Garth et Cie, et cette lettre leur est écrite par un homme qui est supposé prendre nos intérêts, surveiller les entrepreneurs et voir à ce que nous recevions valable considération pour notre argent. Il y a d'autres accusations, et je dirai ceci au comité : L'état de choses qui règne à cet endroit, non seulement au point de vue de l'intérêt public, mais au point de vue de ce qui est absolument juste et honnête, exige une enquête complète. Permettez-moi de vous donner un autre exemple de ce qui s'y passait. Les appareils pour éclairer le pénitencier au gaz

furent achetés en 1887, au prix de \$34,346. Sur ce montant, nous avons payé \$21,552 pour le matériel. Faites bien attention, ceci se passa en 1888, et en 1894, ces appareils d'éclairage au gaz étaient vendus pour \$675. Ils coûtaient \$21,000, et six ans après, ils étaient vendus \$675. Il me semble que lorsque je cite un fait de ce genre, j'ai dit tout ce qui était nécessaire pour justifier l'enquête. Et plus que cela—il y a la pompe que j'ai mentionnée qui a coûté \$2,100, qui a été achetée à peu près dans le même temps, que l'on n'a pas encore mise en place, qui n'a pas même été sortie de sa boîte, et qui est encore dans la cour du pénitencier.

Une VOIX : Combien y a-t-il de temps de cela ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : En 1894-1895. Ces choses démontrent clairement qu'une enquête était nécessaire et qu'il fallait agir d'une façon ou d'une autre. C'est avec la plus grande répugnance que je déclare ces faits devant la Chambre, parce que je sais qu'ils vont être portés à la connaissance du pays, sans que l'on ait accordé à cet homme l'occasion d'y répondre. Je n'ai jamais dit un mot de ces choses lorsque j'ai été d'abord interrogé ; mais pour ma propre justification, pour celle du département et des commissaires, je crois être tenu de les mentionner, bien que mon intention fut de garder le silence à ce sujet jusqu'à ce qu'une enquête ait eu lieu et que l'occasion eût été fournie à cet employé de se défendre.

Ce rapport contient un item que je crois de mon devoir d'expliquer ; je veux parler de l'accusation portée relativement à l'achat de MM. Chanteloup et Cie, qu'un mandat de poste fut envoyé à M. Devlin do t il ne fut pas tenu compte et qu'il était supposé avoir gardé. J'ai fait une enquête sérieuse sur ce point, et quant à ce qui concerne cette accusation en particulier, je dois la retirer, parce que j'ai retrouvé le mandat au département de Postes, et j'ai constaté que MM. Chanteloup et Cie, l'avait obtenu, et je déclare aujourd'hui M. Devlin innocent de l'accusation portée contre lui de s'être approprié cet argent pour son propre usage.

Je ne veux pas entrer dans les détails. J'ai pris tout le soin possible pour faire faire une enquête complète. Je ne veux pas accuser cet homme, et je l'ai maintenu dans sa position, bien que nous ayons le rapport depuis au delà de deux mois, je l'ai gardé à l'emploi du gouvernement dans le pénitencier jusqu'à samedi dernier, alors qu'il a été suspendu, mais non destitué, afin qu'il ait toutes les chances possibles d'expliquer ces accusations. Je ne crois donc pas, dans les circonstances, que le ministre de la Justice (sir Oliver Mowat) ou moi-même devions être blâmés pour avoir agi avec rigueur ou précipitation. Je crois que nous avons été très indulgent, pour cet homme, mais nous avons un devoir à remplir, et il faut qu'il s'accomplisse, quelles qu'en soient les conséquences.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DU GOMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 1 l'après-midi.

M. FITZPATRICK.

Séance de l'après-midi.

LUNDI, le 21 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

SUBSIDES—CHEMIN DE FER DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait qu'un grand nombre de subsides de chemin de fer sont proposés de nouveau pour adoption, mais je remarque que le subside accordé en 1894 pour la Compagnie de chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, n'a pas été mis dans les estimations de cette année. Or, ce chemin de fer est d'une grande importance pour la population de mon comté. En 1882, cette compagnie obtint une charte de cette Chambre pour construire et exploiter un chemin du Portage-la-Prairie à Prince-Albert, dans la Saskatchewan, et reçut un subside en terre de 6,200 acres par mille. D'après cette charte, la compagnie était tenue de construire cinquante milles du chemin chaque année. En 1893, la compagnie se présenta de nouveau devant le parlement et obtint une nouvelle charte. La clause des cinquante milles par année ne fut pas remise en vigueur, mais une autre clause fut insérée dans la charte à l'effet d'obliger la compagnie à construire vingt milles par année, et elle devait avoir neuf ans pour terminer le chemin. En 1896, la construction du chemin n'était pas plus avancée, et je ne crois pas qu'elle ait commencé des travaux en 1897.

J'ai déjà dit que c'était là une question très importante pour la population de la Saskatchewan. Des centaines de familles se sont rendues dans cette partie du pays et s'y sont établies, sur la foi de cette clause de la charte antérieure pourvoyant à la construction de cinquante milles de chemin par année, espérant que le chemin serait construit en entier et qu'ils se trouveraient établis près d'une ligne de chemin de fer. Mais la compagnie a obtenu une nouvelle charte qui l'oblige à construire 20 milles de chemin par année, mais même à ce taux, elle ne le construit pas. La population attend avec anxiété que le gouvernement fasse quelque chose relativement à cette affaire, afin qu'elle obtienne des moyens de communication par chemin de fer.

Ce chemin projeté traverse l'une des régions les plus fertiles des Territoires du Nord-Ouest—car la partie du pays comprise entre Portage-la-Prairie et la rivière Saskatchewan est le jardin des Territoires du Nord-Ouest ; il ne peut y avoir de doute à ce sujet. Je puis dire que sur les 15,000 têtes de bestiaux expédiés de la province du Manitoba, 8,000 viennent de ce court embranchement de chemin de fer, qui n'a que 230 milles de long. Cela démontre la fertilité de la région. Il y a là tout ce qui est nécessaire pour pourvoir aux besoins des cultivateurs—la terre est bonne, il y a du bois

de construction en quantité, beaucoup de foin et de l'eau en abondance. Il y a environ 600 ou 700 familles établies le long de cet embranchement. Le chemin est construit jusqu'à Yorkton, mais le pays est colonisé jusqu'à 50 milles plus loin que le terminus du chemin. Le pays est aussi colonisé depuis Prince-Albert jusqu'à une distance de 100 milles dans cette direction; il n'y a donc qu'une région très restreinte au centre qui n'est pas habitée. Cette ligne suit le tracé primitif du chemin de fer Canadien du Pacifique tel qu'adopté par l'administration Mackenzie; grand nombre de gens allèrent s'y établir dans ce temps-là sur la foi de la rumeur que le chemin de fer Canadien du Pacifique devait être construit dans ce pays, et ils y ont toujours demeuré depuis—c'est-à-dire depuis environ vingt ans. Ils désirent maintenant ardemment obtenir des communications par chemins de fer, afin de porter leurs produits au marché. Si l'on ne vient pas en aide à cette population, il ne peut y avoir de doute qu'un grand nombre d'entre eux vont laisser le pays.

Le gouvernement dépense de fortes sommes d'argent pour amener des immigrants dans ce pays, et il me semble qu'il n'est que raisonnable qu'il fasse quelque chose pour garder ici la population qui s'y trouve déjà, particulièrement ceux qui sont au milieu de nous et qui sont établis dans le pays depuis cinq à vingt ans. Ce serait une chose bien regrettable que cette population fût obligée de quitter le Canada. En 1894, le gouvernement accorda la somme de \$3,200 par mille sur une distance de 100 milles pour construire le chemin à travers la région de Stony-Creek, ce subside étant accordé à la place de 3,200 acres de terre par mille, lesquels devaient retourner au gouvernement. Je regrette de dire que le gouvernement ne se soit pas occupé de cette question cette année. La Compagnie de chemin de fer de Manitoba et du Nord-Ouest a obtenu de cette Chambre durant la présente session une charte pour construire une ligne de chemin de fer depuis Langenburg jusqu'à la région du lac Dauphin, c'est-à-dire, 170 milles. Si, au lieu d'obtenir cette charte, ces gens étaient obligés de continuer le chemin pour lequel ils ont déjà obtenu une charte, je crois que ce serait une bonne chose; le gouvernement ne devra pas leur accorder de concession, grâce à une nouvelle charte, avant qu'ils aient rempli les conditions de l'ancienne. C'est une affaire très sérieuse lorsque une compagnie obtient une charte pour construire une ligne dans une certaine direction, que cette charte contienne une clause déclarant que 50 milles de chemin devront être construits par année, et qu'elle n'est pas forcée de remplir ses engagements, car un grand nombre de gens vont s'établir dans cette région avec l'espoir que les conditions de cette charte seront observées. Cette compagnie a obtenu une charte pour construire un chemin de fer du Portage-la-Prairie à Prince-Albert; elle a construit depuis Portage-la-Prairie jusqu'à Yorkton, parce que cette région est jusque là en grande partie habitée, et que ce devait être une entreprise rémunératrices, et ils ont arrêté là. Je crois que la seule chose que le gouvernement ait à faire, c'est d'annuler le reste de cette charte, mais cette conduite ne sera passage, car personne autre ne voudra continuer l'entreprise, parce que la compagnie actuelle possède la meilleure partie du chemin, et aucune autre compagnie ne pourra obtenir une sortie—cette serait pas non plus de prendre à sa charge le reste du chemin, car il pourrait bien arriver que cette

entreprise ne fût pas des plus rémunératrices durant quelque temps, particulièrement parce qu'ils seraient dans l'impossibilité de communiquer avec la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique ou le Northern Pacific.

Je crois que le gouvernement en accordant des subsides à ces gens, en 1893, et aussi en leur donnant cette année une nouvelle charte, n'a pas pris en considération les droits des cultivateurs établis le long de ce chemin. Ces gens se sont établis dans cette région sur la foi de la clause garantissant la construction de cinquante milles de chemin par année, que l'on a permis de rester dans la charte durant six ou sept ans.

Ils croyaient que l'on aurait égard à eux lorsque cette charte fut accordée depuis Langenburg jusqu'à la région de Dauphin, et aussi lorsqu'il s'est agi de voter de nouveau ce subside de \$3,200 par mille. Je puis dire à ce sujet que je ne crois pas qu'il existe de divergence d'opinion dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest relativement au chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest. A une assemblée des hommes d'affaires du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest tenue à Winnipeg, l'hiver dernier, une résolution fut adoptée en faveur du prolongement de ce chemin. Ces hommes d'affaires venaient de toutes les parties du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, ils connaissaient parfaitement bien cette question, et ils n'auraient pas adopté une résolution de cette nature s'ils avaient cru que ce n'était pas dans l'intérêt du pays. Je dirai de plus que je crois que tous les députés du Nord-Ouest sont d'accord sur cette question. Je demande donc au ministre des Chemins de fer et Canaux de prendre cette question en considération et de voir si cette subvention ne pourrait pas être accordée de nouveau, et une aide quelconque donnée à cette compagnie pour construire au moins cent milles du chemin à travers le district de Stony-Creek, et venir au secours de ces cultivateurs.

SAISON PROHIBÉE POUR LE HOMARD.

M. McLENNAN (Inverness) : Je veux dire quelques mots relativement à une question qui a déjà été discutée dans cette Chambre il y a quelques semaines, à savoir, la nécessité urgente qu'il y a de prolonger la saison durant laquelle la pêche du homard est permise autour de l'île du Cap-Breton. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'ignore pas qu'il existe un règlement qui établit deux semaines de différence pour l'ouverture de la saison de pêche sur les bords de l'Atlantique dans la province de la Nouvelle-Ecosse et les côtes du golfe Saint-Laurent, par suite du fait que la glace à la dérive s'attarde si longtemps près des côtes du Cap-Breton et sur la grève du détroit de Northumberland. On peut se demander pourquoi établir une différence particulière entre l'île du Cap-Breton et le reste de la côte le long du détroit de Northumberland : Voici comment je vais répondre à cette question :

La situation géographique de l'île, située comme elle l'est à l'entrée du golfe Saint-Laurent, est cause que, le printemps, les glaces flottantes sont entraînées par le vent de nord-est directement contre les côtes de cette île, où elles demeurent jusqu'à une époque très avancée du printemps, et il leur est fréquemment arrivé de flotter en immense champ autour de l'île tout entière, détruisant tout appareil de pêche qui pouvait se trouver sur leur chemin; cela, réuni au fait que l'eau se trouve naturelle-

ment refroidie, empêche le poisson de circuler, comme cela aurait lieu dans des conditions plus favorables, et placent nos pêcheurs dans la position désavantageuse à laquelle j'ai fait allusion. Les pêcheurs de la côte ouest sont incontestablement ceux qui ont le plus à souffrir sous ce rapport.

Cette question a déjà été soumise à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sous les gouvernements antérieurs, par les officiers de ce département, et, chaque année, le ministre a considéré comme nécessaire, vu la disparité des conditions existant dans les pêcheries, d'ordonner à ces officiers d'accorder une extension de temps d'au moins dix jours aux pêcheurs de homard, pour leur permettre d'exercer leur métier autour de l'île du Cap-Breton, comparé avec le reste des côtes des provinces maritimes. Maintenant, je dis que ces circonstances n'ont pas changé, qu'elles sont exactement les mêmes aujourd'hui qu'elles étaient les années passées, alors que les officiers du département faisaient rapport à ce sujet. Je demanderai donc au ministre de la Marine et des Pêcheries de prendre cette question en sérieuse considération; et les raisons qui me font agir de la sorte aujourd'hui, c'est que, outre celles que j'ai mentionnées, il y a aussi le fait que la saison pour la pêche du homard est sur le point d'expirer. Je puis dire que bien que cette industrie ne soit pas très étendue, elle a une grande importance. Durant le cours de l'année dernière, il s'est exporté de ce pays pour \$2,500,000 de homard, à part celui qui a été consommé ici.

Il existe 70 homarderies sur les côtes de l'île du Cap-Breton, qui, en chiffres ronds, donnent de l'ouvrage à environ 2,500 pêcheurs; il y a donc une population de 11,000 à 12,000 âmes qui vivent au moyen de cette industrie; et priver cette population d'un délai suffisant pour lui permettre d'exploiter cette industrie, serait commettre à son égard une véritable injustice. Je ferai remarquer qu'il y a deux ou trois semaines, il a été fait allusion à une requête signée par un grand nombre de personnes et présentée par la population du Cap-Breton, demandant au ministre de la Marine et des Pêcheries d'accorder une prolongation de délai la population qui exploite cette industrie sur les côtes de cette île. Bien que les pêcheurs du comté que j'ai l'honneur de représenter aient été dans l'impossibilité d'envoyer une requête ou une députation ici, comme d'autres industries l'ont fait, pour avoir une entrevue directement avec le ministre, ils croient qu'ayant un représentant dans la capitale, ils peuvent compter sur lui pour exposer leur cause au gouvernement. C'est pourquoi j'insiste respectueusement auprès du ministre de la Marine et des Pêcheries sur la justice et la nécessité qu'il y a d'accéder à la demande raisonnable et plus que modeste de cette population.

Bien que je reconnaisse qu'il est très important de trouver dans le ministre un homme animé du désir de protéger les pêcheries et d'empêcher qu'on ne fasse la pêche durant la saison prohibée, je dis que le fait seul que cette année le homard est en plus grande abondance que d'habitude autour de cette île, démontre que la prolongation ordinaire n'a pas eu pour effet de diminuer la quantité de poissons qui sont ordinairement pris le long de ces grèves.

Je puis ajouter aussi que lorsque d'autres industries demandent de l'aide au gouvernement, cette population ne se plaint jamais de payer sa part dans ces secours. Je n'ai donc pas besoin dans ce cas de

M. McLENNAN (Inverness).

faire excuse lorsque j'appelle l'attention sur l'humble requête de ces gens, parce qu'ils ne s'adressent pas au gouvernement dans le but d'obtenir des secours, mais simplement qu'on leur permette de faire la pêche durant sept ou huit semaines après la saison déterminée, afin de leur permettre de se procurer des moyens de subsistance pour eux-mêmes et leurs familles durant le reste de l'année. Lorsque cette question fut soumise la dernière fois au ministre qui était à la tête de ce département, sous l'ancienne administration, il déclara qu'il allait demander à son sous-ministre de s'en occuper. Bien que je n'ignore pas que ce monsieur possède une grande connaissance des habitudes et des théories relatives aux différentes espèces de poissons, je dois dire, toutefois, que lorsque, l'automne dernier, il a inspecté ces places de pêche, la population que je représente a regretté qu'il n'ait pas jugé à propos de visiter notre région. Je conclus donc que bien qu'il puisse posséder certaines théories à ce sujet, j'ai le regret de dire qu'il ne s'est pas donné la peine de faire une enquête sur l'état de choses existant afin de s'en rendre compte. Je ne puis donc qu'espérer que le ministre de la Marine et des Pêcheries va prendre cette question en favorable considération, et accorder à cette population l'avantage particulier dont elle a besoin.

M. MACDONALD (King, I.P.-E.): Puisque la question de la pêche du homard est sur le tapis, la Chambre me permettra, sans doute, à titre de représentant est d'une province où cette industrie exploitée depuis si longtemps, d'ajouter quelques mots à ce que vient de dire l'honorable député d'Inverness (M. McLennan), touchant la prolongation de la saison consacrée à la pêche du homard. Sur le littoral de la province que je représente ici, l'industrie en question est exploitée depuis plus longtemps que sur toute autre partie de la côte de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable député mérite certainement des félicitations pour avoir élevé la voix ici en faveur de la nombreuse population qui se livre à cette industrie dans son comté; toutefois, je dois lui faire une observation basée sur la connaissance que j'ai de notre littoral, lequel se trouve dans une situation analogue à celle du littoral de l'honorable député, relativement à la glace refoulant sur la côte: c'est que, si de part et d'autre on continue à faire la pêche à outrance comme elle se fait actuellement, dans quelques années à peine, les pêches seront épuisées. Je sais que de temps à autre, on a demandé aux ministres qui ont successivement dirigé le ministère de la Marine et des Pêcheries, de prolonger la saison depuis qu'elle a été réduite à sa limite actuelle. Je dois dire, dans l'intérêt même de l'existence de cette industrie et de la population qui l'exploite, que loin d'être prolongée, la saison devra, au contraire, être abrégée. Je sais que notre littoral se trouve dans une situation analogue à celle du littoral de l'honorable préopinant. Les masses de glaces flottantes, dans le voisinage du littoral y demeurent si longtemps, pendant la saison de pêche, qu'elles retardent l'exploitation de cette industrie; mais les paqueurs de homard, qui sont le plus intéressés, comprennent que si la saison de pêche n'est pas abrégée, les pêches seront bientôt épuisées. Chaque année voit s'élever de nouvelles homarderies et s'augmenter le nombre des trappes autour de notre littoral, et il en résulte que les homards se font de plus en plus petits, au point que bien souvent ils sont à peine bons à mettre en

conserves. On est d'avis, dans la partie de la province que j'habite, qu'il serait déplorable, dans l'intérêt même de l'industrie en question, si, cédant à la pression exercée sur lui, le ministre prolongeait la saison de pêche. J'espère, pour ma part, que cela n'arrivera pas, car le résultat serait la ruine de cette industrie à bref délai.

M. YEO : Il est bien vrai, comme le fait observer l'honorable député de King (M. Macdonald) que, dans plusieurs parties de l'île du Prince-Edouard, la population ne désire pas la prolongation de la saison de pêche ; cependant, la chose est nécessaire, dans l'intérêt de la population d'une petite partie de l'île. Il a fallu, autrefois, prolonger la saison, et, cette année, la chose est plus nécessaire que jamais. Dans la partie occidentale de l'île du Prince-Edouard, la saison a été très défavorable, et c'est presque une impérieuse nécessité d'accorder une prolongation, cette année. Jusqu'aujourd'hui, les pêcheurs n'ont presque rien fait, et ce serait tout simplement la ruine pour ces pauvres gens, si l'on ne venait pas à leur secours. J'espère que le ministre y réfléchira et accordera une prolongation, dans l'intérêt de cette population. Du côté nord de l'île, les pêcheurs commencent de bonne heure leurs opérations de pêche et sont en mesure de finir à temps, mais il est loin d'en être ainsi dans l'autre partie de l'île en question. J'espère que le ministre y verra.

OBSTACLES À LA NAVIGATION DE LA RIVIÈRE AUX OURS.

M. MILLS : Je désire rappeler au gouvernement une question que j'ai déjà portée à sa connaissance, pendant la session, relativement aux obstacles à la navigation, dans le cours de la rivière aux Ours. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit, alors, qu'il existait quelques doutes au sujet de la responsabilité des intéressés. Je tiens fortement à faire comprendre au gouvernement qu'en abordant cette question, je mets de côté tout esprit de parti, et que je me fais tout simplement l'interprète des intérêts du public. Il existe dans le cours de la rivière aux Ours des obstacles qui en rendent la navigation dangereuse, non seulement pour la propriété, mais encore pour la vie. Voilà déjà deux ou trois ans que ces obstacles se trouvent là. Ils ont failli causer la perte entière d'un vaisseau, et le ministre se dit impuissant quand il s'agit de décider quels sont ceux qui en portent la responsabilité. C'est au gouvernement qu'il incombe de voir à faire disparaître ces obstacles, quitte à régler, plus tard, qui devra payer le coût de leur enlèvement.

Je tiens fortement à faire comprendre au gouvernement la nécessité de voir à ce que la vie et la propriété ne soient pas mises en danger. Ces obstacles sont les restes des anciennes piles du pont qui a été rebâti par le gouvernement local. Quelques doutes qui puissent exister à cet égard, je dois dire qu'à mon avis, après avoir minutement étudié la question, il n'y a pas le moindre doute que c'est sur le gouvernement provincial que doit retomber le coût de l'enlèvement de ces obstacles. D'après la loi de l'Amérique Britannique du Nord, tous les cours d'eau navigables au Canada sont à la charge du gouvernement fédéral, et c'est à lui qu'il appartient de voir à ce que les eaux navigables soient débarrassées de toute obstruction. Sans s'attarder à constater qui est directement comptable de l'en-

lèvement de ces obstacles, le gouvernement devrait en payer le coût, quitte plus tard à se faire rembourser par qui de droit. J'insiste donc très fortement auprès du cabinet pour qu'il règle la chose sans retard, quitte à établir plus tard la part des responsabilités. Le paiement du coût des travaux est simple affaire de détail. Si j'ai saisi la Chambre de cette question, c'est à la demande, non pas de conservateurs, mais de libéraux très en vue du village de Bear-River, localité qui, du reste, est loin d'être un foyer de conservateurs. A chaque élection, mon adversaire y obtient la majorité des suffrages. C'est donc abstraction faite de tout esprit de parti que je presse fortement le gouvernement de faire enlever sans retard les obstacles en question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (M. Davies) : Je n'ai pas perdu de vue la question soulevée par l'honorable député à une époque antérieure de la session, au sujet de ce pont. La question en litige est de savoir si c'est au gouvernement fédéral ou au gouvernement provincial ou à la municipalité qu'il appartient d'enlever ces obstacles en question. De prime abord, il semble assez singulier que le gouvernement provincial puisse abandonner un pont existant, en construire un neuf, et nous demander d'enlever le vieux pont. Je ne me sens pas disposé à effectuer cette dépense, tant que le point en litige n'aura pas été réglé. Je suis d'accord à admettre, avec l'honorable député (M. Mills), que les eaux navigables sont à notre charge, et que c'est notre devoir d'en enlever toute obstruction. J'ai écrit au gouvernement provincial à ce sujet, lui faisant connaître ma pensée relativement à l'obligation en question. J'espère avant longtemps en recevoir une réponse. Abordons une importante question signalée à notre attention par l'honorable député d'Inverness (M. McLennan) puis débattue par le député de King (M. McDonald) et le député de Prince (M. Yeo), question, je l'avoue, qui m'a donné beaucoup à réfléchir. La pêche du homard est d'une grande importance, et pour le moment, je suis fortement opposé à toute nouvelle prolongation de la saison. Je suis convaincu que si l'on continue à accorder ces prolongations, d'année en année, la conséquence en sera la ruine de nos pêcheries de homard. Je saisis parfaitement toute la force de l'objection soulevée par l'honorable député de Prince (M. Yeo), quand il affirme qu'il est impossible d'établir de règle générale sans exception apparente, et il est possible que certaines parties de la province aient de plus fortes raisons à faire valoir en faveur de la prolongation. Mais il surgit ici une difficulté : si nous accordons une prolongation à une partie de la province, où nous arrêtons-nous dans cette voie ? Le ministère est encombré de demandes de prolongation ; or, de l'avis tant de l'inspecteur que du commissaire des pêcheries au ministère, accéder à ces demandes serait, pour le moment, contraire aux intérêts de l'industrie de la pêche du homard, bien que la prolongation de la saison puisse être dans l'intérêt de quelques individus.

Il est grandement temps ; à mon avis, de mettre fin à ces prolongations. Nous avons déjà fixé au 15 juillet la date de la saison ; or, il nous faut choisir entre une double alternative : soit modifier législativement cette date et y adhérer à l'avenir, soit décider que le 15 de juillet est la date convenable et avoir force morale d'appliquer notre déci-

sion. Je regrette vivement d'avoir à le déclarer à mes collègues : pour le moment, je ne suis pas en mesure de prolonger la saison existante, bien que je sache, de science personnelle, qu'un grand nombre d'individus auront à souffrir. Mais la pensée de la perte qui résulterait pour le pays de la ruine de cette industrie, si l'on continuait à accorder ces prolongations, prime, dans mon esprit, toute autre considération et m'engage fortement à en venir à la décision que j'ai presque déjà adoptée : qu'il importe, dans l'intérêt public, de ne pas accorder de prolongation pour cette année.

M. MARTIN : Il n'est guère praticable d'établir une règle inflexible et uniforme pour toutes les parties de l'île, relativement à la saison de la pêche. Le ministre sait parfaitement que la même saison ne convient pas à toutes les parties de l'île, et vouloir ainsi uniformiser la pêche serait très dommageable à certaines parties de l'île du Prince-Edouard. Je fais surtout allusion à la partie sud de ma province. La saison fixée pour la pêche du homard ne convient nullement à cette partie de l'île, à partir de l'île Saint-Pierre en gagnant l'est jusqu'à High-Bank, ainsi que l'a fait observer, si je ne me trompe, l'honorable député de Prince (M. Yeo). Je le déclare au ministre : il lui faudra adopter les règlements convenables aux différentes localités. Cela, sans doute, donnera un peu plus de bosogie au ministre, mais, du reste, il y a assez de fonctionnaires dans l'île pour suffire à cette besogne, et c'est mon avis qu'il lui faudra ériger les différentes parties en divisions et établir pour chacune de ces divisions, la réglementation la plus convenable à la saison de la pêche. La saison prohibée du côté nord de l'île ne convient nullement à la partie sud. Si le ministre adopte cette règle inflexible, il causera un tort incalculable à l'île du Prince-Edouard. Il serait peut-être imprudent de prolonger la saison, d'une façon générale, mais au moins faudrait-il faire les règlements voulus pour établir différents saisons pour les diverses parties de l'île, suivant le besoin.

M. McLENNAN (Inverness) : Le ministre prétend-il dire qu'il ne reviendra pas sur sa décision ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai pas dit cela : J'ai simplement affirmé que j'étais fortement opposé à toute prolongation pour le moment. J'ai soigneusement pris note des observations de mon honorable collègue (M. McLennan), et je verrai s'il n'est pas possible, dans l'intérêt général de cette industrie, d'accorder une prolongation à la localité en question. Je parle à cœur ouvert à mon honorable collègue (M. McLennan), quand j'affirme que je suis fortement opposé à la chose.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

Pénitencier de Kingston..... \$167,300

M. QUINN : Je n'ai que quelques mots à dire en réponse au solliciteur général, et que le comité veuille bien m'en croire, je regrette sincèrement que le solliciteur général pense que j'obéis en ce moment à des motifs d'intérêt personnel. Je ne me constitue pas ici le représentant des accusés et M. DAVIES.

je n'ai mission ni de critiquer, au point de vue politique, les faits et gestes du gouvernement relativement à la question débattue, ni d'empêcher la justice de suivre son cours vis-à-vis de ceux qui se sont rendus coupables de forfaiture dans les ministères publics. Je ne suis nié que par un seul désir, celui de conserver, dans l'esprit du peuple, ce respect de la justice qui constitue la seule garantie de l'administration convenable de nos lois. Oui, M. l'Orateur, lorsque la justice est détournée de son cours, soit par un ministre de la Couronne, soit par un de ses subalternes ; lorsqu'un commissaire-enquêteur prostitue sa charge dans un but quelconque, ils se rendent coupables d'une très grave faute, en ce sens qu'ils avilissent l'administration de la justice aux yeux du peuple. Voilà les sentiments auxquels j'obéis en critiquant le rapport des commissaires chargés de faire enquête sur l'administration du pénitencier de Kingston, rapport dont la Chambre est actuellement saisie.

Le solliciteur général a affirmé que la lettre que lui avait adressée le secrétaire Ellbeck l'avait été dans le but de le prier de rassurer Ellbeck, touchant la fidélité de ses souvenirs au sujet d'une certaine conversation. J'ai pris la peine de donner lecture de cette lettre au comité. Elle est consignée au compte rendu officiel de nos débats, et je suis prêt à soumettre mon interprétation de ce document au jugement du comité, qui décidera si elle comporte d'une façon quelconque l'interprétation qu'en a donnée le solliciteur général. Je me borne à ces quelques réflexions. Le solliciteur général nous a aussi déclaré qu'il avait en sa possession toutes les dépositions et toutes les pièces justificatives obtenues par les commissaires. Je n'en doute nullement, mais il est fâcheux qu'il n'ait point songé à communiquer ces documents à la Chambre, lorsque le rapport a été déposé sur le bureau, ce qui aurait facilité aux députés la discussion de cette question. Il ne nous a communiqué qu'une partie du dossier, celle relative à cette pompe au sujet de laquelle il a fait tant de bruit, et, à mon avis, il suffira de consulter le dossier, pour établir la valeur véritable de cet appareil. Le solliciteur général nous a dit que la pompe en question avait été vendue \$2,260, et qu'elle n'avait réellement coûté au vendeur que \$908. Si je ne rapporte pas fidèlement les paroles de l'honorable solliciteur, je le prie de me corriger dès maintenant, car c'est en m'appuyant sur ses propres déclarations que je vais donner lecture à la Chambre des pièces consignées au dossier. Le solliciteur a dit au comité que cette pompe avait coûté \$908, et qu'on l'avait fait payer au pénitencier \$2,260. Or, qu'atteste le dossier ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Afin de couper court à tout malentendu, car, évidemment, mon honorable collègue n'a pas bien saisi le sens de mes paroles, je déclare que la pompe a coûté \$650, et le réservoir \$170. Tous les articles fournis au pénitencier ont coûté \$908, et le montant payé a été de \$2,260.

M. QUINN : Je veux prouver, en m'appuyant sur les documents mêmes que l'honorable solliciteur a soumis à la Chambre, qu'il n'y avait pas qu'une seule pompe, mais bien deux, et que le prix donné sur leur facture par les fabricants de ces pompes aux autorités douanières est de \$1,600 pour les deux pompes délivrées à bord à Dayton,

Ohio. Le solliciteur général sait, et le document qu'il a présenté à la Chambre le prouve, que le droit dont ces pompes sont frappées est de 25 pour 100, et de 27½ pour 100 sur certaines parties de l'appareil. En ajoutant aux droits de douane les frais de transport de Dayton, Ohio, jusqu'à Montréal et à Kingston, ainsi qu'un profit raisonnable sur les machines, il ne reste pas un écart considérable entre ces chiffres et les \$2,260 en question. Doute-t-on que ces machines aient été délivrées ? Voici les documents produits par l'honorable solliciteur général lui-même, prouvant que les deux pompes en question ont été commandées et délivrées, qu'elles ont été évaluées à \$1,600 et que les droits de douane acquittés sur ces articles correspondent à cette valeur, ce qui porte le montant payé à au delà de \$2,000. Voilà donc la terrible accusation lancée contre l'un des officiers du pénitencier, et quels sont les faits relatifs à cette affaire ? Les faits, les voici, et la source où je les puise n'est autre que les documents que m'a communiqués le solliciteur général. L'ingénieur fait un rapport demandant l'achat de deux pompes ; ce rapport est adressé au préfet du pénitencier, qui le transmet, à son tour, au ministère de la Justice, et il est approuvé par l'inspecteur des pénitenciers en vertu d'instructions du ministère de la Justice, ordre est donné au préfet de commander ces deux pompes ; permission est donnée à l'ingénieur d'examiner les différentes pompes qui fonctionnent dans différentes parties du pays, notamment celle d'Ingersoll, Ontario ; il se rend à cet endroit et fait rapport sur cette pompe ; le préfet du pénitencier fait une commande, et achète les deux pompes au prix de \$2,260.

Voici une lettre venant des fabricants de ces pompes. Le département des Douanes à Kingston fait une saisie, laquelle est retirée, sur réception d'une lettre de l'estimateur, M. Driver, qui examine l'accusation portée contre l'importateur.

L'explication est jugée satisfaisante, et les effets sont délivrés au profit du pénitencier sans plus d'inconvénient. Mais ce M. Driver avait fait une enquête au sujet du prix de ces pompes, et que dit-il dans sa lettre du 22 septembre 1894, lettre dans laquelle il formule son grief au sujet de la pompe en question ? Dans cette partie de la lettre qui forme la base de sa plainte, il dit que "le prix de catalogue de la grosse pompe est de \$1,600 ;" cela se passait bien avant que plainte eût été portée au ministère et que l'enquête eût eu lieu. Les télégrammes, les lettres et les factures des fabricants établissant les prix exigés par eux et réellement payés pour ces pompes à Dayton, Ohio, et mettant hors de tout doute que les deux pompes achetées à cet endroit ont réellement coûté \$1,600, prix auquel il faut ajouter les frais de transport et les droits acquittés en douane. De sorte que si les commissaires, relativement à cette accusation, avaient apporté le soin qu'exige toute enquête, avant d'assumer la responsabilité d'accuser de fraude un citoyen respectable, ils auraient constaté que cet achat de pompe, loin de constituer un vol gigantesque, n'a rapporté qu'un profit raisonnable. Je n'ai pas mission ici de défendre les fabricants de pompes en question. Je ne connais pas Stillwell-Bierce et Cie, mais je connais la maison commerciale John-A. Rafter et Cie, ainsi que M. Gormley. Or, il ne s'agit pas de savoir si, oui ou non, ils sont coupables de fraude, ou s'ils ont fait payer des prix exorbitants. Il s'agit de savoir si un certain

fonctionnaire de l'Etat est impliqué dans ces fraudes. Le solliciteur général a affirmé en pleine Chambre que certains fonctionnaires du pénitencier avaient trempé dans ces manœuvres frauduleuses, et il en fait la base principale des accusations des commissaires contre ses employés. Si toutes les accusations formulées par les commissaires ne sont pas mieux appuyées que l'accusation relative à la pompe en question, nous devrions y attacher la même importance. Il y a entre autre accusations l'affaire des \$40 de Chanteloup. Le solliciteur général nous dit qu'il a lui-même étudié chacune de ces accusations, et surtout l'affaire Chanteloup. En se reportant au rapport des commissaires, l'on voit qu'ils affirment avoir établi à leur satisfaction qu'un employé du pénitencier a reçu \$40 de Chanteloup. Ils affirment la chose sans hésitation, et cependant, le solliciteur général vient de nous déclarer qu'après mûr examen, il s'est convaincu que l'accusation était mal fondée.

Si cette accusation sur laquelle les commissaires se prononcent avec tant d'aplomb est mal fondée, quelle confiance leurs rapports peuvent-ils nous inspirer ? Ces messieurs déclarent, sans hésitation, qu'il est amplement prouvé que l'un des fonctionnaires du pénitencier a reçu \$40 de Chanteloup et Cie, et le solliciteur général nous déclare, après mûr examen, qu'il se croit obligé d'exonérer de toute complicité cette maison de commerce.

Mon honorable ami, le solliciteur général, semble faire une question personnelle de mon ingénierie dans le débat actuel, et quelques-uns de ses partisans, avec cette étroitesse d'esprit qui caractérise un certain nombre d'entre eux au moins, voudraient faire croire que je me constitue conseil des accusés, après avoir si longtemps rempli la charge d'accusateur public. Je ne remplis pas ici le rôle de conseil des accusés. Je ne saurais, toutefois, remplir en Chambre une fonction plus honorable que celle jusqu'ici exercée lorsque j'ai représenté la Couronne à titre d'accusateur public ; or, jamais dans l'exercice de ces fonctions, je ne me suis cru autorisé à manquer de justice vis-à-vis des prévenus que j'avais mission d'accuser, et je n'estimerais indigne du mandat que mes électeurs m'ont confié au parlement, si je tenais aujourd'hui une attitude différente, si je cessais de m'interposer entre le prisonnier et l'injustice, si je ne cherchais pas à faire rendre justice, quand bien même l'accusé serait sous le poids du crime le plus grave. L'attitude que j'ai prise par le passé, je suis fier de l'adopter encore aujourd'hui. Le solliciteur général nous dit qu'il ne veut pas faire de sa religion et de sa nationalité un marchepied pour arriver au pouvoir. Qu'est-ce à dire ? Prétend-il insinuer que j'aie voulu en agir ainsi ? Certes, jamais ces paroles ne pourraient mieux s'appliquer qu'à l'honorable solliciteur général lui-même, qui a l'honneur d'occuper un fauteuil en parlement en raison d'un engagement qu'il a pris touchant sa religion et sa nationalité, engagement qui, de son propre aveu, n'a jamais été rempli par aucun parti. Et c'est en pareilles circonstances qu'il élève la voix, quand personne ne l'attaque sur le terrain religieux ou national, et lance une insinuation contre moi, qui ne fais ici tout simplement que demander justice.

Il serait préférable, à mon avis, d'écartier de semblables questions de nos débats parlementaires ; et lorsque s'exerce ici un incontestable privilège, en critiquant la conduite d'un fonctionnaire public, je fais abstraction de toute question de religion ou de

race, en m'inspirant uniquement du sentiment de la justice, et du reste, rien dans ma conduite ne justifie l'insinuation de l'honorable député que je cherche à me faire de ma religion et de ma nationalité un marche-pied pour obtenir de l'avancement politique, ou tout autre avantage.

Le solliciteur général a établi une comparaison entre les prix soumis par un certain M. McElvey, de Kingston, et ceux contenus au cahier des charges, mais il a oublié de dire plusieurs choses au comité : d'abord, ce M. McElvey est l'un des concurrents des fournisseurs du pénitencier, puis il a essayé, pendant nombre d'années d'obtenir l'entreprise de certaines fournitures pour cet établissement, sans avoir pu remporter de bien éclatants succès à cet égard, ce qui, sans doute, explique l'empressement qu'il apporte à critiquer ses heureux concurrents. Je suis informé que M. McElvey a en la bonne fortune d'obtenir l'entreprise de certaines fournitures pour quelques institutions de la ville, pour l'asile des aliénés, entre autres, et, j'en suis convaincu, si ses comptes de fournitures à ces institutions étaient mis en regard des comptes de fournitures du pénitencier de Kingston, ces comptes présenteraient un notable écart, grandement favorable à ceux du pénitencier. En parcourant ce rapport, il est une autre chose qui m'a frappé, c'est l'accusation relative à un nommé Markum. Voici en quoi consiste cette accusation : cet individu, Markum, affirme-t-on, aurait payé \$50 à l'un des fonctionnaires du pénitencier. Ma seule preuve à l'appui de cette accusation est un livre de caisse dans lequel est inscrit un item auquel se rattache le nom du fonctionnaire à la suite duquel figure la somme de \$50. Si je suis bien renseigné, cet item ne porte pas de date, mais il apparaît dans une période de temps embrassant trois mois de durée.

Maintenant, M. Markum n'a pas hésité à dire, sous serment, qu'au moment où cette entrée apparaît dans les livres, il n'était pas absolument responsable de ses actes. Il ne tenait pas une comptabilité régulière, il n'avait pas de teneur de livre, il s'adonnait aux boissons enivrantes, et lorsqu'on l'interrogea sur son affidavit, il dit ne pas se rappeler avoir jamais payé ces \$50, ne pas avoir fait avec l'officier inculpé de transaction qui eût pu motiver ce paiement de \$50, il dit ne pas croire avoir jamais payé et ne pas savoir comment cette entrée pouvait figurer là. Voilà la déclaration qu'il fait dans la portion de la défense qui, suivant mes informations, fut soumise au ministre de la Justice après l'apparition du rapport. Mais ces commissaires se basant uniquement sur l'entrée qui apparaissait dans ces livres et aussi sur quelques déclarations ou témoignages de M. Markum dont ils ont transcrit ce qui leur plaisait et laissé de côté ce qui ne faisait pas leur affaire, déclarent qu'il est prouvé clairement que cet employé a reçu la somme de \$50 en paiement de quelques commandes d'articles données à cette personne. Cependant, on pourra constater que cet employé n'avait le pouvoir de faire aucune commande, n'avait pas le pouvoir de mettre ses initiales sur les comptes pour constater la réception des articles, mais on verra que les comptes étaient revêtus des initiales du garde-magasin qui recevait les articles, et que les commandes étaient faites par le préfet sous sa propre signature après en avoir référé au ministère de la Justice. Si bien que Markum, pour sa part, a reçu ces commandes sans aucune conviction de l'employé en question, et sans qu'il ait rien fait pour les lui obtenir.

M. QUINN.

Je ne veux pas discuter cette question au point de vue politique. Je serais désolé de croire que dans notre pays la politique pût être assez prostituée pour servir d'instrument au dénigrement et à la perdition de modestes serviteurs de l'Etat. Je pense pouvoir m'élever au-dessus de ces basses considérations, et je demande simplement justice à la Chambre et au solliciteur général. Ce n'est pas une question politique. C'est aujourd'hui le tour d'employés conservateurs, demain, ce sera le tour d'employés libéraux. Si on commet maintenant des injustices à l'égard des hommes qui occupent ces places, qui nous garantit que la même injustice ne sera pas commise à l'égard des employés libéraux, lorsque leur tour viendra de subir les angoisses d'une enquête? Mais quelle que soit la commission d'enquête, libérale ou conservatrice, je prétends que le devoir de tous les hommes gens de cette Chambre est de veiller à ce que l'enquête soit menée convenablement. Je prétends que pas un député ne peut remplir plus dignement ses devoirs à l'égard de ses commettants et de son pays qu'en insistant pour que l'enquête soit aussi rigide que possible, et que les accusés aient autant de chance de se défendre que devant une cour criminelle. Si l'on n'agit pas ainsi, l'injustice doit découler forcément de cette négligence, mais si ces règles sont observées, les intérêts de l'Etat et du service public sont protégés. Je ne crois pas nécessaire, M. le président, de prolonger cette discussion. Je voulais simplement développer les remarques qui m'ont servi de point de départ. Je demande seulement que cette enquête soit une enquête dans le vrai sens du mot. Je n'ai aucunement l'intention d'abriter des coupables; je n'ai pas l'intention d'empêcher l'exercice d'une juste répression; mon désir est que tous ceux qui ont mal agi subissent des mains de cette Chambre toutes les rigueurs de la loi. Je ne veux pas couvrir le malfaiteur, mais je demande seulement de ne pas commettre l'erreur de condamner un homme avant de lui avoir laissé franc jeu pour se défendre devant le pays.

Le SOL LICITEUR GÉNÉRAL: Le comité aimerait peut-être entendre quelques faits maintenant.

M. FOSTER: Je croyais que vous en étiez-là, tout à l'heure.

Le SOL LICITEUR GÉNÉRAL: Laissez-moi parler d'abord de l'affaire Chanteloup. Les faits sont les suivants: Il ressort d'une lettre produite et mise en liasse que Chanteloup a envoyé à Devlin un mandat de poste de \$40, lorsque Devlin donnait une commande à Chanteloup. Devlin questionné a répondu qu'il n'avait jamais reçu ce montant. On lui a demandé d'aller à la poste et d'y obtenir la preuve que l'argent n'avait pas été touché. Il a promis de le faire. Cette promesse de s'enquérir à la poste a été plusieurs fois répétée et jamais mise à exécution. C'est là-dessus que se base le rapport. Voilà toute l'histoire. Quant à l'affaire Markum, il paraît que Markum avait un contrat avec le pénitencier de Saint-Vincent de Paul. Le chiffre annuel de ses affaires s'élevait à \$1,600. Là-dessus se trouvait une commande de \$750 de marchandises fournies au pénitencier. Au moment de cette vente de \$750, on affirmait que \$50 avaient été payés à Devlin. Les commissaires examinèrent la chose, et Markum jura qu'il avait payé cette

somme. Il produisit ses livres dans lesquels se trouvait une entrée indiquant que le montant avait été payé à Devlin. Plus tard, Devlin va trouver Markham et lui fait déclarer qu'il était ivre, depuis dix ans — car c'est là ce que veut dire sa déclaration — et qu'il ne pouvait pas se rappeler s'il avait payé, ou non, qu'il ne savait pas s'il avait remis l'argent, ou simplement fait une entrée de livre. Voilà la défense. Je ne demanderais pas mieux d'en finir au plus vite avec cette affaire, mais il me faut régler la question des pompes. D'après mes informations, il n'y a jamais eu deux pompes. La commande de la pompe en question était datée du 9 juin 1894. La compagnie Stilwell-Bierce a envoyé à Gornley un télégramme en réponse à sa lettre du 6 juin. La compagnie Stilwell-Bierce disait qu'elle était prête à fournir une pompe de 12 sur 18 et 12 pour \$650, et qu'elle ajouterait à cela un récepteur valant \$170.

Le prix catalogué de cette pompe était de \$1,600. J'ai soumis le document à M. Wallace, l'ancien contrôleur des Donanes. Il a pris les papiers et les a examinés. Je ne prétends pas m'y connaître dans ces questions, mais je crois que le député de Sainte-Anne (M. Quinn) sera satisfait de savoir que nous avons payé \$2,600 pour un article qui paraissait, en passant à la douane, valoir \$900 et que la Compagnie Stilwell offrait de livrer pour \$650. Tandis que l'honorable député citait le témoignage de Driver, il a oublié de citer une chose, s'il s'en est aperçu, c'est que Driver a été demander une information à Devlin et que celui-ci lui a dit : "Ceci est le prix catalogué, mais nous avons un escompte considérable. L'escompte était si considérable, que le percepteur des donanes à Kingston recut l'ordre d'augmenter le prix de facture de \$100. Le prix catalogué était de \$1,600 mais le droit fut payé sur \$908.

M. QUINN : Je sais que l'honorable député ne voudrait pas dénaturer les faits, je ne voudrais pas l'accuser de cela.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il ne s'agit pas de dénaturer les choses ; les faits sont là.

M. QUINN : Je lui demanderai de se reporter au premier document du dossier qui contient des notes pour deux pompes. Je lui demanderai aussi de se reporter au rapport de l'ingénieur qui demande la commande de deux pompes ; puis au rapport du préfet demandant aussi deux pompes ; ensuite au rapport de M. Moylan, consentant à la commande de deux pompes. Qu'il prenne ensuite le rapport de Driver, où il indique qu'il est entré deux pompes.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Le comité se rappellera qu'il a été fait mention d'une pompe et d'un récepteur. La facture dont parle l'honorable député est ainsi conçue :

Une pompe à vapeur duplex et un récepteur automatique.

L'honorable député appelle cela deux pompes.

M. QUINN : Je me base sur vos propres documents.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : L'honorable député de Bothwell (M. Clancy) m'a demandé des informations au sujet du fil d'engerbage. S'il veut répéter sa question, que j'ai oubliée, j'ai

maintenant, je crois, des renseignements qui me permettront de lui répondre d'une façon satisfaisante.

M. CLANCY : La question que je posais était celle-ci : "A quel prix le fil d'engerbage a-t-il été vendu à M. Hobbs, de London, et quelle quantité en a-t-il été vendue ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ne suis enquis au département de la coutume adoptée au sujet de la divulgation des chiffres de cette espèce, et j'ai appris qu'il ne serait pas considéré comme loyal à l'égard de M. Hobbs d'indiquer le prix qu'il a payé, avant qu'il ait placé tout son fil, mais je puis dire que le prix est préférable à celui que payait MM. Cole frères, qui était de 4½ cents pour le Beaver.

M. CLANCY : Quelle était la quantité ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Mille tonnes.

M. BRITTON : Je ne crois pas commettre une injustice à l'égard de mon honorable ami (M. Quinn) en disant que l'objet de son ou de ses discours de cette après-midi n'était pas tant de laver un des officiers d'une accusation portée contre lui, que de jeter du discrédit sur les commissaires sur l'enquête et sur les trouvailles qui ont été faites. Je crois qu'il est admis de tous ceux qui ont suivi la question et étudié l'enquête que celle-ci était absolument opportune et même requise, non seulement à cause de l'importance de l'administration pénitentiaire, mais aussi à cause des soupçons qui s'y attachaient et du sentiment de malaise qui régnait dans le public.

Je dois dire que ce sentiment existait non seulement à Kingston, mais dans tout le pays. Nous sommes maintenant en possession du rapport des commissaires, et quelqu'un peut-il dire que l'enquête n'est pas justifiée ? Voici un long rapport qui traite de la conduite de cet officier, qui a été accusé et qui est actuellement sous le coup d'une suspension. On a beaucoup parlé de lui, et mon honorable ami (M. Quinn) choisit deux ou trois des points cités et prétend qu'à l'égard de ces deux ou trois points, la défense de cet employé est parfaitement établie. Je ne suis pas s'il y a une défense raisonnable pour ces deux ou trois points, je n'en parle pas. Je n'ai pas vu les documents que le solliciteur général a passés au député de Sainte-Anne (M. Quinn). Il se peut qu'à ce sujet la question ait une autre face. Mais après tout, ce ne sont que deux ou trois des accusations formulées. Au bas de la page 27, les commissaires disent ceci :

Nous avons autre part attiré l'attention sur les prix extraordinaires payés par ce département sur les articles d'usage journalier. Il n'y a pas lieu de s'en étonner, quand nous voyons l'ingénieur déclarer effrontément dans son interrogatoire qu'il ne savait pas et ne s'inquiétait pas de savoir quels étaient les prix demandés, qu'il n'avait pas à s'occuper d'administrer économiquement les affaires de son département, qu'il ne s'est jamais occupé d'obtenir des prix inférieurs, mais que, de fait, il faisait tout en son pouvoir pour favoriser le vendeur, convaincu, disait-il, que tous ceux qui faisaient affaire avec le gouvernement avaient le droit d'obtenir le plus haut prix possible.

Ceci est sa propre déclaration devant les commissaires. Il dit qu'une fois seulement il a voulu empêcher de payer trop cher pour un article, et il affirme qu'à cette occasion, le ministre des Travaux publics l'a menacé de le destituer s'il recommandait. Voilà les propres paroles de l'homme que

l'on veut défendre ici, qui a été suspendu et dont on nous reproche la suspension. Il dit que jamais il ne s'est rendu coupable de pareille offense après cette menace, et qu'il a bien pris soin que pareille accusation ne puisse plus jamais être portée contre lui. Voilà le point de départ pour ce qui a trait à M. Devlin. Suivent quatre pages traitant de questions spécifiques, dont on n'a pas parlé et qui toutes, si elles sont vraies, suffisent dans l'esprit des commissaires et de toute personne impartiale pour justifier la destitution de M. Devlin. D'abord, l'honorabilité et la réputation des commissaires est une raison suffisante pour nous justifier de croire que l'enquête s'est faite soigneusement et honorablement. Je n'ai pas grand-chose à dire de l'allusion particulière qui a été faite dans un cas spécial à la façon d'obtenir les preuves, mais je considère comme admis que la position et le caractère des commissaires nous assurent que leur façon d'agir doit satisfaire tout le monde, même si quelque erreur a pu se commettre. Il me semble que le gouvernement en nommant les commissaires a dû tenir compte des connaissances qu'ils pourraient posséder au sujet d'enquête qu'ils allaient entreprendre. M. Meredith est un ancien inspecteur des pénitenciers sous un ancien gouvernement. Il n'est plus en place depuis quelque temps, mais c'est un conservateur contre la conduite d'quelque personne ne peut rien dire. M. Noxon est inspecteur des prisons de la province de l'Ontario, et je n'ai jamais entendu personne dire qu'il ne connaissait pas son affaire. Je n'ai jamais entendu attaquer son honorabilité, si j'ai toutefois pu le voir attaquer à propos de ses opinions politiques. Quant à M. O.-K. Fraser, je ne sais pas qu'on puisse dire de lui autre chose que de reconnaître que c'est un avocat habile et travailleur, tout disposé à donner justice égale dans l'enquête, et capable de faire respecter la loi et les règles de la preuve dans la cause dont il doit s'enquérir. Voilà pour les commissaires. Parlons maintenant du secrétaire. Mon honorable ami, le député de Montréal, n'a pas, à mon avis, rendu justice à M. Eilbeck en l'attaquant sur la foi d'un article anonyme paru d'abord dans un journal de Huron et copié ensuite par le *Catholic Record*. Après tout, que dit cette lettre? Que dit-elle en somme contre Eilbeck? D'abord, on dit qu'il s'appelle Bob. Voilà une première accusation.

M. FOSTER : Ça suffit pour le condamner.

M. BRITTON : Peut-être. Dans ce cas, je crains bien que beaucoup de gens dans cette Chambre ne tombent sous le coup de cet ostracisme. Pendant la discussion, j'ai entendu un député assis en avant du député de Montréal (M. Quinn) appeler de l'autre côté de la Chambre "Jim," et s'il est dérogatoire à la dignité individuelle d'être appelé "Bob," alors les "Jim," "Georges" et "Tom" que nous avons ici doivent tomber sous la même loi. Je ne crois cependant pas que cela soit suffisant pour mettre en doute l'équité ou le jugement de M. Eilbeck.

M. QUINN : L'honorable député doit se rappeler qu'un des journaux l'accuse de tenir un "bucket-shop".

M. BRITTON : Mon honorable ami connaît peut-être quelque chose de mal dans les bucket-shops. Quant à moi, je n'y connais rien.

M. BRITTON.

M. QUINN : Je sais seulement que c'est contre la loi, que c'est une offense criminelle.

M. BRITTON : Je désire faire remarquer qu'il ne tient pas de "bucket-shop." Peut-être en a-t-il tenu. Peut-être en a-t-il tenu un quand la loi ne le défendait pas. Peut-être le terme "bucket-shop" était-il pris alors dans une autre acception que maintenant, et peut-être que personne sachant ce qu'était alors un "bucket-shop" n'appliquerait-il aujourd'hui à M. Eilbeck l'accusation d'en tenir un. Nous savons qu'une accusation de ce genre ou quelque chose d'analogue peut-être portée contre quelqu'un qui ne tient pas un de nos "bucket-shops" actuels, ni rien qui s'y rattache. M. Eilbeck est un honnête homme.

M. QUINN : Si mon honorable ami veut me permettre un mot—ses amis n'ont pas l'habitude de laisser paraître dans un journal des remarques aussi dérogatoires à leur dignité sans tenter une poursuite, même s'ils n'ont pas l'intention de pousser l'affaire devant les tribunaux.

M. BRITTON : Je pense qu'il y a des gens aussi honorables qu'aucun député de cette Chambre qui sont parfaitement à même de survivre à ce qu'un journal peut dire sur leur compte, sans essayer de punir l'auteur des plus mesquines calomnies qui s'évalent dans les journaux du jour. Les hommes dont la réputation se défend toute seule ne sont pas pressés de courir en cour poursuivre leurs diffamateurs; cependant, il y a des occasions où un homme se doit à lui-même ou à la position qu'il occupe dans la société, à l'intérêt de laquelle il travaille, de venger son honneur par une poursuite de ce genre. Mais ce n'est pas tout le monde qui, au point de vue monétaire, peut s'offrir le luxe d'un procès en diffamation. M. Eilbeck, autant que je le connais, est un honnête homme et—je me lève exprès pour le dire—c'est le dernier homme de l'avis de tous ceux qui le connaissent qui serait capable d'agir comme un espion ou capable de combiner des dépositions pour faire du tort à une personne parce qu'elle ne partage pas ses opinions religieuses. Il est le dernier homme qui ferait quelque chose de ce genre; il en est incapable. Ses amis savent, quel que soit ce qu'on peut lui reprocher, qu'il n'est pas homme à être injuste à l'égard de quelqu'un par préjugé religieux. Ce sont là les seules accusations qu'on lance contre lui à propos de cette enquête. Même s'il a écrit comme secrétaire de la commission une lettre destinée à obtenir des informations, je ne crois pas que tout le monde voie un grand crime là-dedans. Je ne crois pas qu'on puisse tenir les commissaires responsables d'une lettre qui aurait été écrite, même en dehors des strictes convenances. On accuse encore M. Eilbeck d'avoir examiné pendant quelque temps un témoin sans la permission du préfet.

Cette commission-là ne siégeait pas pour la forme; c'était une commission destinée à trouver des faits, à s'assurer du fonctionnement administratif du pénitencier. Ils ne pouvaient connaître ces faits-là qu'en s'adressant à ceux qui les connaissaient, et parmi ceux qui les connaissaient, il y avait certainement des forçats. Le résultat de l'enquête a été de faire connaître des transactions qui sans être absolument prouvées toutes, sont maintenant suffisamment élucidées pour permettre de dire que l'administration du pénitencier avant l'arrivée du

gouvernement était conduite d'une façon qu'on ne peut qualifier autrement que de honteuse. Si vous laissez de côté tous les cas où il y a doute, tous les cas où il y a soupçon, si même vous écarterez tous les cas qui ne sont pas entièrement prouvés, il en reste assez pour justifier le travail et les frais de la commission. Je n'ai plus qu'un mot à dire au point de vue politique de l'affaire. Mon honorable ami peut repousser toute idée d'avoir exploité le côté politique de la question ; le seul fait d'avoir été à un député assis derrière lui pour citer le nom de M. McKelvey comme celui d'un homme qui travaille pour le gouvernement provincial et d'avoir prononcé son nom de façon à essayer de l'attacher, tandis que son passé est un exemple d'habileté, d'honnêteté, de compétence en affaires au vu et au su de tout le monde, et d'avoir essayé de jeter du louche sur sa conduite parce qu'il a fourni des prix et des informations sur les choses soumises à l'enquête, montre bien qu'on voulait exploiter la chose dans un but de politique. Bien plus, le député de Halton (M. Henderson) a dit, et il n'est pas le seul à l'avoir dit, car j'ai vu la chose deux ou trois fois dans les journaux d'Ottawa, que nous gardions le préfet actuel pour le destituer juste après les élections. Voilà un essai d'exploitation politique. Je dois connaître quelque chose du sentiment politique de la cité de Kingston, que je représente, à l'égard du préfet. Je dis que l'on ne craint pas M. Metcalf, et que la politique n'a aucun poids à l'égard de la conduite que le gouvernement suit ou doit suivre pour la destitution du préfet. Ils n'ont aucune raison de le craindre, et je sais de plus que lorsque l'enquête a commencé, le préfet était en place depuis très peu de temps.

D'après la preuve, il était entouré de gens qui étaient à couteaux tirés ; son entourage n'était pas celui qu'il devait s'attendre à trouver en prenant la place, et les gens disaient : " Il n'est pas équitable de juger un homme par le peu de temps qu'il a été ici. " Je ne prétends pas savoir ce qui a influencé le gouvernement au point de l'empêcher de tenir compte de cette partie du rapport des commissaires—s'ils n'en ont pas tenu compte—et qui l'a poussé à laisser en place le préfet actuel pour un temps plus ou moins long dans la place qu'il occupe. Mais je prétends qu'il n'y a aucun fondement, ni aucune exactitude dans la rumeur que ce maintien répond à un but politique. Je sais que la politique n'a rien eu à faire, d'abord, dans l'enquête, ensuite dans le rapport demandant le renvoi ou le maintien d'officiers ou du préfet ; tout a été, du commencement à la fin, discuté en vue seulement de l'intérêt public. Des sommes considérables ont été dépensées chaque année pour le fonctionnement de cette institution ; et est du plus haut intérêt pour cette Chambre et pour le public que les affaires du pénitencier soient administrées aussi économiquement que possible ; il est également utile dans ce but que tous les faits soient soumis, afin que le gouvernement ait une base pour agir avec l'impartialité qui le caractérise.

M. QUINN : La prétention du député de Kingston (M. Britton) qui vient affirmer froidement que personne de ce côté-ci de la Chambre ne peut discuter cette question sans envahir le terrain politique, m'oblige à répondre à quelques-unes de ses remarques. Il dit qu'il est bien évident, d'après la façon dont j'ai discuté la question, que la politique est au fond de tout cela, et cependant, mon

passé politique peut montrer, je crois, que dans des questions de ce genre, je préférerais voir sombrer un parti politique ou un politicien pour faire prévaloir la justice. Néanmoins, on n'hésite pas à dire qu'il ne nous est pas possible de discuter cela sans y mêler de la politique. L'honorable député a omis ce qui s'est dit à propos de M. Eilbeck, le secrétaire, auquel je suis obligé de revenir, à cause des préjugés politiques qui subsistent dans l'esprit de ces messieurs et les empêchent de voir les choses sous leur vrai jour. Je vais lire quelques-uns des affidavits envoyés au ministre de la Justice, et demander si c'est là l'homme qui devrait occuper la position de secrétaire d'une commission de ce genre. Voici le témoignage de Neil McNeil, aide-instructeur-forgeron du pénitencier. Elle est ainsi conçue :

Je, Neil McNeil, de la cité de Kingston, aide-forgeron-instructeur au pénitencier, déclare solennellement qu'au mois de décembre dernier j'ai été appelé par M. Eilbeck, secrétaire de la commission, et que j'ai été interrogé à propos de certains travaux relatifs à un nouveau réservoir, en cours de construction sous la surveillance de l'ingénieur. Pendant cet interrogatoire, Mathewson, un forgeron du pénitencier était présent, assis à la même table que le secrétaire Eilbeck, et lorsque j'allais quitter la chambre après avoir répondu aux questions du secrétaire, j'ai été arrêté par Mathewson et soumis à l'humiliation de subir un interrogatoire de la part d'un forgeron.

Voilà la discipline du pénitencier. Un des officiers est soumis à l'humiliation d'être interrogé par un forgeron, en présence du secrétaire de la commission.

Au mois de mars, M. G.-L. Foster, agissant au nom du secrétaire de la commission, est venu me trouver et m'a soumis une déclaration au sujet des arrêts de vapeur. Je me suis aperçu que les informations fournies provenaient d'un forgeron, et j'ai refusé de les signer. De fait, je sais que sur les quinze mois que j'ai été dans l'atelier de forgeron et des machines, il n'y a pas eu d'arrêt de vapeur capable de retarder le travail, ou qui ne serait pas raisonnablement survenu dans un autre atelier similaire du dehors.

Eh bien ! c'est une des accusations portées contre l'ingénieur sur des informations fournies par un forgeron que l'on essaye de corroborer le témoignage donné par l'instructeur de l'atelier de forge. Celui-ci refusa de certifier l'exactitude des informations, et pourtant elles sont citées comme des faits par le secrétaire de cette commission. Voici un affidavit de Thomas Reid :

Je, Thomas Reid, garde du pénitencier de Kingston, déclare solennellement que le ou près du 7 décembre 1896, j'étais seul dans le bureau avec le convict Mathewson : M. Eilbeck, secrétaire de la commission, m'a envoyé chercher à mon poste et m'a demandé, tandis qu'il se trouvait seul dans le bureau avec le convict Mathewson : " Avez-vous parlé à Devlin, l'ingénieur ? " J'ai répondu " Oui. " Il m'a demandé à quoi avait trait la conversation. J'ai répondu " aux travaux. " Eilbeck m'a demandé si Devlin avait fait des remarques à son sujet ; je lui ai dit " non. "

Voici donc un homme qui fait une enquête et aussitôt qu'on l'informe qu'un officier parlait avec l'ingénieur dans le cours ordinaire des travaux de l'institution, il fait appeler immédiatement cet officier de son poste pour savoir si Devlin a osé faire des remarques sur Eilbeck. Il était assis dans son bureau avec son guide, philosophe et ami, le forgeron Mathewson, et il fait appeler ces officiers. En voici un autre.

Je, Wm Coffey, chauffeur du pénitencier, déclare solennellement que je n'ai jamais eu de difficulté sérieuse avec Devlin, l'ingénieur. Toutes les difficultés qui ont pu exister entre nous étaient futiles et se rapportaient au travail. Je sais que Devlin a fait aux machines des améliorations considérables, et je n'ai aucune raison de

me plaindre de sa conduite à mon égard; je déclare de plus que pendant la récente enquête, j'ai été appelé devant le secrétaire qui était seul avec le forçat Mathewson dans le bureau, et j'ai été interrogé à propos des chaudières, etc.

A un autre.

Je, Thomas Moore, du village de Portsmouth, garde du pénitencier de Kingston, déclare solennellement que le ou vers le 7 décembre 1896, Eilbeck secrétaire de la commission, m'a envoyé chercher à mon poste et là, se trouvant seul dans son bureau avec le forçat Mathewson, m'a demandé: "Avez-vous parlé à Devlin, l'ingénieur?" J'ai répondu "oui." Il m'a demandé: "De quoi avez-vous parlé?" J'ai répondu: "De mon travail de la pose des tuyaux." Eilbeck a repris "a-t-il parlé de moi?" J'ai répondu "non." Eilbeck a répliqué. "C'est heureux pour lui" ou quelque chose dans ce sens. Eilbeck m'a demandé de lui envoyer le garde Reid, ce que j'ai fait.

Il est heureux pour lui qu'il n'ait pas parlé. Voici ce que dit un homme envoyé comme secrétaire de la commission chargée de s'enquérir de la conduite de ces officiers, et voilà l'homme qui espionne un officier pour savoir si celui-ci ose même mentionner son nom. Eilbeck est-il un homme digne d'occuper la position de juge qu'il s'est assignée. Est-ce un homme à placer dans une position pareille?

M. BRITTON: Le secrétaire avait-il quelque chose à faire avec le jugement.

M. QUINN: Oui.

M. BRITTON: Non.

M. QUINN: Mon honorable ami (M. Britton) dit non, mais nous voyons bien ici l'enquête faite par M. Eilbeck en compagnie de son ami le forçat Mathewson. C'est sur le rapport de la preuve qu'Eilbeck fait que les commissaires basent leur rapport de l'enquête, c'est là-dessus qu'ils rendent leur jugement. Je dis que la conduite d'Eilbeck dans cette affaire de lettre montre qu'il n'est pas digne d'occuper une position de ce genre. Je ne dis pas que ses motifs étaient politiques, je ne dis pas même qu'ils étaient inspirés par une inimitié personnelle contre aucun des officiers, mais je dis que sa conduite le désigne comme un homme inspiré par d'autres motifs que le désir de rendre justice pure et simple. Mon honorable ami (M. Fitzpatrick) dit que probablement M. Eilbeck n'aurait pas dû écrire cette lettre. Ce n'est pas parce que nous sommes députés que nous ne devons pas posséder une dose raisonnable de bon sens et d'intelligence, et si, comme des hommes intelligents, nous lisons cette lettre, nous devons en venir à la conclusion mentale que Eilbeck essayait de forger et de combiner quelque accusation contre ces officiers. Ce n'était pas seulement une erreur d'écrire cette lettre, c'était un crime pour un homme occupant cette position. Maintenant, je vais relire cette lettre pour l'avantage de ces messieurs, la lettre qu'Eilbeck envoyait à cet homme. Il écrit:

MON CHER DAVIE.—Il y a quelques années, lorsque vous voyagez pour notre compagnie d'huiles, vous m'avez dit qu'il était absolument nécessaire de payer à l'ingénieur du pénitencier une commission pour pouvoir faire des affaires avec lui.

Ceci est certainement dénaturer les faits. Il continue:

Vous pourriez m'aider en me disant quel est le chiffre de la commission, et comment s'y prendre.

M. QUINN.

Voilà un homme qui va occuper la position de juge, ou ce que l'on peut considérer comme une position de juge, c'est l'homme qui réunissait les preuves. Voici ce qu'il dit: "Vous pouvez m'aider." L'aider, à quoi? L'aider à monter des accusations contre cet officier; l'aider à ruiner la réputation de cet homme-là. Qu'est-ce que ces mots-là veulent dire?

Vous pourriez m'aider en me disant quel est le chiffre de la commission, et comment m'y prendre. Je pense que l'on peut attendre cet homme-là pour autre chose que de l'huile. S'il en est ainsi, mettez-moi sur la piste.

Quelle était l'intention de cet Eilbeck, sinon de faire tenter cet officier par une autre personne pour lui faire offrir une commission et obtenir contre lui une preuve de crime. M. le président, une conduite pareille est intolérable. Je n'ai pas besoin de citer l'opinion d'un des juges les plus éminents de l'Ontario pour faire connaître les méthodes à employer par les personnes chargées de conduire des enquêtes de ce genre. Dans la fameuse enquête tenue dans la province de l'Ontario, sur des accusations de corruption portées contre certains membres de la législature, un des juges a parlé de la façon dont les personnes occupant des positions de responsabilité devaient diriger une enquête, il a dit quelque chose dans ce sens: il y a des personnes qui s'abaissent jusqu'au crime pour arriver à convaincre d'un crime une autre personne, mais s'ils en arrivent à ce point, ils doivent souffrir les conséquences de leur conduite et ne pas s'étonner de n'être pas criés sous serment, lorsqu'elles se présentent devant les tribunaux. Nous voyons ici que cet Eilbeck est prêt à commettre un crime pour prouver la culpabilité de Devlin. Nous le voyons prêt à descendre au crime pour lui faire perdre sa place, pour ruiner sa réputation et celle de sa famille dans tout le Canada.

Je ne veux pas clore sans parler d'autre chose encore. Mon honorable ami (M. Fitzpatrick) cite cette remarque de Devlin: qu'il ne s'inquiétait pas du prix que l'on payait. Devlin peut bien avoir dit cela. Mais je doute fort qu'il l'ait dit dans les termes qui paraissent au rapport de l'enquête. D'ailleurs, je ne crois aucune des assertions de ce rapport. Je crois que la façon dont le solliciteur général l'attaque lui-même, prouve la fausseté du fait énoncé ainsi dans le rapport.

L'examen des livres et des papiers de Chanteloup indique que même lorsque Devlin était ingénieur au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul il recevait des marchandises qu'il ne payait pas et qu'après être arrivé à Kingston il a reçu de Chanteloup un mandat de poste de \$40 dont il n'a pas pu rendre compte d'une façon satisfaisante.

Voici l'assertion claire et nette d'un crime commis par Devlin, cette assertion est faite par des commissaires ayant juré de remplir leur devoir et pourtant, le solliciteur général, de son siège en Chambre, dit que cette assertion est fausse. Comment pouvons-nous avoir confiance dans un rapport qui contient d'aussi faux énoncés de faits d'un fait qui, s'il était exact, entraînerait les conséquences les plus graves pour celui qui l'aurait commis? Le solliciteur général a dit qu'il n'avait pas l'intention de retirer le préfet Metcalfe du pénitencier. Il serait très regrettable que le rapport de cette commission servit de prétexte pour renvoyer M. Metcalfe. Mais en refusant de le renvoyer, le solliciteur général discrédite complètement le rapport dont il élude les conséquences, car ce rapport recommande la destitution de M. Metcalfe et son transfert dans un autre

pénitencier. Ceci indique que le solliciteur général n'a pas de confiance dans son rapport.

Maintenant, naturellement, il est inutile de discuter entre le solliciteur général et moi s'il y a une pompe ou deux pompes. Mais je demande au solliciteur général sérieusement et avec calme, avec aussi toute la candeur possible chez un homme qui désire voir justice rendue et qui a droit de demander justice à un autre homme, de s'enquérir de l'affaire, à la prochaine session, si je suis encore ici, je lui demanderai si réellement il y a eu une ou deux pompes. Je suis réellement convaincu qu'il a été fourni deux pompes; cela ressort si clairement pour moi du rapport soumis par le solliciteur général, que je lui poserai moi-même la question à la session prochaine, lorsqu'il aura fait l'enquête que je lui demande. Un mot de plus. Il est à regretter que les députés de l'autre côté de la Chambre croient toujours à une profonde combinaison politique, à quelque plan machiavélique pour entraver les idées d'un gouvernement superlativement habile, lorsque nous nous opposons à quelques-unes de ses idées. Mais, M. le président, je défie les députés de l'autre côté de la Chambre de nous dire de quel côté a éclaté l'immertume politique dans cette discussion. Qu'avons-nous demandé de ce côté, si ce n'est justice et équité? Qu'a-t-on demandé de l'autre côté, si ce n'est la tête des employés conservateurs? Mon honorable ami parle de M. Meredith. Je n'ai pas l'honneur de connaître M. Meredith, mais la rumeur publique m'informe qu'il est octogénaire. Je sais qu'en 1848, il y a un demi-siècle, il a fait une enquête dans la même institution; je crois par conséquent que son utilité est, pour le moins, épuisée. Mais je désire appeler l'attention sur l'âne des particularités de ce vieillard qui se cramponne à des représentations qu'il a faites, il y a bien des années, lorsqu'il était inspecteur des pénitenciers au sujet de la classification et de la gradation des forçats. Ceci peut donner une idée de la façon dont s'est faite l'enquête. Elle a été menée de manière à mettre en relief les caprices de chacun des commissaires, en particulier, du digne secrétaire. Mais dans ce cas, il semble que c'est le dos de M. Meredith qu'il s'agit de gratter :

Le système de classification et de gradation des forçats a été introduit au pénitencier en 1860 par le bureau des inspecteurs, dont M. Meredith, commissaire, faisait partie. Il était copié sur le système de classification progressive avec insigne et prime adopté récemment par sir Walter Crofton pour les prisons de forçats irlandais, et qui a, depuis, produit là-bas de bons résultats. Les différents grades, lorsqu'ils ont été d'abord introduits, se distinguaient d'une façon aisée et voyante au moyen de galons posés sur les manches des habits des forçats. Ces galons répondaient admirablement au but proposé. Mais pour une raison quelconque, que les commissaires n'ont pas pu élucider, après que M. Meredith eut cessé d'être inspecteur, cette méthode d'indiquer les grades des prisonniers fut abandonnée, et les grades furent indiqués au moyen d'un costume spécial pour chaque forçat. Le résultat, est que maintenant, l'on tient en magasin à peu près trois séries de costumes par forçat, tandis qu'autrefois, la moitié de ce nombre suffisait. En plus du surcroît de dépense encouru, sous le présent système, il y a l'ennui et les risques encourus pour l'omnagesinage de cette masse d'établissements et pour leur préservation contre les mites. Des pertes considérables ont déjà été encourues de cette manière. Les commissaires désirent naturellement recommander qu'à l'avenir, on emploie pour tous les forçats le même genre d'habillements et que les trois grades soient indiqués comme autrefois au moyen de galons sur les manches de la veste et de la tunique. Il y a d'excellentes raisons de supposer que non seulement cette méthode serait plus économique que la méthode actuelle, mais encore que les forçats l'apprécieraient bien davantage. Les costumes portés maintenant

par les grades se ressemblent tellement, qu'un étranger entrant dans la prison ne les distinguerait pas et ne pourrait certainement pas reconnaître quel est le grade le plus haut et le plus bas. Au contraire, le galon constituerait une marque dont chacun pourrait comprendre le sens, et dont le caractère à demi-militaire serait particulièrement agréable aux forçats eux-mêmes. D'après le nouvel arrangement des prisons d'État de New-York, les forçats sont divisés en quatre groupes ou classes différents. Ces classes ou groupes sont tenus séparés et ont des règles spéciales, mais ils ne sont pas indiqués par un changement de tenue ou une marque distinctive, bien qu'on étudie actuellement la question.

Aussi, trente-sept ans après que ce système a été proposé par M. Meredith, un des commissaires; vingt-cinq ans après que les autorités de la prison l'ont abandonnée, le révérend ou vénéré commissaire, le commissaire retraité ou retraitsable revient à la charge et demande des galons au lieu de costumes. Cette page est simplement un échantillon que j'ai pris dans le rapport pour montrer que cette enquête n'avait pas tant pour objet de savoir si le pénitencier a été bien et économiquement administré, que de mettre en relief ces idées de chaque commissaire. Je présume que M. Meredith pour ce petit grattage de dos avait dû s'engager à approuver quelque autre passage du rapport qui intéressait M. Noxon, en échange à son tour pour son grattage à blanchir M. Eilbeck de tout ce qu'on pouvait lui reprocher dans l'enquête. Voilà ce dont nous nous plaignons. Ce n'est pas pour défendre un ou des accusés en particulier que je demande au gouvernement de faire une enquête convenable; c'est pour prouver l'authenticité ou la fausseté du rapport. Et je demande, s'il est nécessaire de poursuivre quelques-unes des personnes accusées pour faire éclater la vérité et assurer que justice soit rendue.

M. BERGERON : Je ne veux pas prolonger la discussion à l'égard du pénitencier de Kingston, car je crois en avoir assez écouté pour être convaincu que le solliciteur général et le député de Montréal sont trop éloignés l'un de l'autre pour s'entendre. Je me lève seulement pour demander au solliciteur général où en est l'enquête du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, combien de témoins ont été examinés, et combien de temps l'enquête doit durer. Je vais lui dire pourquoi je pose cette question. L'autre jour, j'étais à Montréal et j'ai appris que les commissaires prenaient leur temps, qu'ils menaient les affaires à leur aise, et qu'un grand scandale des gens de Saint-Vincent de Paul, ils se pavanaient dans les voitures du pénitencier. Quelqu'un a demandé à l'un des commissaires, M. Lafortune, je crois, combien de temps l'enquête allait durer; et M. Lafortune a dit que ça durerait tout l'été et une partie de l'automne. Je crois que le système suivi pour les pénitenciers est absolument défectueux. Nous prenons trop de soin des personnes. Ils sont mieux nourris et mieux soignés que les trois quarts de la population du Canada. Quelques-uns des officiers du pénitencier de Saint-Vincent de Paul m'ont dit qu'il n'y avait pas dans ce district un cultivateur dont le menu fût aussi bien garni que l'est celui des prisonniers. Ceci s'applique certainement aussi aux autres pénitenciers. Jusqu'à présent, nous avons payé presque un demi-million de dollars annuellement pour l'entretien des prisonniers.

Je suis heureux de voir que le gouvernement a réduit ce chiffre de \$64,000. J'espère que le service n'en souffrira pas. Il n'y a aucun doute que la

majorité des personnes en quittant le pénitencier ne demandent qu'à y revenir. Vous trouverez sur douze de ces gens-là, dix qui commettent le crime qui les avait déjà fait condamner, parce qu'ils subsistent l'attrait de la vie paresseuse du pénitencier. Tout ce qui leur manque, c'est la liberté qui ne paraît pas compter beaucoup pour eux, et à tous les autres points de vue, ils sont mieux que les gens du dehors. Nous pourrions profiter de la leçon que nous donnent quelques pays d'Europe. Ici, je crois, nous avons les chemins les plus pitoyables du monde, et la province de Québec a la palme à cet égard. Il me semble qu'il serait bon de faire travailler les forçats aux chemins dans les diverses provinces. Cela se fait en France et en Belgique, je ne vois pas pourquoi on ne le ferait pas au Canada. Nous avons dans nos pénitenciers des hommes solides qui ne font rien. Quelques-uns fabriquent du fil d'engerebage, mais je ne crois pas que nous devrions leur faire concurrence au travail libre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Qu'est-ce que vous en feriez ?

M. BERGERON : Je voudrais les employer à macadamiser les chemins. Mettez-les si vous voulez par escouades enchaînées, et de cette façon, ils accompliront un travail utile sans déranger le travail libre du pays. Puis, dans vingt ans, nous aurons des routes parfaites. Tous ceux qui ont vu ces gens là sortis de prison ont pu constater qu'ils étaient magnifiquement traités. C'est simplement une recommandation que je fais, sans entrer dans les détails de mise à exécution du projet. Tous sont en bonne santé, bien en chair, avec l'apparence de gens qui ont pris la vie aisément. Et voyez ce que produit invariablement la vie de paresse qu'ils ont menée. Un homme quitte ainsi le pénitencier où il a passé cinq ans à ne rien faire, à vivre aux dépens du public et quand il sort, il est virtuellement impropre à aucun travail. On lui donne une petite somme d'argent qui est supposé lui suffire jusqu'au jour où il trouvera le moyen de gagner sa vie, mais il a été si longtemps à ne rien faire que manger et dormir, qu'il est impropre au travail et ne peut que commettre un nouveau crime qui le ramène au pénitencier. On éviterait cela en les faisant travailler à nos routes. Au commencement de la session, j'ai demandé un rapport du nombre de grâces accordées. J'ai trouvé que 61 détenus ont été libérés avant l'expiration de leur peine.

M. FOSTER : Qui blâmez-vous ?

M. BERGERON : Je ne blâme personne. Je ne connais pas les motifs le la grâce, mais je prétends que le pardon ne doit s'accorder qu'après une enquête sérieuse et avec bien des précautions. Les grâces ont un mauvais effet sur l'opinion publique. Le public croit facilement qu'il y a au fond de cela des motifs intéressés, ou un abus de sentimentalité. Quatre hommes ont été condamnés après un procès équitable à la pendaison, tous ont eu leur peine commuée en emprisonnement perpétuel. Je ne dis pas que les sentences n'auraient pas dû être commuées, mais je veux appeler l'attention en particulier sur un cas dont j'ai parlé à la dernière session, celui de Shortis, qui corrobore ce que je veux dire. J'ai exprimé alors l'opinion que le gouvernement avait eu tort de commuer la peine de Shortis, et ce qui montre bien l'effet que ces commutations

M. BERGERON.

ont sur l'esprit public, c'est la discussion qui s'est faite à propos de ce cas particulier et l'excitation qui s'en est suivie. Cela s'est discuté sur les tribunes populaires et nous avons même vu le premier ministre (M. Laurier) déclarer qu'un Anglais pouvait traverser les mers et venir tuer les Canadiens-français dans ce pays-ci sans courir le risque d'être pendu. Nous comprenons tous l'effet d'un langage pareil.

Bien, nous avons quatre autres Canadiens qui se sont rendus délibérément coupables de meurtre en ce pays, et qui étaient aussi coupables que Shortis, et au lieu de les pendre, on a commué leur sentence à perpétuité. En outre, nous avons soixante et un autres forçats qui ont été remis en liberté avant l'expiration de leur terme d'emprisonnement. Il me semble que c'est pousser la clémence un peu loin.

Je prierais mon honorable ami, le solliciteur général, de me donner les renseignements que j'ai demandés relativement à la commission d'enquête du pénitencier de Saint-Vincent de Paul. Combien de temps les commissaires ont-ils siégé ? Combien de temps vont-ils siéger ? Et ont-ils fait quelque rapport ?

M. TALBOT : L'honorable député prétend-il que le premier ministre a dit quelque part qu'un Anglais pouvait venir au Canada, tuer quelqu'un et être remis en liberté ?

M. BERGERON : Oui.

M. TALBOT : Où ?

M. BERGERON : A Valleyfield.

M. TALBOT : L'honorable député l'a-t-il entendu ?

M. BERGERON : Non : mais la déclaration du premier ministre a été publiée dans les journaux et a soulevé beaucoup de commentaires à Valleyfield.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Si mon honorable ami veut se donner la peine d'étudier la question, il constatera que le nombre des forçats libérés avant l'expiration de leur terme d'emprisonnement n'est pas, toute proportion gardée, plus considérable sous le régime actuel qu'il ne l'était auparavant. L'on a fait beaucoup de commentaires sur l'élargissement d'un homme de Toronto, trouvé coupable d'avoir jeté du vitriol à la figure d'une autre personne, et l'on s'est plu à répéter que son élargissement, pour dire le moins, était un exercice injudicieux de la clémence de la Couronne. J'ai expliqué la cause il y a quelques jours, mais l'on n'en a pas moins continué à porter contre l'honorable ministre de la Justice des accusations de nature à ternir sa réputation, et je pense qu'il n'est que juste d'expliquer dans quelles circonstances l'élargissement a eu lieu, et il me semble que quand j'affirme que cet homme a été détenu illégalement pendant dix ans et que si, en tout temps, cet homme avait demandé un bref d'*habeas corpus* il aurait été élargi, il me semble que j'en ai dit assez et que l'on devrait laisser dormir cette matière une fois pour toutes.

M. BERGERON : Mon honorable ami me permettrait-il de dire un mot ? Il me semble avoir lu dans les journaux que sir John Thompson, lorsqu'il était ministre de la Justice, a refusé d'élargir cet homme.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Cela est parfaitement vrai. Sir John Thompson a refusé de l'élargir. Je présume,—et je l'avoue volontiers—que la même réponse aurait été donnée à la dernière demande que l'on a faite pour l'élargissement de cet homme, si l'un des avocats de la défense n'avait pas attiré l'attention du ministre de la Justice sur l'illégalité de la détention, illégalité dont l'on ne s'est aperçu que dans ce temps-là. Le ministre a soumis le cas au magistrat qui avait condamné cet homme, et toutes les personnes intéressées ont constaté qu'il y avait erreur et ont été d'avis que le prisonnier devait être élargi.

M. WALLACE : Quelle était l'erreur ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Le magistrat qui avait condamné cet homme n'avait pas juridiction. L'on n'a pas appelé l'attention de sir John Thompson sur ce fait-là.

M. WALLACE : Est-ce que cela entraînait un autre procès ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Si l'on avait demandé un bref *d'habeas corpus*, cet homme aurait été élargi immédiatement.

M. WALLACE : Mais pouvait-il avoir un autre procès ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Cet homme n'a réellement jamais eu de procès, car s'il avait eu un procès, il ne pourrait en avoir un nouveau.

L'on m'a demandé à quelle date avait siégé la commission d'enquête du pénitencier de Saint-Vincent de Paul. Les commissaires ont commencé leur travail dans les premiers jours de mai ; ils n'ont pas fait de rapport intérimaire, mais je puis dire qu'il n'y a quant à la discipline du pénitencier aucun sujet de plainte qui vaille la peine qu'on en parle, mais il y a de graves sujets de plainte quant aux dépenses. Cela peut être dû à l'excellente nourriture dont parle mon honorable ami (M. Bergeron) et aux bons soins dont sont entourés les prisonniers.

M. BERGERON : Combien de temps la commission de Saint-Vincent de Paul va-t-elle siéger ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je ne le sais pas, mais je ne crois pas que ses séances se prolongent au delà du mois prochain, car l'enquête au pénitencier de Kingston, laquelle était de même nature, a duré quatre-vingt-trois jours.

Maintenant, quant au travail des prisonniers, c'est un sujet des plus sérieux et un sujet dont s'occupe le département depuis quelque temps. Je crois que je ne pourrais rendre un meilleur service à mon honorable ami que de le renvoyer au rapport de l'inspecteur, qui est compris dans le rapport du ministre de la Justice et dans lequel le sujet est traité à fond. L'inspecteur suggère d'employer les prisonniers à la fabrique des articles employés dans les différents départements. Dans tous les cas, c'est le genre de travail qui nuirait le moins aux ouvriers du pays. Quant à employer les forçats sur les chemins publics, si mon honorable ami le permet, j'attirerai son attention sur un article publié dans la *North American Review* du mois de juin 1897, où ce sujet est traité à fond par l'inspecteur des pénitenciers de l'Etat de New-

York, je crois. L'auteur traite particulièrement du travail des forçats sur les routes publiques, et mon honorable ami verra, par l'article que je viens de lui indiquer, que c'est là un système qui a de très graves inconvénients. Néanmoins, c'est une question qui mérite considération, et je puis dire que c'est une question dont s'occupe actuellement l'inspecteur, et il est possible qu'à la prochaine session, nous soyons en mesure de suggérer quelques changements au mode actuel.

M. CASGRAIN : J'aimerais savoir pourquoi M. Ouimet, le préfet du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, a été suspendu.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il n'a pas été suspendu, dans le sens ordinaire du mot. L'on a cru bon, afin de nous mettre en état de faire une enquête complète sur l'administration du pénitencier, afin que les employés puissent parler avec la plus entière liberté, de lui donner un congé au lieu de le suspendre ; mais je puis ajouter que tout en étant temporairement relevé de ses fonctions, il continue à toucher son traitement.

M. CASGRAIN : Est-ce qu'il y a eu un rapport fait contre lui ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il y a un rapport intérimaire,—je me trompais, il y a quelques instants en disant qu'il n'y en avait aucun. Ce n'est pas un rapport contre le préfet, mais une recommandation d'adopter la ligne de conduite que je viens d'indiquer.

M. WALLACE : Que la ligne de conduite suivie par les commissaires dans leur enquête fût bonne ou non, et qu'ils aient donné ou non aux personnes qui ont été accusées, la chance de prouver leur innocence, je crois que le pays en général sera content qu'il y ait eu une enquête, mais il apprendra avec peine que cette enquête a révélé dans l'administration du pénitencier de Kingston, un état de choses corrompu et malhonnête, qu'il est bon cependant d'avoir connu, car j'espère que l'on va y mettre fin.

D'après le rapport des commissaires, il n'y a pas de doute que la malhonnêteté régnait dans les départements du pénitencier de Kingston, et que les employés semblaient ne pas savoir qu'il était de leur devoir de veiller sur les deniers publics et de ne les dépenser que judicieusement ; mais la preuve démontre que quelques-uns des employés supérieurs de cette institution ont dit clairement qu'ils auraient été sujets à la censure, s'ils n'avaient pas dépensé tout l'argent affecté à certains services. Voilà un état de choses auquel on ne pouvait mettre fin trop tôt. Je crois que le gouvernement ayant résolu de remercier cet homme,—et à bon droit, d'après moi,—aura soin de ne donner ces positions entraînant de grandes responsabilités qu'à des hommes possédant la confiance du pays, et que les personnes qui remplissent leurs devoirs honnêtement, fidèlement et économiquement, ne seront pas oubliées. Car l'argent que l'on dépense pour l'administration des pénitenciers est de l'argent que le peuple ne donne qu'à regret et à contrecoeur, et il est bon qu'il en soit ainsi ; mais lorsque de l'argent est voté pour cette fin, on doit bien faire attention qu'il n'y ait ni extravagance, ni corruption, ni mauvais usage des fonds.

Pénitencier.—Commission des pénitenciers. On pourra faire les paiements à même ce crédit, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil..... \$10,000

M. FOSTER : Pourquoi ce crédit ? Je désire demander à mon honorable ami (M. Fitzpatrick), pourquoi il est nécessaire de déroger à l'acte du service civil.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Nous avons employé comme aide des commissaires, un comptable du service des pénitenciers dans le département de la Justice.

M. FOSTER : Quel est ce comptable ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : M. G.-L. Foster. Il a rendu de bons services.

M. FOSTER : Quelle somme a-t-on votée cette année pour les commissaires ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Trois mille dollars.

M. FOSTER : L'honorable solliciteur général se rappelle-t-il avoir dit à cette Chambre, l'an dernier, qu'il croyait que \$3,000 était tout ce qu'il fallait pour payer le coût de cette commission ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Oui.

M. FOSTER : Cela pouvait être un peu plus, mais il croyait ne pas se tromper en disant que le coût serait d'environ \$3,000. Mon honorable ami ne pense-t-il pas qu'il devrait nous expliquer comment il se fait que, l'an dernier, le coût de la commission ne devait être que de \$3,000, et qu'aujourd'hui, nous allons payer au moins \$13,000 ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Le coût de la commission sera certainement de \$13,000, parce que c'est maintenant l'intention du gouvernement, vu les révélations qui ont été faites à Kingston, de faire une enquête complète sur tous les pénitenciers. Je puis dire que, quand l'enquête a commencé à Kingston, nous n'avions aucune idée qu'elle durerait aussi longtemps, et nous n'avions aucune idée non plus des révélations qui y seraient faites.

M. FOSTER : De combien de membres se composait cette commission ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : La commission de Kingston se composait de trois membres, MM. Meredith, Noxon et Fraser, et M. Eilbeck agissait comme secrétaire. Les commissaires, durant l'enquête sur le pénitencier de Kingston, retiraient \$10 par jour et leurs dépenses, et le secrétaire \$6.50 par jour, mais pas ses dépenses. A Saint-Vincent de Paul, les commissaires reçoivent \$10 par jour et leurs dépenses. Ce sont les mêmes commissaires, à l'exception de M. Meredith qui a été remplacé par M. Lafortune ; le secrétaire reçoit encore \$6.50 par jour, mais il doit lui-même payer ses dépenses. C'est le même secrétaire.

M. FOSTER : Si vous avez trois hommes d'affaires, comment se fait-il qu'ils ne peuvent visiter le pénitencier de Kingston de la base au sommet, de la cave au grenier, de long en large, en moins de 83 jours ?

M. WALLACE.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je crois pouvoir donner de ce fait une explication plausible. Il nous a été impossible de nous procurer les factures des marchandises fournies ; nous ne les avons pas même aujourd'hui. Je pourrais dire que l'on ne tient absolument aucun livre au pénitencier de Kingston. La commission a dû se rendre aux endroits où les achats avaient été faits, à Montréal et à Toronto, et de venir aussi à Ottawa, dans le but d'examiner les comptes du département des Travaux publics. Je crois qu'afin d'obtenir certains renseignements, la commission a dû venir au département de la Justice ; de fait, elle a dû, pour ainsi dire, parcourir tout le pays, afin d'avoir des informations. Je crois que mon honorable ami comprendra la raison de cette énorme dépense, quand je lui déclare qu'on ne tenait absolument aucun livre au pénitencier, aucun, excepté un état imparfait fait par le comptable.

M. FOSTER : Ces trois commissaires, le vieux monsieur Meredith et les deux autres, ne courent pas partout à la recherche de ces factures, lorsqu'ils ont un secrétaire.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je parle maintenant de ce qui est arrivé l'an dernier. Je ne puis en dire beaucoup sur ce que l'on a fait à Saint-Vincent de Paul. Prenez, par exemple, quelques-unes des maisons de quincaillerie de Montréal, Garth et Cie, Chanteloup, Gornley, Clendenning et fils et Markum, lesquelles ont fourni des marchandises aux pénitenciers. Lorsque les commissaires se sont rendus chez ces manufacturiers afin d'examiner leurs livres, ils ont trouvé entre leurs mains les lettres précieuses qui pourront plus tard nous servir de preuve. Il y a plus ; je puis dire, par exemple, que l'on était censé tenir des livres de copies de lettres au pénitencier, mais lorsque les commissaires voulurent les examiner, ils constatèrent qu'ils étaient mutilés : des pages ont même été déchirées après la première visite des commissaires, durant les quinze jours ou trois semaines qui se sont écoulés entre leur première et leur seconde visite. Ces faits prouvent que les commissaires n'ont pu procéder qu'avec beaucoup de difficultés.

M. FOSTER : Il semble que, dans ces circonstances, la majorité de la commission perd beaucoup de temps, lorsque ses officiers subalternes étudient ces questions, et pendant ce temps-là, le traitement des commissaires court toujours. Est-ce que mon honorable ami ne croit pas qu'il serait dans l'intérêt public, s'il envoyait s'enquérir de ces faits quelques-uns de ses propres employés ? L'honorable solliciteur général a certainement des employés de confiance, des employés fidèles. Vous n'avez pas de meilleur employé dans votre département que G.-L. Foster.

Une VOIX : Un bon nom.

M. FOSTER : Oui, mais il n'est pas mon parent. Vous avez des employés en qui vous pouvez avoir confiance, honnêtes et aussi habiles que tout homme que vous pouvez faire venir de n'importe où. Pourquoi, alors, les employés du département de la Justice n'auraient-ils pas pu aller ici et là, et obtenir ces renseignements, qu'ils auraient pu donner ensuite aux commissaires, au lieu de permettre à ces derniers de voyager à raison de \$10

par jour, toutes dépenses payées? Vous avez dû donner un traitement à ces commissaires pendant tout ce temps-là. Vous auriez pu envoyer un des fonctionnaires de votre département chez Garth, examiner ses comptes, et, pendant ce temps, vous dispenser de payer un traitement aux commissaires. Dans le cours ordinaire des affaires, cela ne prendrait certainement pas le temps de quatre hommes pour faire ce que les commissaires ont fait.

Si mon honorable ami a l'intention de faire une enquête dans tous les pénitenciers, je ne dis pas qu'il a tort; s'il y a des abus dans les pénitenciers, exposez-les, et si des employés ont mutilé des comptes ou d'autres documents, ils doivent eux-mêmes être enfermés dans une cellule solitaire, et si le fait est prouvé, j'espère que c'est ainsi qu'on les traitera. Mais ne pourriez-vous pas trouver les moyens de diminuer les dépenses?

Envoyez vos propres comptables à la recherche de ces comptes et de ces faits. Et ensuite, lorsque vous arriverez à l'enquête et à l'audition des témoins devant vos commissaires, tout l'ouvrage sera prêt. Cette commission me paraît un vaste et plantureux champ à exploiter pour un certain nombre de ces hommes; l'on a déjà dépensé \$13,000, et mon honorable ami ne peut nous affirmer que l'on s'en tiendra à cette somme. Je vois que les commissaires sont actuellement à Saint-Vincent de Paul, où ils se la coulent douce. Les commissaires ne travailleront pas plus vite qu'ils ne sont censés travailler. Même les meilleurs d'entre eux prendront leur temps. Il est bien rare que vous trouviez des gens qui travaillent plus vite qu'ils n'y sont obligés.

Le **MINISTRE DU COMMERCE**: Vous parlez d'après l'expérience que vous avez acquise dans la commission de la tempérance.

M. FOSTER: Oui, et d'après cette commission également. Mais je parle ainsi, afin que vous puissiez éviter les dépenses réellement extraordinaires occasionnées par ces commissaires. Je suis fâché de voir que mon honorable ami n'ait pas donné une explication plus satisfaisante.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL**: J'abonde dans le sens de mon honorable ami, et je m'efforce de réduire les dépenses autant que possible. Lorsque j'ai eu une estimation du coût de ces enquêtes, j'ai été quelque peu étonné.

M. FOSTER: Quel sera le coût de ces enquêtes, d'après mon honorable ami?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL**: Environ \$14,000. Je comprends bien que c'est une somme énorme, et aussi je ferai tous mes efforts afin de ne pas excéder une somme raisonnable.

M. FOSTER: Est-ce que ces commissaires sont payés à compter du jour de leur nomination?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL**: Non, durant le temps qu'ils sont réellement à l'œuvre.

M. FOSTER: Comptez-vous comme des jours de travail seulement les jours où les commissaires sont dans l'enceinte du pénitencier?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL**: L'on doit avoir assez de confiance dans les hommes de la position de ces commissaires, pour croire qu'ils ne

demandent pas pour leurs services un prix plus élevé que celui auquel ils ont droit.

M. BERGERON: Si je ne me trompe, cette enquête a commencé, à Saint-Vincent de Paul, le premier de mai.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL**: Quelques jours avant le premier de mai.

M. BERGERON: Dans ce temps-là, je suppose que les commissaires étaient à l'œuvre à Saint-Vincent de Paul?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL**: Je ne pourrais pas le dire.

M. BERGERON: Je pose cette question, parce que M. Lafortune a travaillé très activement durant l'élection provinciale à Saint-Vincent de Paul, et a menacé les gardes du pénitencier de les destituer, s'ils ne votaient pas en faveur du candidat libéral, car, disait-il, il était l'un des commissaires, et c'était dans ce but qu'on l'avait nommé.

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL**: L'honorable député sait que l'ex-procureur général de la province de Québec a fait voter une loi en vertu de laquelle on pourrait emprisonner M. Lafortune, si ce dernier s'est rendu coupable des actes qu'on lui reproche.

M. CASGRAIN: Quels sont les titres particuliers de M. Lafortune pour former partie de cette commission? C'est, si je ne me trompe, un avocat de quelques années de pratique seulement. Et il ne doit pas beaucoup réussir dans la carrière du barreau, s'il travaille pour \$10 par jour. J'aimerais savoir quels sont ses autres titres.

Le **MINISTRE DU COMMERCE**: Mon honorable ami ne devrait pas parler ainsi, car ils vont tous demander \$20 par jour.

M. CASGRAIN: J'aimerais avoir une réponse à ma question: quels sont les autres titres de M. Lafortune?

Le **SOLLICITEUR GÉNÉRAL**: Je n'ai pas le plaisir de connaître personnellement M. Lafortune, mais l'on me dit qu'il est un très habile avocat de Montréal. Il est bon, je crois, que nous ayons des hommes comme lui dans la commission, afin de voir à l'application des règles de la preuve.

M. QUINN: Je suis heureux de voir M. Lafortune et M. Fraser former partie de la commission de Saint-Vincent de Paul, car on ne fera pas là, je l'espère, une preuve du même genre que celle qu'on a faite dans l'enquête de Kingston, enquête presque entièrement conduite par M. Meredith et M. Noxon. J'aimerais que le solliciteur général prit en considération les déclarations faites aujourd'hui, concernant le rapport de la commission de Kingston, afin que ce qui s'est passé à Kingston ne se répète pas à Saint-Vincent de Paul. Je ne crois pas, cependant, que la chose soit beaucoup à craindre avec M. Lafortune et M. Fraser dans la commission d'enquête, mais je pense que l'on devrait prendre un peu plus de soin, et j'espère que l'honorable solliciteur général n'oubliera pas ses devoirs.

Collège militaire Royal du Canada \$65,000

Le **MINISTRE DU COMMERCE**: Je suis fâché que les circonstances aient obligé l'honorable chef de l'opposition à s'absenter, parce que, s'il était présent, j'aurais aimé dire quelques mots des remarques qu'il a faites à propos du Collège militaire Royal. Malheureusement, je vais adresser mes paroles à son lieutenant, auquel je ne puis parler avec la même liberté.

M. FOSTER: Je conseille à mon honorable ami de remettre ses remarques à la prochaine session, lorsque mon honorable ami (sir Charles Tupper) sera ici pour y répondre.

Le **MINISTRE DU COMMERCE**: En d'autres termes, de ne pas répondre aux remarques de l'honorable chef de l'opposition; je ne puis accepter cette proposition.

A propos du Collège militaire Royal de Kingston, les honorables députés qui ont quelque peu étudié le sujet savent parfaitement que, dans l'opposition, j'ai toujours déclaré que c'était une très grave erreur d'avoir confié la direction de ce collège à un officier en non activité de service. Il n'y a aucun doute que si vous voulez tenir ce collège sur un pied d'efficacité, vous devez avoir un officier en activité de service, comme non seulement des militaires mais aussi des élèves eux-mêmes et parmi ces derniers de ceux qui ont obtenu leurs degrés du collège et sont entrés dans le service militaire. On a conséquemment commis une erreur absolue en nommant à la position de commandant du collège le major général Cameron, après sa sortie du service actif.

Je ne désire pas le moins du monde dire quoi que ce soit de dur à l'adresse de ce monsieur, mais je dois dire—et c'était l'avis de tous ceux que j'ai rencontrés et qui étaient au fait du fonctionnement de l'institution,—que le major général Cameron n'était pas un homme doué de qualités requises pour imposer le respect aux élèves soumis à sa direction. Comme tout le monde le sait, ce n'est sous aucun rapport chose aisée de trouver quelqu'un qui puisse diriger convenablement un corps de cette espèce, et il est de notoriété publique que le major général Cameron ne possédait pas ces qualités. Il peut avoir été bon officier dans le service, mais il n'avait aucune expérience qui le rendit apte à remplir la tâche qui lui était assignée, et sous sa direction, le collège déclina graduellement jusqu'à ce qu'il n'eût pas plus de huit étudiants par année. Il était parfaitement évident qu'il fallait mettre un terme à cet état de choses, ou qu'il fallait, ainsi, abolir le collège. Quant au commandant actuel, le colonel Kittson, il nous a été recommandé par les autorités militaires impériales. C'est un soldat encore dans la force de l'âge; il possède de ces qualités dont était dépourvu le major général Cameron, et il est probable qu'il gagnera la confiance, le respect et l'admiration des étudiants soumis à sa direction.

Au sujet des changements opérés sur la recommandation de cet officier, nous croyons qu'ils produiront probablement de bons effets. Nous avons fait une expérience, et nous devons attendre du temps le fait de savoir si elle justifiera ou non notre espoir. Mais je puis dire que pendant qu'il y a un an le nombre total des aspirants aux examens d'admission au collège était à peine de plus de huit ou dix, me dit-on, il y en a eu environ quarante en la

M. QUINN.

présente occasion, et en outre, quelques autres, je crois, ont été refusés pour la raison qu'il y avait plus d'aspirants que de vacances. Voilà une chose très importante, car, comme tout le monde le sait, lorsqu'il y a moins de vacances les examens des candidats deviennent nécessairement concurrents, et le niveau de l'admission doit probablement s'élever beaucoup. C'est chose importante surtout lorsqu'on réduit le terme du cours de quatre ans à trois ans. Je puis ajouter que, bien qu'il soit parfaitement vrai que nos gradués ont soutenu une haute réputation en Angleterre, cependant, les rapports des gardes-à-cheval, dans le cours des deux ou trois dernières années, n'ont pas été aussi satisfaisants qu'ils l'avaient été auparavant, et l'on a même songé à réduire considérablement le nombre des commissions accordées de temps à autre par le gouvernement anglais.

Il me répugnerait de critiquer le major Cameron en quoi que ce soit sur ma propre autorité, mais il est bon que la Chambre comprenne que, pour ce qui concerne la compétence de cet homme, il a été condamné à trois reprises différentes par des personnes toutes plus ou moins compétentes pour le juger. D'abord, les commissaires nommés par l'ancien gouvernement pour s'enquérir des affaires du collège ont fait un rapport très défavorable au sujet de la discipline qui y régnait, et se sont élevés très fortement, dans ce rapport, contre le fait de permettre qu'un officier de la position du major général Cameron soit nommé à l'administration du collège, ou qu'il y soit continué plus qu'un terme limité de quelques années. Il est parfaitement bien connu que le major général Gascoigne, l'officier qui commande notre milice, a partagé et approuvé cet avis, déclarant expressément dans son rapport que, d'après lui, il était tout à fait désirable que le commandant du collège fût un officier du service actif.

Le rapport de cette commission nommée par l'ancien gouvernement contenait ce qui suit:

L'exercice n'est pas conforme aux dernières règles, et, suivant la preuve fournie à la commission, il y a relâchement dans la discipline. Dans le but de corriger ces défauts, la commission est d'avis que le collège devrait être assujéti plus qu'il ne l'est à présent à la surveillance d'une haute autorité militaire.

Cette commission considère que l'éducation des élèves qui fréquentent le collège militaire devrait être suivie, complète autant que le permettent les moyens à notre disposition, et conforme au progrès moderne, et que, afin d'obtenir ce résultat désirable, le commandant devrait être changé à de courts intervalles, soit de cinq ou sept ans, comme on peut le trouver avantageux ou nécessaire; que, de plus, qu'il faudra recourir à un officier militaire d'Angleterre pour agir en qualité de commandant, celui-ci devrait être officier d'un rang qui n'est pas supérieur à celui de lieutenant-colonel sur la liste active de l'armée régulière impériale. En suivant un plan semblable, il y aura infusion constante de sang nouveau, pour ainsi dire, et l'on empêchera le système de tomber dans la routine, en y joignant l'instruction relative aux changements opérés dans l'administration d'une armée que l'expérience peut suggérer comme favorable au bien public.

Pas n'est besoin de citer encore l'opinion exprimée par le major général Gascoigne, mais j'ajouterais qu'on possède en plus l'avis des gradués du Collège militaire Royal, dont plusieurs occupent des positions importantes tant dans les administrations publiques anglaises que dans les nôtres. Ces messieurs ont fait à l'ancien gouvernement un rapport dans lequel ils déclaraient expressément que relativement aux points que la commission avait trouvés peu satisfaisants, de même que relativement

aux recommandations de celle-ci, et très particulièrement quant aux recommandations ayant trait au rang et à la nomination des commandants, ils désiraient exprimer leur plus parfait accord avec cette commission. Ce fait n'est pas de mince importance, parce que les hommes qui se sont réunis pour faire ce rapport, dont un grand nombre ont dépassé la trentaine, et sont eux-mêmes dans le service actif, n'exposeraient pas leurs noms comme ils l'ont fait là sans être convaincus que les intérêts du collège requéraient impérieusement l'expression de leur avis.

J'ai eu l'occasion moi-même de converser sur le sujet avec trois ou quatre messieurs qui étaient entrés dans le service impérial, et qui occupent maintenant un rang important dans le corps auquel ils sont attachés, et leur opinion unanime est que, tandis qu'il y a dix ans ou environ, le collège était tout à fait à la hauteur des exigences militaires du jour, ils l'ont trouvé, à leur retour, après une absence de dix années, exactement au même point où ils l'avaient quitté. En d'autres termes, le collège était de dix ans en deçà des exigences actuelles.

Dans ces circonstances, il ne peut y avoir aucun doute quelconque, je crois,—nonobstant l'avis que possède naturellement l'honorable chef de l'opposition—que le gouvernement a bien fait d'insister pour que le général Cameron se retirât ; et il ne peut y avoir le moindre doute, je pense, que le gouvernement a également bien fait de placer le collège sous le commandement d'un soldat du service actif et d'un homme qui a encore une carrière et un avenir à faire. Il est certain qu'un officier comme celui-là doit vraisemblablement inspirer de beaucoup plus l'esprit militaire aux élèves, et de beaucoup plus leur imposer le respect et la prompte obéissance, que ne peut le faire tout homme, peu importe la distinction de ses services passés, qui passe pour n'avoir plus de carrière en perspective.

Je ne veux pas à ce moment, et vu que l'honorable chef de l'opposition est absent, dire plus que ce que je vais dire. La critique que l'honorable député a faite du général Gascoigne était absolument injuste et inutile. Dans l'accomplissement de son devoir, le général a envoyé un rapport confidentiel comme il était tenu de le faire, et il était de son devoir d'exprimer clairement son avis relativement au commandant. Sous tous les autres rapports, la conduite du général n'a en aucun sens prêté le flanc à la critique. Il n'a rien fait qu'il ne fût obligé de faire, et il n'a jamais manifesté non plus la moindre animosité dans ses rapports avec le général Cameron.

Quant au point intéressant soulevé par le chef de l'opposition, savoir : si le major général Cameron occupait un rang plus élevé que celui du major général Gascoigne, je ne prétends pas être en état d'en parler ; mais ce que je sais, c'est que celui-ci se trouvait président d'office du Collège militaire Royal, et, par conséquent, officier supérieur au général Cameron, quant à sa position dans ce collège.

Je suis absolument sûr que le général Gascoigne, dans son rapport, n'a eu en vue que le bien du Collège militaire Royal de Kingston, et si la Chambre veut attendre, elle constatera, j'en suis convaincu, que le collège profitera probablement du changement sous tous les rapports. Sous un rapport d'importance vitale pour les intérêts du collège à l'avenir, savoir : celui d'y attirer un grand nombre

de jeunes gens, le plan a obtenu un succès complet, et tout ce qui est nécessaire, je crois, pour rendre la chose parfaite, c'est d'élever quelque peu le niveau de l'admission, ce qu'on obtiendra avec fort peu de difficultés quant à nous, vu le fait qu'on verra maintenant, j'espère, une concurrence active dans l'aspiration à faire partie du corps des élèves du Collège militaire Royal.

M. TISDALE : Je me propose seulement de critiquer, et fort brièvement, le changement opéré dans le Collège militaire Royal.

J'ai sous les yeux l'explication que le ministre de la Milice du gouvernement Mackenzie a donnée lors de la fondation de collège. Celui-ci signale clairement quelle est l'intention qui a présidé à la création de ce collège, quant à l'instruction à y être donnée, et que cette instruction devait comprendre deux choses : D'abord, former dignement des jeunes gens à l'art militaire, de manière qu'ils fassent honneur au Canada dans toute armée où ils pourraient entrer ; ensuite,—chose plus importante que l'autre, je crois, dans ce pays-ci—donner une forte instruction scientifique de nature à rendre les jeunes gens la recevant aptes à occuper de hautes positions comme celles d'ingénieurs, ainsi qu'à exercer des professions scientifiques.

Nous n'avons pas assez de charges militaires au Canada pour ces jeunes gens, et dans l'armée impériale, non plus, il n'y a pas assez de nominations à faire pour que même une faible partie des gradués de ce collège y trouvent de l'emploi. Je crains que les changements maintenant opérés, qui réduisent le cours de quatre ans à trois ans, ainsi que, comme le déclare l'arrêté ministériel, le nombre des différentes matières scientifiques et le temps qui y est consacré, ne causent du tort au collège. Il me semble étrange que l'honorable ministre (sir Richard Cartwright) prétende que le collège ne s'est pas perfectionné en dix ans, en présence du fait qu'on propose par ces changements d'en abaisser le niveau. Il est oiseux de dire qu'il n'est pas de jeune homme pouvant acquérir en trois ans autant de connaissances scientifiques qu'en quatre ans, et j'ai peur que, même sous la direction d'un commandant capable, le degré d'instruction de nos gradués ne puisse guère se maintenir en vertu d'un pareil système.

Le chef de l'opposition a traité d'une manière fort complète la question concernant le commandant du collège, et l'honorable préopinant (sir Richard Cartwright) a exposé avec beaucoup de franchise et de modération l'autre aspect de la question, de sorte qu'il ne m'est pas nécessaire de discuter ce point.

Je crois, je le répète, qu'il ne sera pas possible, avec les règlements actuels, de maintenir le degré d'instruction requis, même sous la direction d'un commandant parfaitement bien doué. J'approuve fortement chaque parole qu'on a dite en cette Chambre à l'époque où le gouvernement Mackenzie a fondé ce collège, et je crois qu'il est de la plus grande importance que le degré d'instruction requis y soit maintenu, sous peine d'en voir cesser l'utilité. Si nous ne pouvons avoir le moyen de faire la dépense voulue pour y maintenir le plus haut degré d'instruction, et si les jeunes gens qui désirent le fréquenter ne peuvent consacrer et le temps et l'argent nécessaires pour y acquérir cette instruction, alors, abolissons de toutes manières le collège militaire. Je ne veux pas voir ce collège inférieur

à nul autre dans le monde, et je veux que les gradués y deviennent capables de figurer au premier rang dans les emplois ou militaires ou civils. Dans les entreprises de génie, et surtout dans le développement de nos ressources minières, on sait que les gradués du collège de Kingston ont obtenu et obtiennent de hautes positions. Je regrette que le gouvernement actuel ait débuté dans son administration en courant le risque de diminuer le degré d'instruction de ce collège. En ma qualité de membre du parlement, je suis prêt à prendre la responsabilité de voter tout crédit nécessaire pour que le degré d'instruction du collège de Kingston soit aussi élevé que celui de l'école de West-Point, aux États-Unis, ou que celui de toute école militaire d'Angleterre.

Le grand point qu'il faut se rappeler est que, d'après les nouveaux règlements de l'arrêté ministériel, le degré d'instruction sera seulement suffisant pour permettre aux gradués d'entrer dans le service impérial. Je veux qu'on ait un degré d'instruction plus élevé pour cette raison même. On sait que les jeunes gens qui reçoivent une instruction militaire en Angleterre entrent tous dans le service militaire, et que là, ils acquièrent l'éducation scientifique supplémentaire nécessaire à leur profession. Cet avantage est offert aux gradués de notre école militaire qui vont en Angleterre. Si je ne me trompe, le gouvernement impérial nous a alloué cinq commissions par année. D'après la déclaration de l'honorable ministre, il y a quarante étudiants. Alors, les trente-cinq autres n'auront pas, à mon avis, l'éducation scientifique leur permettant de faire autre chose que d'entrer dans l'armée impériale.

Je ne veux pas déprécier l'institution en aucune manière. Au contraire, je suis prêt à appuyer une augmentation de la dépense applicable au collège plutôt que de saisir l'avantage d'en critiquer le degré d'instruction, sous le rapport soit civil, soit militaire.

Quant au monsieur qui se trouve actuellement à la tête du collège, je suis tout à fait heureux d'accepter la représentation de l'honorable préopinant, du ministre responsable et du major général, déclarant qu'on possède un bon et digne commandant. J'espère que lui justifiera cette appréciation, ce que j'ai toutes raisons de croire.

Il est assez bon de réduire la dépense applicable au collège, pourvu que l'efficacité de celui-ci soit maintenue; mais dans le cas où il serait nécessaire d'encourager les jeunes gens en lieu de fréquenter le collège, je préférerais en accroître le nombre en augmentant la dépense de manière à maintenir le degré d'instruction requis. Ainsi, les qualités du collège conservées par le parti qui l'a inauguré, et continuées par le parti qui a succédé à celui-ci au pouvoir, doivent encore être sauvegardées par le premier se dispensant de faire quoi que ce soit de nature à abaisser le degré d'efficacité de l'institution.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Mon honorable ami n'a pas apprécié le point que j'ai établi. Le collège était descendu à un état d'abaissement extrême. L'an dernier, je crois, il n'y avait que huit élèves dans la classe des gradués, et à peine un peu plus dans celle des nouveaux élèves. Ce que je dis, c'est qu'on doit plus vraisemblablement trouver cinq gradués distingués dans une classe de trente ou quarante, qu'on ne le doit dans une

M. TISDALE,

classe de huit. Tout en n'attachant pas trop d'importance à la chose, le fait est que les autorités anglaises se plaignaient des gradués qu'on leur envoyait depuis quelques années. Je regrette d'avoir à faire cette déclaration, mais tout de même, c'est la vérité. Cette question est fort subordonnée au degré d'instruction de ceux qui sont enregistrés sur la matricule. Si la classe de ceux-ci est forte, on peut arriver aux mêmes résultats en trois ans avec eux, qu'en quatre ans avec des jeunes gens d'un degré inférieur, et c'est d'après ce principe que le commandant croit pouvoir arriver à réduire le terme du cours de quatre ans à trois ans.

Nous ne pourrions pas espérer, je pense, avoir une classe considérable en maintenant l'ancien chiffre de dépense. Lorsque M. Mackenzie et son gouvernement instituèrent d'abord ce collège, les dépenses des parents et des élèves étaient beaucoup moindres que ce qu'elles devinrent par la suite.

La dépense annuelle d'un étudiant pour les premières années était à peine, je pense, de plus de \$100 ou \$150 par année. Subsequemment, elle se grossit jusqu'à \$350 ou \$400. L'honorable député peut facilement voir que dans un pays comme le nôtre, l'effet de cette augmentation de la dépense a été de diminuer énormément le nombre des personnes d'où l'on pouvait tirer les élèves. Beaucoup des meilleurs de nos élèves sont sortis de la classe agricole en certains cas, de la classe ouvrière, et ces élèves, je suis heureux de le dire, se sont distingués depuis dans le service impérial. Par la grande augmentation de la dépense annuelle, cependant, cette classe a été complètement éliminée.

Je sais quelque chose de la carrière du colonel Kittson, et cet homme est des plus désireux de faire du collège un succès. De fait, il considère que toute sa future carrière est grandement liée à son succès.

M. TISDALE: Je n'ai pas compris qu'on proposait d'élever le degré d'instruction requis pour être immatriculé.

Le MINISTRE DU COMMERCE: On ne propose pas de l'élever, mais il s'élèvera par le fait. Là où il y a 40 concurrents, quand le nombre des vacances est de trente, il est raisonnable de supposer qu'on y atteindra un plus haut degré d'instruction que là où il y a seulement huit élèves. Voilà une des raisons pour lesquelles a été fait le changement auquel l'honorable chef de l'opposition a objecté. Le colonel Kittson a cru qu'il valait mieux que les examens fussent dirigés par ceux qui doivent enseigner les élèves ensuite, plutôt que par des examinateurs qui ne se soucient guère particulièrement de constater si les aspirants font preuve d'un certain degré d'instruction, ou non.

M. SPROULE: J'ai toujours été d'avis que cette institution est l'une de celles dont nous pouvons fort bien nous passer. J'en ai combattu le crédit budgétaire il y a quelques années, et je n'ai certainement pas changé d'avis à cet égard, tout en ayant surveillé son fonctionnement depuis lors.

M. FOSTER: Comme mon honorable ami commence seulement sa critique, il vaudrait mieux, je crois, déclarer qu'il est six heures.

A six heures, la séance du comité est suspendue.

Séance du soir.

M. SPROULE : Lorsque la séance a été suspendue, M. le président, j'étais à parler du Collège militaire Royal. Ce fut longtemps mon avis que c'est là une institution relativement inutile, coûteuse cependant, et qui rapporte peu en échange. La dépense pour cet objet s'élève à \$65,000, et le revenu seulement à \$19,881, laissant ainsi un déficit fort considérable. Elle a cessé de posséder la faveur publique depuis que le nombre de ses élèves diminue d'année en année. Que le degré d'instruction y monte ou baisse, c'est ce qui n'appert pas du rapport, mais ce qui est certainement évident, c'est que l'institution devient de plus en plus impopulaire, et il nous reste encore à découvrir quelles sont les raisons de cette impopularité.

L'éducation qu'on y donne semble être de deux sortes. D'abord, il y a l'instruction générale, puis l'instruction militaire. Or, l'instruction générale est inférieure à celle reçue dans toute université ou dans tout collège du pays. Dans nos universités et dans nos collèges, le personnel des professeurs, à mon avis, est composé d'hommes beaucoup plus capables, beaucoup plus aptes à remplir leurs fonctions, que le personnel du Collège militaire, de sorte que cette branche d'instruction n'y est pas nécessaire. L'autre branche est l'instruction militaire. J'ai toujours été d'avis que nos écoles militaires peuvent donner toute ou presque toute l'instruction militaire que les élèves acquièrent au Collège militaire, de sorte que je ne puis arriver à voir la nécessité de la continuation de l'existence de cette institution fort coûteuse.

Comme je l'ai dit, elle devient de plus en plus impopulaire chaque année, et l'une des raisons en doit être certainement qu'après que nous avons fait de si grandes dépenses pour les instruire, ces jeunes gens sont jetés dans le pays pour n'y pouvoir trouver d'emploi. Chaque année, on s'adresse à cette Chambre de leur part pour obtenir des positions dans les administrations publiques, et plusieurs députés qui éprouvent un penchant pour l'art militaire, ont admonesté très verbalement le gouvernement parce qu'il n'y plaçait pas tous les gradués du Collège militaire. Ces députés prétendent que les administrations publiques sont naturellement ce qui leur convient. Qu'est-ce que cela signifie ? Qu'après avoir fait beaucoup de dépenses pour éduquer ces jeunes gens, il faut que le pays aille encore plus loin et qu'il leur trouve des positions. En d'autres termes, il leur faut passer avant la classe nombreuse des jeunes gens qui, par leur industrie et leur économie, se sont instruits dans nos collèges et nos écoles. Il me semble que c'est là discréditer gravement le grand nombre des gradués des autres collèges et des universités du pays, et pour ma part je ne vois pas pourquoi les gradués du Collège militaire auraient droit à plus de sollicitude dans la lutte de la vie que ceux pour l'instruction de qui le pays n'a rien payé.

On dit que si nous ne leur fournissons pas de positions dans les administrations publiques, ces gradués militaires s'éloigneront du pays, ce que font en réalité un grand nombre d'entre eux. Si l'on constate ce qu'il est advenu de ces jeunes gens après leur sortie du collège militaire, on voit que presque tous, sans exception, ont émigré à l'étranger. Nous pourvoyons, il est vrai, à la nomination de deux d'entre eux chaque année dans la milice, mais virtuellement ce nombre même ne trouve pas

de position dans notre milice, car nous faisons venir des hommes d'Angleterre pour remplir les charges que, d'après quelques-uns, ces jeunes gens doivent remplir. Il y en a un certain nombre dans les administrations publiques qui, nul doute, sont très estimables dans leurs positions, mais je ne crois pas qu'ils le soient plus que ne le seraient les gradués de nos autres collèges et de nos universités. D'autres sont allés en Angleterre.

On nous a dit, de temps à autre, que le gouvernement impérial octroyait des commissions pour nos gradués du Collège militaire. Eh bien ! j'ai ici le rapport, et ce rapport démontre que le gouvernement impérial a octroyé trente-sept commissions militaires à ces gradués en 1888, mais cela se rapportait à une année seulement. Depuis cette date, il ne leur est échu que deux commissions impériales chaque année. Ces deux commissions à des postes de l'armée impériale sont les seules qu'on octroie annuellement pour ces gradués, et ceux qui restent après que ces commissions-là ont été accordées s'en vont aux Etats-Unis et ailleurs, de sorte que ces jeunes gens, au moment même où l'instruction que nous leur avons fournie pourrait les rendre de quelque utilité pour le pays, sont forcés de chercher de l'emploi à l'étranger. Tel étant le cas, je ne vois pas où trouver la justification de faire une dépense d'argent aussi considérable pour ce collège.

Le ministre intérimaire de la Milice (sir Richard Cartwright) a dit que le gouvernement a diminué les dépenses des jeunes gens fréquentant cette institution environ de \$1,400 qu'elles étaient à \$700 par année, et le terme du cours de quatre ans à trois ans ; puis il a exprimé l'avis que cette diminution de la longueur du cours et de ce qu'il coûte établira une plus grande concurrence parmi les aspirants à l'admission au collège et nous donnera une meilleure classe de jeunes gens. Je ne pense pas qu'on puisse bien démontrer cela. Il me semble qu'on doit exiger un certain degré d'instruction des aspirants, et que le choix doit se faire parmi ceux qui font preuve de ce degré d'instruction.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les candidats qui obtiennent le plus grand nombre de points sont admis, et ceux qui en ont le moins sont refusés. C'est un concours.

M. SPROULE : Supposons qu'ils seraient 75 au-dessus de la moyenne ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les trente plus hauts seront admis.

M. SPROULE : Le nombre de points nécessaires pour être admis n'en est pas plus élevé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il le devient nécessairement. Quand les concurrents sont nombreux, l'épreuve devient nécessairement plus difficile. Si les aspirants sont en plus grand nombre que les places à remplir, ceux qui passent le meilleur examen sont naturellement les seuls admis, et l'épreuve ordinaire, pour la simple admission, est mise de côté. Cela est déjà arrivé, lorsque les aspirants étaient nombreux. Ceux qui ont été admis étaient bien au-dessus du nombre de points nécessaires pour l'admission ordinaire, et cela arrivera probablement encore.

M. SPROULE : Cela est possible jusqu'à un certain point, mais je suis plutôt porté à croire que si un grand nombre obtiennent le nombre de points nécessaire, vous aurez à faire un choix parmi eux tous. Il n'est pas raisonnable de supposer que vous formerez de meilleurs hommes durant un cours de trois ans que durant un cours de quatre, et je ne crois pas que l'épreuve plus difficile qu'ils auront eu à subir pour être admis compense cette année d'étude qu'ils auront en moins. Je considère donc que les élèves qui sortiront du collège ne seront pas plus forts que ceux qui en sortaient auparavant. Ensuite, si vous diminuez les frais pour les élèves vous les augmentez pour le pays, puisque les revenus du collège consistent dans les honoraires payés par les élèves et la subvention du gouvernement. Si le prix du cours était de \$1,400, et s'il n'est plus que de \$700, il faudra le double d'élèves pour arriver au même résultat. Je crois qu'il y a de la place pour quarante élèves environ.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pour plus que cela, pour 100, je crois. Les plans étaient faits pour 120, mais je ne suis pas prêt à dire qu'il peut recevoir ce nombre. Mais je suis certain pour 100.

M. SPROULE : Combien y en avait-il l'an dernier ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le nombre en était considérablement diminué. Il était réduit de 8 à 12 par classe, et comme il y a quatre classes, cela fait une diminution totale d'environ 48.

M. SPROULE : En augmentant le nombre de cette manière, il n'y a pas de doute que le résultat sera à peu près le même, à moins qu'on n'augmente aussi les dépenses, et ce n'est pas là une conséquence nécessaire. Mais il me semble que nous payons trop cher pour ce que nous obtenons. Si les élèves qui sortent de cette institution restaient dans le pays, ils nous seraient utiles ; mais ils n'y restent pas, à moins que nous ne leur donnions des places, et je considère que nous ne sommes pas justifiables de maintenir cette institution au prix de sacrifices considérables. Il n'y a pas de doute qu'elle pourrait, en cas de besoin, nous fournir des militaires d'expérience qui nous seraient très utiles, et sous ce rapport, l'institution aurait du bon. Mais si nous pouvions retenir ces jeunes gens dans le pays, nous aurions un meilleur argument en faveur de la continuation de cette dépense.

M. KAULBACH : Je n'entreprendrai pas de discuter la question de la destitution d'une partie du personnel enseignant de cette institution, après l'exposé si clair et si complet que nous ont donné l'honorable chef de l'opposition et ceux qui ont parlé après lui, mais je ne puis m'empêcher de condamner la conduite du gouvernement, qui a destitué ces professeurs sans assigner la moindre raison, et sans leur fournir l'occasion de bien établir leur position devant l'opinion publique, de manière à éviter toute fausse interprétation concernant leur compétence ou autres qualités.

Le capitaine Würtele, professeur de mathématiques, un des destitués, est celui qui, le premier a demandé son admission comme élève au Collège militaire Royal, à la fin de 1875 ou au commencement de 1876, immédiatement après l'adoption de la loi établissant le collège. Au commencement de

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

1876, il a subi le premier examen d'admission qui a eu lieu et est entré au collège le 1er juin de cette même année—le jour de l'ouverture. Dans ce premier examen d'admission, il est sorti premier sur dix-huit concurrents, et avec une telle supériorité que le fait a été mentionné dans le parlement. Il garda ainsi le premier rang pendant un an et demi et remporta la médaille offerte par lord Dufferin, à la fin de la première année. Ce jeune homme continua son cours jusqu'en 1880, et peu de temps après, il passait capitaine et pour se conformer aux désirs paternels, au lieu de suivre ses goûts, il accepta une position dans le personnel enseignant du collège, et renonça à prendre du service dans l'armée régulière de Sa Majesté ; il était sous l'impression, en acceptant, que cette position était permanente, tant qu'il ne démériterait pas.

Je n'en dirai pas davantage ; je laisse la Chambre et le pays juger de la conduite du gouvernement envers ce professeur, qui a consacré les plus belles années de sa vie au service de cette institution. La Chambre et le public diront s'il a été traité équitablement et de manière à faire honneur au collège et à ceux qui en ont la direction.

J'ai actuellement un neveu parmi ces élèves, et pour le peu de temps qu'il a passé là, il a obtenu d'excellents rangs ; c'est un jeune homme qui promet, et je le verrais avec peine, son cours terminé, accepter une place dans l'enseignement de cette institution et s'exposer à être traité aussi cavalièrement que ceux dont il a été question. J'espère que le gouvernement reviendra sur sa décision et continuera le professeur Würtele dans son ancien emploi.

Sir ADOLPHE CARON : Je ne retiendrai la Chambre que quelques instants. Le côté technique de la question a été traité si à fond par le chef de l'opposition avant son départ pour l'Angleterre, que ce serait du temps perdu de revenir sur ce sujet. Tout le monde admettra qu'en fondant le Collège militaire Royal, feu l'honorable M. Alexander Mackenzie, alors premier ministre du Canada, a élevé un monument à sa mémoire, et ce monument, pour me servir de l'expression du chef de l'opposition, est la preuve de ses sentiments patriotiques et de l'intérêt qu'il portait aux questions impériales.

Il ne faut pas oublier que les règlements et le programme des études du Collège militaire Royal ont été préparés par un des plus grands experts de l'armée anglaise, en matière d'éducation et d'instruction militaires, le défunt général Hewitt, qui était alors lieutenant-colonel. Il a présidé aux destinées de cette institution assez longtemps pour être témoin de ses brillants succès. Il est mort, il n'y a pas bien longtemps, après avoir atteint le grade de général, et occupant un poste très important dans l'armée impériale.

N'oublions pas que sous les règlements établis par le colonel Hewitt, le collège a obtenu un succès incontesté. Les élèves de cette institution, en quittant le Canada, sont allés prendre place aux côtés des plus éminents et des mieux doués de ceux qu'ils avaient à rencontrer dans l'armée impériale.

Comme le disait l'honorable chef de l'opposition, pour juger du degré d'utilité du Collège militaire Royal de Kingston, il ne faut pas le comparer aux institutions impériales qui ont été fondées dans un autre but. Woolwich et Sandhurst sont des institutions où les élèves suivent un cours préliminaire,

pour pouvoir entrer dans le service impérial ; et ceux qui s'intéressent aux choses militaires de l'Angleterre, savent qu'après que ces jeunes gens qui ont pris du service ont obtenu leurs degrés à Sandhurst ou à Woolwich, doivent faire partie du personnel du collège, pour avoir droit aux promotions ouvertes à ceux qui ont subi ces examens.

J'ai toujours compris que l'idée qui a présidé à la fondation du Collège de Kingston était de former des hommes qui, dans un moment de besoin, seraient pleinement aptes à jouer un rôle éminent et important dans la défense du pays. Si ce n'est pas cette idée qui a présidé à la fondation du Collège militaire, il n'était pas nécessaire de l'établir uniquement pour des fins d'instruction, car sous ce rapport, nos grandes universités de l'Ontario, de Québec et des provinces maritimes répondaient amplement aux besoins. Notre but était de former des hommes possédant une instruction militaire complète et qui, si leurs services n'étaient pas requis pour la défense du pays, pourraient occuper d'autres positions dans la vie civile.

Cette distinction, à mon sens, a une grande importance. A Woolwich, à Sandhurst et autres institutions de l'Angleterre, un élève peut être apte à prendre du service dans l'infanterie, l'artillerie ou la cavalerie, mais s'il veut prendre ses degrés pour une plus haute position, il est obligé de suivre un autre cours dans une institution supérieure qu'on appelle le *Staff College*.

On s'est plaint ici que nous formons des hommes qui quittent le Canada et vont occuper des positions dans l'armée impériale, ou exercent la profession d'ingénieur dans la construction des chemins de fer aux États-Unis ou ailleurs.

Laissez-moi vous rappeler qu'en 1885, lorsqu'ont surgi ces regrettables événements qui sont maintenant du domaine de l'histoire, les élèves qui étaient dispersés dans tous les États-Unis et même dans d'autres pays, en apprenant qu'ils pouvaient être utiles à leur patrie, se sont immédiatement adressés au ministre de la Milice—j'avais alors l'honneur d'occuper cette position—pour offrir leurs services.

Je ne considère pas que c'était un désavantage, que ces hommes, après avoir reçu une instruction militaire au Collège de Kingston, soient allés à l'étranger ou dans l'armée impériale, acquérir de nouvelles connaissances et une plus longue expérience, pour revenir ensuite mieux qualifiés pour le rôle que nous attendions d'eux, quand le besoin s'en présenterait.

L'honorable ministre a réduit le cours de 4 à 3 ans. Si c'est une amélioration, j'avoue ne pas la comprendre. Le programme d'études préparé par le colonel Hewitt a formé des hommes qui se sont distingués dans l'armée impériale, en Afrique, au Soudan, etc., et il y a actuellement parmi eux le fils du juge Girouard, qui est chargé de la construction d'un chemin de fer sur la route de Khar-toun, et d'autres élèves du Collège militaire Royal de Kingston, à qui on a confié des postes pleins de responsabilité. Cela démontre que dans le service impérial, on considère que ces jeunes gens, malgré leur jeunesse, ont reçu dans cette institution canadienne une instruction qui leur permet d'occuper des postes éminents.

Je ne crois pas que le changement soit à l'avantage du collège. En Angleterre, on connaît les élèves qui ont été formés sous l'ancien régime. Dans l'armée impériale, on sait que les jeunes gens

qui sortaient de cette institution, possédaient toutes les qualités nécessaires, et avaient acquis le plus haut degré d'instruction militaire qu'on puisse attendre d'un homme qui se destine à prendre du service dans l'armée impériale. On peut en avoir la preuve dans le nombre de points obtenus par les élèves de Kingston dans les concours en Angleterre avec des hommes qui sortaient des différentes institutions et collèges d'Angleterre. Le résultat de ces examens, seul, prouve que l'instruction était aussi bonne qu'on pouvait le désirer.

Aujourd'hui, la durée du cours est réduite de 4 à 3 ans, et je crains que cela n'ait un mauvais effet. D'après l'expérience que j'ai acquise pendant que j'étais ministre de la Milice, je ne crois pas qu'il soit possible de consacrer plus d'heures par jour aux exercices et à l'étude que sous le régime du colonel Hewitt et du général Cameron ; et dans ce cas, il est impossible de croire qu'on puisse obtenir durant un cours de trois ans, le même degré d'instruction que dans un cours de quatre ans.

Je constate aussi que l'honorable ministre du Commerce, qui agit temporairement comme ministre de la Milice, a réduit le nombre des professeurs et que le professeur Duval qui enseignait le français a été destitué. J'étais certain que l'honorable ministre comprendrait la nécessité de confier à un Canadien-français ou à un Français l'enseignement du français dans cette institution. J'étais certain qu'il ne commettrait pas la faute de faire le contraire. Mais je considère qu'on a commis une grave erreur non seulement en réduisant la longueur des études, mais aussi en réduisant l'enseignement du français de trois ans qu'il était lorsque j'étais ministre de la Milice, à deux ans.

Ici, au Canada, nous sommes plus que d'autres, en position de comprendre l'importance qu'il y a à savoir le français et l'anglais. Ceux qui ont voyagé et qui ont visité l'Angleterre et le continent européen, savent que celui qui parle le français et l'anglais, peut faire le tour du monde. Il est possible que le français présente quelques-unes des difficultés dont l'honorable ministre a parlé. Il a prétendu que les Anglais n'avaient pas les mêmes dispositions pour apprendre le français, que les Français pour apprendre l'anglais. J'admets que la langue française offre des difficultés qu'on ne rencontre pas dans l'anglais.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que le français est beaucoup plus facile, sinon pour apprendre à le parler, du moins pour apprendre à le lire.

Sir ADOLPHE CARON : Le français ?

LE MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. BERGERON : Je ne le crois pas.

Sir ADOLPHE CARON : Le français est beaucoup plus difficile à écrire que l'anglais. Même pour des Français, notre grammaire est remplie de difficultés dont on se demande la raison d'être. Mais je crois avec le ministre du Commerce, qu'il est plus facile d'apprendre à lire le français que l'anglais. La lecture est une si jolie chose et offre tant d'attractions, qu'on a toujours hâte de surmonter les difficultés grammaticales pour connaître la littérature de cette langue. Si le français offre des difficultés, c'est surtout dans un pays comme le nôtre qu'il faut en tenir compte,

Le MINISTRE DU COMMERCE : En justice pour le colonel Kittson, je dois dire qu'il m'a laissé entendre qu'il se propose d'exiger une meilleure connaissance du français qu'avant. La plupart des élèves ne savaient pas du tout le français en arrivant au collège, et en savaient très peu en sortant.

Sir ADOLPHE CARON : Il entreprend peut-être plus qu'il ne pourra faire. Il prétend enseigner plus de français en deux ans que nous en quatre ans.

Le MINISTRE DU COMMERCE : On n'enseignait pas le français du tout.

M. BERGERON : J'ignore si l'on en enseignait, ou non, mais les élèves n'en apprenaient pas du tout.

Sir ADOLPHE CARON : J'ai assisté à plusieurs examens, et j'y ai entendu d'excellent français.

M. BERGERON : Par des Canadiens-français ?

Sir ADOLPHE CARON : Du temps que j'étais ministre, un grand nombre d'élèves du Collège militaire Royal parlaient assez bien français. Toute tentative pour diminuer la durée des études, toute tentative pour enseigner en deux ans la même somme de français qu'on enseignait autrefois en quatre ans, peut difficilement réussir. Au point de vue de l'économie, le tout se réduit à une somme de \$5,000 par année. Pendant que le gouvernement pourra se vanter de n'avoir économisé qu'une somme de \$5,000, il est à craindre que les changements apportés dans les règlements et le programme des études ne détruisent la confiance qu'on a eue, jusqu'à présent, dans cette institution.

Durant les derniers troubles du Soudan, l'Angleterre a accordé plusieurs commissions, en plus des quatre qui sont réservées, aux élèves du Collège militaire Royal de Kingston, parce qu'elle sait qu'avec un peu d'expérience pratique dans l'armée active, l'éducation qu'ils reçoivent dans cette institution en fait des hommes auxquels on peut confier des postes importants, et qu'ils s'en acquittent à l'honneur du Canada et de l'institution fondée par feu Alexander Mackenzie, alors premier ministre du Canada.

Ce collège a aussi fait beaucoup pour mieux faire connaître et apprécier le Canada en Angleterre. Je me rappelle un temps où le Canada n'occupait pas dans la mère-patrie la belle position qu'il occupe aujourd'hui. Notre position actuelle est due au fait que nos élèves ont pu prendre place aux côtés des hommes rompus à tous les secrets du service. Elle est due aussi au fait que plusieurs membres des équipes que nous avons envoyés en Angleterre, lui ont fait comprendre que les Canadiens lui étaient loyaux, et qu'il y en a parmi eux qui, par leur physique et l'éducation qu'ils ont reçue, sont préparés à prendre leur part des hasards de la guerre et capables de combattre aux côtés des meilleurs officiers qu'elle peut mettre en campagne. Le Canada est monté pas à pas, il a marché de progrès en progrès, et c'est avec peine que je vois rétrograder une de ses plus belles institutions.

Ce serait abuser du temps du comité de s'entretenir dans les détails des changements introduits dans le paragraphe des études, et je dirai seulement que le mieux est l'ennemi du bien. Le Collège de Kingston avant ces changements était aussi parfait qu'il

Sir ADOLPHE CARON.

pourrait l'être. La durée du cours était de 4 ans. Je dois dire aussi que nous avons eu l'avantage d'avoir les services des meilleurs officiers de l'armée anglaise pour diriger l'instruction de nos élèves. Le général Hewitt qui est mort tout dernièrement était une autorité reconnue en matière d'éducation militaire. Le major général Cameron était un homme distingué, non seulement comme un expert militaire, mais aussi comme savant, et on lui a confié des missions excessivement importantes qui exigeaient non seulement de grandes connaissances militaires mais aussi une grande science des mathématiques.

Le chef du gouvernement aurait dû y songer à deux fois avant d'opérer ces changements. Je sais l'intérêt que le chef actuel du gouvernement porte à cette institution, et je suis convaincu que s'il avait pu—en l'absence du ministre de la Milice à la suite d'un accident que nous déplorons—tous se rendre compte personnellement de la situation ces changements n'auraient pas eu lieu. Je suis persuadé et convaincu qu'ils ne feront aucun bien à l'institution, mais espérons cependant qu'ils n'en déduiront pas l'utilité.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'ai qu'une remarque à faire. J'admets entièrement l'importance de l'enseignement du français aux élèves. Voici le rapport confidentiel qui a été fait l'an dernier par le major général commandant des troupes, et je signale le passage suivant à l'attention de l'honorable monsieur.

J'ai assisté à la classe où le français est enseigné. Tous les élèves qui suivent ce cours sont au collège depuis plus de deux ans, et l'ignorance dont ils ont fait preuve est étonnante, surtout au Canada où le français se parle tant, et où, dirai-je, il est si important. Dans tout collège anglais, civil ou militaire, on aurait fait preuve de beaucoup plus de connaissances.

Sir ADOLPHE CARON : Le major général parle-t-il les deux langues ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député est plus en état d'en juger que moi. S'il désire avoir une conversation avec lui, je puis le faire venir.

M. BRITTON : Je me recommande à l'indulgence de la Chambre pour faire quelques remarques sur cette question, que je considère comme de la plus haute importance.

Je sais que pendant les dernières heures d'une session, le temps est mal choisi pour entreprendre une discussion prolongée, et aussi, à la prochaine session, si je suis encore ici, je me propose de profiter de la première occasion, pour signaler à l'attention de la Chambre non seulement les résultats que nous en attendions, mais aussi ceux que nous en obtenons. J'ai craint, durant ce débat, de voir provoquer contre cette institution des préjugés qui pourraient lui nuire. Nous savons tous que les critiques et les reproches qui se font jour dans cette Chambre sont souvent de nature à produire ce résultat, et à moins que la discussion ne soit complète et à moins que tous les faits ne soient mis au jour, il est à craindre qu'il n'en résulte quelque tort. Je vois avec plaisir que j'ai constaté que mes craintes étaient vaines après avoir attendu les discours du chef de l'opposition (sir Charles Tupper), de l'honorable député des Trois-Rivières (sir Adolphe Caron) et du ministre intérimaire de la Milice (sir Richard Cartwright).

L'honorable député (sir Adolphe Caron) a dit que c'était une institution aussi bonne qu'elle pouvait l'être, et cela était vrai autrefois; mais pour une cause quelconque, nous devons admettre que jusqu'à l'année dernière, le collège déclinait, et nous n'avons qu'à parcourir le dernier rapport de l'ex-commandant pour nous en convaincre. Je ne blâme pas le major général Cameron. J'ai dit, à la dernière session, ce que j'avais à dire relativement à sa destitution. Je ne jette pas tout le blâme sur lui, car, à mon avis, il a dû lutter contre des causes sur lesquelles il n'avait aucun contrôle, et qui militaient contre le collège, mais même en prenant son dernier rapport, nous voyons qu'un changement était absolument nécessaire, et le gouvernement a été assez heureux, si je comprends bien, pour se procurer les services de celui qui est aujourd'hui à la tête de cette institution. Le colonel Kittson nous arrive dans la fleur de l'âge, et j'ai pris la liberté de me renseigner sur son passé. En 1884-85, il était aide-de-camp du brigadier général à Aldershot; en 1885-86, aide-de-camp du général commandant de la division de l'ouest. En 1890, officier d'état major de district au Bangale. En 1891, il était dans l'Inde, puis il a servi comme sous-aide-adjutant général de l'armée lors de la campagne de Manipour. Il a été mentionné dans des dépêches et il a le droit de porter la médaille de Manipour "avec agrafe."

On verra que le colonel Kittson, le nouveau commandant, a de beaux états de service, et une certaine expérience de la guerre. Il nous arrive comme un homme versé dans le métier des armes, avec un passé sans tache et avec le désir de rendre cette institution aussi parfaite que possible. Et vu qu'il est à la fleur de l'âge, qu'il aime la profession qu'il a choisie et qu'il a du talent, je suis convaincu que l'institution peut devenir ce que tous les honorables députés qui ont parlé en cette Chambre désirent qu'elle soit dans l'intérêt du Canada.

Le chef de l'opposition a donné à entendre que le major général Gascoigne voulait se débarrasser d'un officier qui lui était supérieur; mais, comme l'a dit le ministre intérimaire de la Milice, quelle que soit la position du général Cameron dans l'armée, en ce qui concerne le Collège militaire, il est l'inférieur du major général Gascoigne. Les observations du chef de l'opposition ne sont guère appuyées par ce que nous voyons dans le dernier rapport du major général Gascoigne. A la page 18 de ce rapport, je vois quelques lignes que je vais lire :

Un nouveau commandant ayant été nommé, je n'ai pas l'intention de l'embarasser de mes recommandations. Qu'il suffise de dire que, d'après une conversation que j'ai eue avec lui, je suis convaincu que toutes ses idées sont excellentes pour ce qui se rattache à l'amélioration générale du collège.

Tout cela prouve que le major général désire donner au nouveau commandant l'occasion d'administrer le collège. Convaincu de sa compétence, il ne désire pas intervenir en donnant des instructions. Je vois que le major général Cameron n'a pas été satisfait des résultats donnés par le collège. Dans son rapport du 12 mars 1896, après avoir donné des statistiques complètes relativement à la milice canadienne, il dit :

D'après cela, je conclus que pour répondre aux besoins que requiert la défense du Canada, au moins 40 élèves devraient sortir du collège chaque année. Cela impliquerait qu'il y aurait au moins 160 élèves, pour l'instruction desquels le personnel d'officiers existant et le maté-

riel militaire qu'il y a au collège sont à peu près suffisants.

Il admet qu'avec le matériel militaire actuel du collège, l'on peut préparer 160 élèves pendant les quatre ans, ou quarante élèves par année, tandis que, de fait, le nombre en a été réduit bien au-dessous de ce chiffre. C'est une chose à laquelle il faut remédier, sinon, nous ruinerons complètement le Collège militaire. Comme je l'ai déjà dit, je ne suis pas prêt à jeter tout le blâme sur le major général Cameron, mais je dis que le Collège militaire Royal aurait de meilleurs résultats.

Il y a divergence d'opinion sur la question de savoir si le cours devrait être réduit à trois ans, et au sujet du cours d'instruction à suivre. Sur ce point, on se rappellera que les visiteurs du collège ont fait deux rapports, l'un de la majorité, et l'autre, de la minorité. M. Sanford Fleming a présenté son rapport de la minorité, et bien qu'il recommande peut-être une réduction beaucoup plus forte que ne le voudrait le commandant actuel, ce qu'il demande est, dans une certaine mesure, conforme à ce que l'on propose aujourd'hui. On ne demande pas du tout que le Collège militaire Royal donne simplement l'enseignement que l'on donne dans les collèges ordinaires, mais, autant que je puis comprendre l'arrêté du conseil, l'on se propose d'y donner l'instruction que l'on avait primitivement l'intention d'y donner; et vu que nous avons le rapport de la minorité des visiteurs en même temps que le propre rapport du major général Cameron, nous verrons que l'on doit essayer de suivre une autre ligne de conduite que celle que l'on a tenue.

L'objection faite au Collège militaire Royal, c'est que son utilité a cessé et qu'il coûte beaucoup trop cher. Quels sont les faits à ce sujet? Si nous admettons qu'une dépense de \$2,647,000 était nécessaire pour répondre à toutes les fins de la milice en 1896-97, comme nous l'avons admis en adoptant le budget, ou que \$1,887,056 sont nécessaires pour les mêmes fins en 1897-98, alors qu'est-ce, je le demande, en comparaison, que \$65,000, si tout le montant était demandé—mais le ministre de la Milice le réduit dans une certaine mesure—pour l'entretien de ce Collège militaire Royal? L'Etat a là des édifices et une position qui ne sauraient être surpassés; et, pour rendre complet le système militaire, en conservant ce collège pour l'instruction militaire des officiers, cette dépense est une simple bagatelle, si l'on considère l'importance d'une institution de ce genre pour le Canada. Quand bien même ce ne serait pas à d'autre point de vue que celui mentionné par l'honorable député de Trois-Rivières (sir Adolphe Caron),—la réclame qu'il fait pour le Canada, et l'instruction qu'y reçoivent nos officiers, qui, si le besoin s'en fait sentir, prendront part à la défense du pays—cela mériterait bien l'argent qu'il faut déboursier pour l'entretenir. Quand nous sommes prêts, comme nous le sommes toujours, à dépenser volontiers de l'argent dans des occasions comme celle-ci, et lorsque nous dépensons chaque année des sommes considérables pour envoyer des agents d'immigration dans toutes les parties du monde, quand nous faisons tant de dépenses pour faire connaître le pays, aucun de ceux qui font un examen convenable de la question ne voudrait un seul instant objecter à une dépense de \$60,000 ou \$65,000 pour une institution comme le Collège militaire Royal. Il y a aujourd'hui dans toutes les parties du monde des hommes qui ont

pris leurs degrés au Collège militaire, et partout ils restent les amis sincères du Canada, le défendant dans la mesure de leur influence.

Nous ne saurions guère limiter la valeur de ce collège au Canada ; et bien que ces hommes soient aujourd'hui absent, ils sont toujours prêts à revenir au Canada si le pays a besoin de leurs services.

M. TISDALE : Je poserai une couple de questions au ministre intérimaire de la Milice. Si j'ai bien compris l'honorable ministre, il a dit, l'autre jour, en réponse à une question posée par l'honorable député de Toronto-ouest, relativement au crédit de \$30,800 destiné à accorder des gratifications aux officiers qui vont être mis à la retraite, que le lieutenant-colonel John Gray, naguère inspecteur des munitions, ne recevrait pas de gratification, parce que la charge allait être abolie. Je désire faire observer à l'honorable ministre que bien que le colonel Gray n'eût occupé que peu de temps cette position, il avait été directeur des munitions avant d'être major de brigade, et qu'il avait rempli quelque autre charge avant d'être nommé à ce dernier grade : de sorte que, réellement, il a été quinze ou vingt ans dans le service militaire. En conséquence, je ne saurais comprendre pourquoi l'on n'a pas considéré favorablement son cas lorsque l'on a examiné ces gratifications. Je demanderai au ministre d'étudier la question.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ces faits n'ont certainement pas été signalés à mon attention. De prime abord, il semblerait un peu injuste que, dans les circonstances, le colonel Gray n'eût rien. Je ferai faire une enquête. Naturellement, comme le sait l'honorable député, ces arrangements ont été faits sous la direction du Dr Borden, qui, malheureusement, est retenu loin d'ici. Je suis parfaitement sûr que lorsque la question sera portée à son attention, il l'examinera de façon à rendre pleine justice à l'officier en question.

Sir ADOLPHE CARON : Il m'a été donné, lorsque j'étais ministre de la Milice, de connaître les services que le colonel Gray a rendus à nos corps militaires. C'était l'un des officiers les plus compétents que nous eussions dans le service. Il a pris part à la campagne de 1885 pour la suppression des troubles. Dans toute les charges qu'on lui a confiées, il a rempli ses devoirs d'une manière satisfaisante pour le ministère. Il ne s'agit pas de savoir pendant combien de temps il a occupé la position qu'il occupe aujourd'hui. Il a pris une part marquante à l'organisation des bataillons ; il a commandé une batterie d'artillerie, et c'était l'un des officiers les plus distingués du corps. Il a aussi été major de brigade, comme l'a dit mon honorable ami ; et, depuis que j'ai quitté le ministère, je sais qu'il a continué à remplir ses devoirs d'une manière parfaitement satisfaisante.

C'est à cause de sa compétence qu'on l'a choisi pour remplir la position qu'il a occupé jusqu'à l'époque où il a été renvoyé. Si ces gratifications doivent être distribuées parmi les membres de la milice qui doivent être mis à la retraite, je crois que ce ne serait pas rendre justice à un fidèle serviteur du public, à un homme qui a toujours rempli les différentes charges qu'on lui a confiées avec honneur pour lui-même et avec satisfaction pour le ministère, si on le laissait de côté ; et lorsque l'honorable ministre qui dirige aujourd'hui le ministère

M. BRITTON.

examinera la question, il admettra avec moi, je crois, que le colonel Gray ne doit pas être oublié.

M. TISDALE : J'ai une autre question à poser à l'honorable ministre. C'est à propos de l'équipement Oliver. L'année dernière, j'ai soulevé la question. Le ministre l'étudiait alors. J'ignore si elle a été signalée à l'attention de mon honorable ami en sa qualité de ministre intérimaire de la Milice, de manière à lui permettre d'arriver à une conclusion à ce sujet ; mais la chose vieillit un peu, et si nous voulons l'adopter, ce sera bientôt fait. Si j'ai bien compris, le ministre de la Milice a dit, l'année dernière, qu'il désirait avoir quelque épreuve avant de rendre une décision finale. Mon honorable ami pourrait-il me dire quelque chose à ce sujet ? Je vois qu'il n'y a rien dans le budget. C'est une question de \$5,000. L'ex-gouvernement a adopté un arrêté du conseil relativement à un droit de brevet par toute la Confédération.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député comprendra que, pour des questions de cette nature, il a fallu nécessairement laisser de côté certaines choses, à cause de la maladie du Dr Borden. Je crois qu'un certain nombre d'échantillons ont été envoyés ici pour essai, et un certain nombre de séries sont aujourd'hui distribuées aux corps permanents.

M. WALLACE : Je demande que le gouvernement reconnaisse d'une manière quelconque les services du colonel Gray, qui a été l'un des volontaires de 1866, lors de l'incursion féminine, et qui, depuis, a toujours été membre actif de la milice. Pendant plusieurs années, il a été l'officier commandant de la batterie de campagne de Toronto et c'était un officier très fidèle et très compétent. Il a mis la batterie sur un pied de très grande efficacité, et, à mon avis, le gouvernement devrait certainement reconnaître ses services en lui accordant une gratification juste et raisonnable.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je me rappellerai la chose. C'est la première fois qu'elle est signalée à mon attention, et je crains que les gratifications demandées ne soient pas suffisantes pour payer à présent le colonel Gray, mais je n'oublierai pas la chose.

M. TISDALE : S'il n'y a pas d'autre budget supplémentaire, cette année, je demanderai que si l'on est d'avis que le colonel Gray a droit à une gratification, elle lui soit accordée comme si elle avait été soumise cette année.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'appellerai spécialement l'attention de M. Borden sur la question.

La résolution est adoptée.

Agrandissement du canal de Lachine. \$216,000

M. FOSTER : Avant que ce crédit soit adopté, je désire demander des renseignements au sujet de certains documents dont la production a été ordonnée depuis longtemps, mais qui n'ont pas encore été produits. La dernière fois que nous avons discuté ces estimations, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a promis de nous donner un état des destitutions qui ont eu lieu sur

les différents canaux et une liste des personnes nommées pour remplacer les employés renvoyés.

Outre cela, j'ai aussi demandé un relevé relatif aux commissaires nommés pour entendre le procès de ces partisans agressifs. J'ai eu beaucoup de peine au sujet de ce relevé, et lorsqu'il a été soumis, j'ai constaté qu'il était incomplet et que les renseignements dont j'avais besoin spécialement au sujet des commissaires qui présidaient des enquêtes le long du chemin de fer Intercolonial ne s'y trouvaient pas. J'ai donné avis en temps opportun ; la Chambre a ordonné la production de cet état, et l'honorable premier ministre l'a promis mainte et mainte fois. Cependant, nous ne l'avons pas encore, et j'ai l'intention, à l'heure qu'il est, d'objecter à l'adoption des présents crédits jusqu'à ce que l'on me réponde d'une façon satisfaisante et que l'on me dise pourquoi l'on n'a pas encore soumis cet état, dont la production a été ordonnée par la Chambre il y a un mois et qui a été promis mainte et mainte fois par le premier ministre. Qu'on en ait retardé la production de propos délibéré ou par négligence, ce n'est pas une excuse, ni dans un cas, ni dans l'autre.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je dirai seulement à l'honorable député qu'en ce qui concerne les états se rattachant à mon ministère, j'ai dit, non pas une fois, mais à plusieurs reprises à mes fonctionnaires, d'en hâter la préparation. J'ai fait écrire aux officiers des différents canaux, et quelques-uns des états n'ont pas encore été envoyés. Le relevé ordonné relativement aux examens sur le chemin de fer Intercolonial est très volumineux. Il y a une quantité considérable de documents et de témoignages, et je ne saurais faire plus que de faire préparer le rapport par le personnel à ma disposition. Il me sera impossible de faire déposer à cette session les documents sur le bureau de la Chambre avec le personnel dont je puis disposer. J'en suis tout aussi peiné que l'honorable député, mais le ministère a fait tout ce qu'il a pu. Les employés ne manifestent pas la moindre disposition à retarder leur travail, ils n'ont aucun encouragement de ma part à le retarder, et je ne puis pas faire plus que ce que j'ai fait sous ce rapport.

Je suis peiné que l'honorable député éprouve du mécontentement au sujet de ce retard, mais qu'il soit convaincu que la chose est tout à fait inévitable.

M. FOSTER : Je ne crois pas que cela soit satisfaisant le moins du monde. A ma connaissance, M. Williams a été nommé commissaire pour parcourir le chemin de fer Intercolonial, puis il a tenu des enquêtes pendant les trois derniers mois. Ni la commission de M. Williams, ni un seul mot des témoignages rendus devant lui pendant les trois derniers mois n'ont même été produits. Si le chef du ministère ne peut pas obtenir de ses fonctionnaires un état en trois ou quatre jours, cela doit provenir de choses étrangères au département. Je ne suis pas disposé à refuser de recevoir une excuse raisonnable, mais je le demande à la Chambre et au chef actuel du gouvernement, l'excuse donnée par l'honorable ministre peut-elle être acceptée ? Personne n'ignore que l'on pourrait obtenir ces relevés en 24 heures si l'on en avait besoin.

M. HAGGART : Si je comprends bien, l'honorable ministre possède à l'heure qu'il est les renseignements. Il dit que les bordereaux de salaire de tous les canaux arrivent au bureau avec les rapports des destitutions et des nouvelles nominations, et le ministère doit examiner ces bordereaux et ces rapports avant de payer les employés, et je suis certain que si l'honorable ministre demandait un rapport à M. Pottinger au sujet des destitutions qui ont eu lieu sur ce chemin, il pourrait l'avoir en moins dans cinq jours.

M. SPROULE : La dernière fois que le budget a été soumis, j'ai aussi posé quelques questions au sujet des destitutions qui ont été faites sur le canal du Sault Sainte-Marie, mais l'honorable ministre n'a paru rien connaître à leur sujet. Cela porte à croire que l'honorable ministre ou ses employés ont tort, car rien ne s'oppose à ce que ces renseignements soient préparés en moins de quelques heures, et nous sommes naturellement amenés à cette conclusion : que l'on n'est pas très disposé à fournir ces informations à la Chambre. Cette antipathie est très injuste pour la Chambre, car il nous reste maintenant très peu de temps pour discuter ces questions. L'honorable ministre ne saurait dire qu'il ignorait la chose, car plusieurs fois l'on a appelé son attention sur ces questions.

Si je l'ai bien compris, il dit qu'il n'est pas prêt à fournir ces renseignements. Assurément, il aurait pu demander à ses fonctionnaires de les fournir, ou, s'il l'a fait et qu'ils ne les aient pas donnés, il a renvoyé des employés pour des raisons plus futiles que la désobéissance. A mon avis il devrait avoir ces renseignements pour la Chambre. Il est très déraisonnable, d'après moi, que l'on nous donne les renseignements que nous demandons avec tant de répugnance et qu'on nous les donne d'une façon si incomplète que nous ne sommes pas même en état de juger intelligemment si nous devons, ou si nous ne devons pas, voter ces crédits.

M. FOSTER : Je donnerai un avis qui, je crois, hâtera la besogne ; c'est que nous devrions suspendre tous les crédits se rattachant aux chemins de fer et aux canaux et continuer l'examen des autres ; car, sans vouloir montrer de l'entêtement ou quelque chose de ce genre, je dirai à la Chambre qu'il nous faut ces renseignements avant l'adoption de ces crédits. On épargnera certainement du temps en nous permettant de continuer l'examen des autres items, puisque le ministre s'ingénie à nous trouver ces renseignements.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je n'ai pas la moindre objection à ce que l'item reste en suspens, et je puis rester ici aussi longtemps que l'honorable député. Je consens volontiers à ce que la discussion de l'item continue tant qu'on le jugera nécessaire.

M. FOSTER : Très bien ! Nous acceptons le défi, et nous resterons.

Canal de la Vallée de la Trent..... \$650,000

M. BENNETT : J'aimerais demander à quelles entreprises l'on destine les \$650,000 qui figurent dans le crédit primitif pour le canal de la Vallée de la Trent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a pas été adjugé de nouvelles entreprises au sujet du canal de la Vallée de la Trent. Les entreprises pour lesquelles ces crédits doivent être payés étaient en voie d'exécution durant la dernière session du parlement. Je puis donner les items à l'honorable député s'il le désire.

M. BENNETT : Relativement au canal de la Vallée de la Trent, je désire faire quelques observations. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails des travaux, ni de parler de l'importance de l'entreprise soit au point de vue local, soit au point de vue national, car cette question a été traitée dans des occasions précédentes. Mais je me propose de parler du manque de parole dont les ministres se sont rendus coupables en ce qui se rattache à cette grande entreprise.

On a dépensé une somme considérable sur le canal, et le budget montre que, cette année, l'on a l'intention d'affecter \$650,000 aux entreprises non complétées. L'année dernière, le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait une chose très recommandable en parcourant le canal et en l'inspectant personnellement : et, bien que j'admette qu'à un banquet donné en son honneur à Peterborough il a déclaré qu'il n'était pas prêt à dire qu'il conseillerait à ses collègues de continuer les travaux, cependant, il nourrissait de bonnes espérances, et, à ceux qui l'écoutaient, il a dit qu'il était tout à fait pénétré de l'importance de l'entreprise. Mais dans le budget primitif, je ne vois rien qui prouve que les partisans du cabinet dont les circonscriptions sont situées le long de ce canal ont cherché à obtenir de nouveaux crédits à l'entreprise. Le budget supplémentaire est produit, et les honorables députés d'Ontario-nord (M. Graham), de Victoria-sud (M. McHugh), de Peterborough-est (M. Lang), d'Hastings-est (M. Hurley), de Simcoe-nord (M. McCarthy), et, le dernier, mais non pas le moins important, l'honorable député d'York-nord, le directeur général des Postes (M. Mulock), n'ont pas été capables, évidemment, de porter le gouvernement à dépenser un dollar de plus que ce que l'on avait décidé de dépenser. Sous ce rapport, nous avons des motifs de nous plaindre spécialement du directeur général des Postes. En février dernier, l'honorable ministre est venu dans la circonscription de Simcoe-est, dirigeant, au nom du gouvernement, une campagne électorale contre mon humble personne en ma qualité de candidat de l'opposition. Et si jamais le directeur général des Postes a montré de l'enthousiasme, c'est lorsqu'il a décrit l'importance du canal de la Vallée de la Trent. Il a fait remarquer que pendant des années, cette grande entreprise nationale, en dépit des protestations du parti libéral, n'avait pas été poursuivie ; mais aujourd'hui que ce parti était au pouvoir, aujourd'hui qu'il occupait la position de ministre de la Couronne, la population pouvait être assurée que les travaux seraient poussés avec une énergie des plus dignes d'éloges, qu'ils seraient poussés même avec une vigueur encore plus grande si le candidat du gouvernement était élu dans Simcoe-est. Je ne puis m'empêcher de croire que c'est la défaite du candidat du gouvernement dans cette circonscription qui a porté le gouvernement à négliger l'entreprise comme il le fait dans la présente circonstance.

Je dirai seulement ce que j'ai déjà dit : que c'est une entreprise qui mérite d'appeler l'attention du M. BENNETT.

gouvernement. Je suis peiné de voir que les partisans du gouvernement font la sourde oreille aux demandes des électeurs qu'ils représentent, et qu'ils se montrent tellement indifférents en ce qui touche à cette entreprise, qu'aucun de ces députés ne se lève pour l'appuyer.

De deux choses l'une : ou cette absence de nouveaux crédits est due à ce que ces députés se sont adressés au ministre et n'ont pas été écoutés, ou ils n'ont fait aucune démarche. J'aime à croire, pour leur propre réputation, qu'ils ne se sont pas adressés au ministre, car, s'ils l'ont fait et que le ministre leur ait fait la sourde oreille, ces messieurs ont dû arriver à la pénible conclusion qu'ils n'ont aucune influence auprès du ministre.

C'est la seule entreprise publique d'intérêt général et de grande importance aujourd'hui en voie d'exécution dans la province de l'Ontario. Tandis que l'on jette des millions dans les provinces de la Colombie-Anglaise et de Québec, assurément, l'on devrait avoir quelque égard pour la grande province que l'on exploite, l'Ontario, en ce qui concerne les travaux publics.

Je ne puis qu'exprimer que les partisans du gouvernement qui demeurent le long du canal ne lui ont pas du tout demandé son appui, moins qu'au contraire, ils se sont adressés en vain au gouvernement. S'il y a une circonscription qui eport à ces travaux un intérêt égal à celui de la circonscription de Simcoe-est, que j'ai l'honneur de représenter, c'est bien la division électorale d'York-nord représentée par le directeur général des Postes, et je ne puis m'empêcher de croire que puisque le directeur général des Postes fait de grands efforts pour tâcher de combler le trésor épuisé en économisant de petites sommes d'argent sur les entreprises du service postal, tandis que des sommes considérables sont dépensées dans d'autres provinces, ses collègues auraient dû le récompenser en affectant des crédits à ces grands travaux qui sont d'une importance si considérable pour la province de l'Ontario et pour la circonscription qu'il représente. Je suppose qu'à cette époque avancée de la session, il me serait inutile de m'adresser à l'honorable ministre ou à ses collègues pour leur demander d'accorder de nouveaux subsides pour cette entreprise, et je ne puis qu'exprimer le regret de ce que le gouvernement n'ait pas répondu aux désirs de la population qui habite le long du canal et qui n'a pas eu d'entreprises importunées cette année. Si les partisans du gouvernement qui habitent le long du canal sont satisfaits lorsque le gouvernement ne les écoute pas, ils n'expriment pas les désirs de leurs commetants.

Le directeur général des Postes, surtout, a promis aux électeurs de Simcoe-est que ces travaux seraient entrepris et poussés avec plus de vigueur que par le gouvernement conservateur, et qu'on ne retarderait pas ces travaux pour s'en servir comme d'un engin électoral, mais qu'ils seraient promptement exécutés.

M. FOSTER : J'aimerais, si possibilité il y a, avoir du gouvernement une réponse sur la question de savoir s'il croit qu'il est bon de refuser à la Chambre des renseignements qu'elle a le droit de demander, des renseignements que tout député a le droit d'avoir. Tous ceux qui n'ignorent pas ce que c'est qu'un gouvernement constitutionnel, tous ceux qui n'ignore pas comment ce système a été appliqué dans ce pays, ceux-là savent que le plus humble membre de cette Chambre a le droit de

s'adresser aux ministres et de poser à chacun d'eux n'importe quelle question raisonnable, et qu'il a le droit d'avoir de chacun d'eux tous les renseignements raisonnables relativement à son ministère.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** (M. Davies) : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a dit qu'il permettrait que cet item restât en suspens.

M. FOSTER : Si l'item reste en suspens, naturellement, cela épargnera du temps.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** : Le ministre vient de dire qu'il resterait en suspens.

M. FOSTER : Alors, je ne pourrai pas faire l'excellent discours que j'étais à la veille de prononcer sur la constitution.

Traitement des membres de la commission des examinateurs et autres dépenses découlant de l'Acte du service civil, y compris \$250 pour le secrétaire et \$100 pour un commissaire, lesquelles sommes peuvent être payées à des membres du service civil nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil. \$2,450 00

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Il y a une augmentation de \$150 provenant de ce qu'il existe une différence entre les traitements accordés aux examinateurs. Ils doivent recevoir \$400 chacun, mais pour une raison quelconque qu'il m'a été impossible de découvrir, l'un des examinateurs ne recevait que \$250 ; et ce crédit les met tous sur un pied d'égalité.

Département des Affaires des Sauvages— Pour pouvoir au paiement d'une gratification au secrétaire particulier de l'honorable surintendant général des Affaires des Sauvages, du 1er janvier au 30 juin 1897.....	\$100 00
Pour pouvoir au paiement d'une somme due à Edward-R. McNeill, pour services rendus comme sténographe et clavigraphiste, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil.....	25 00
Nouvelle somme requise pour aide aux écritures et autres.....	504 74

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** : Quant au premier item, le paiement des appointements du secrétaire particulier durant l'année courante, n'a pas été prévu, et, comme ça été la coutume pendant les années précédentes, l'on demande aujourd'hui un crédit pour rémunérer M. McKenna des services qu'il a rendus en cette qualité. Quant à l'item de \$504.74, l'explication est celle-ci : le crédit voté pour ce service dans le budget principal de l'année courante était de \$1,300. On a trouvé que cette somme était insuffisante vu qu'il est nécessaire d'employer des clavigraphistes surnuméraires ; et la maladie ayant obligé deux commis de s'absenter, il nous a fallu faire pour les services dont ils étaient chargés des dépenses plus considérables que nous en aurions fait si ces commis avaient été disponibles. Après le 30 juin, les dépenses seront considérablement réduites dans cette division. M. Edward-R. McNeill, les affaires le nécessitant, a été engagé pendant un mois sur l'autorisation de l'aide-surintendant général.

M. SPROULE : Quel est le traitement attaché à sa position régulière ?

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** : Je ne saurais le dire. Il retire ce supplément.

M. BERGERON : Où est le ministre de l'Intérieur ? Est-ce que la question des écoles n'est pas encore réglée ?

M. SPROULE : Nous n'avons eu aucune explication de ce crédit. Le traitement de ce commis peut être de \$1,000 ou de \$2,000, et nous n'avons eu aucune explication, si ce n'est qu'il est employé et salarié dans un département, et que nous lui votons un supplément dans un autre. Il reçoit peut-être un traitement suffisant dans le département auquel il appartient.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** : Je vais lire à l'honorable député l'explication donnée par le ministre. M. McNeill a été engagé pendant un mois sur l'autorisation de l'aide-surintendant général. Les crédits votés par le parlement pour services supplémentaires devinrent épuisés. Ses services auraient été rémunérés à même ces crédits dans le cours ordinaire des choses, et quand il y eu des fonds, on refusa de le payer, parce qu'il n'avait pas subi l'examen préliminaire requis par la loi relative au service civil avant d'avoir fait les travaux dont il voulait se faire payer.

M. SPROULE : D'après la loi, il ne pouvait pas réclamer un seul dollar.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** : En conséquence, nous demandons au parlement de voter ce crédit.

M. SPROULE : Si j'ai bien compris, le ministre a dit que parce que les fonds étaient épuisés, il ne pouvait pas être payé, et si les fonds n'eussent pas été épuisés, il n'aurait pas pu être payé, et s'il eût été payé, il l'aurait été illégalement.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** : L'honorable député voit l'explication : il était employé par l'ancien aide-surintendant général, qui le payait à même les crédits généraux votés pour ce service, et cela, sans qu'il fût besoin de faire de demande au parlement. Une loi fut adoptée stipulant que personne ne serait employé à moins de subir l'examen préliminaire. Naturellement, il fut impossible à l'auditeur général de payer ce commis qui avait été employé en qualité de sténographe et de clavigraphiste.

M. SPROULE : Avant l'adoption de la loi.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** : Oui, et il fut payé avant l'adoption de la loi, à même les crédits généraux. Puis, lorsqu'il eût travaillé pendant un mois après l'adoption de la loi, l'auditeur général ne voulut pas le payer, et, en conséquence, nous demandons au parlement de lui voter la somme d'argent que nous lui devons.

M. BERGERON : A quoi servent les mots "nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil" ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Parce que la loi relative au service public défend le paiement d'un compte de cette nature, et il nous faut venir ici et, pour faire ce paiement, obtenir du parlement un crédit spécial.

M. BERGERON : Je sais que ce n'est pas dans le département de mon honorable ami. Cela prouve une fois de plus que si cette question des écoles avait été réglée d'une façon satisfaisante, le ministre de l'Intérieur serait ici.

Conseil privé—Pour pourvoir au salaire d'un messager autre que ceux qui ont passé l'examen du service civil, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil..... \$303 00

M. FOSTER : On semble avoir pris l'habitude de pourvoir au salaire d'un messager autre que ceux qui ont passé l'examen du service civil.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est pour un de vos vieux amis qui est là pendant tout le temps.

M. FOSTER : Combien de milliers de personnes ont passé l'examen du service civil ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne le sais pas.

M. FOSTER : Est-ce un bon messager ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il a toujours été là.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.
Dépenses éventuelles..... \$800 00
Pour acquitter des arrérages d'abonnement à des journaux et autres publications..... \$1,000 00

M. FOSTER : Quelles sont ces dépenses éventuelles ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce sont tous des journaux conservateurs auxquels vous vous étiez abonnés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-chef du ministère m'a dit qu'il faudrait \$1,000 pour acquitter les arrérages d'abonnements à un certain nombre de journaux.

M. BERGERON : Avez-vous renvoyé tous ces journaux conservateurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Ce sont des arrérages d'abonnement à des journaux reçus depuis trois à dix ans. On a constaté que ces journaux étaient envoyés au ministère, et je suppose qu'il était difficile de les renvoyer. En tout cas, les comptes ont été reçus au ministère, et ils sont impayés.

M. SPROULE : Serait-ce trop exiger de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux que de lui demander de donner la liste de ces journaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis vous en procurer une liste si vous m'en donnez le temps.

M. FOSTER : Le ministre dit qu'il a renvoyé tous ces journaux ; voudrait-il nous dire, maintenant, M. BERGERON.

nant, si, oui ou non, il va les remplacer par d'autres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fait prendre des abonnements à quelques autres journaux.

Imprimerie et papeterie—Pour pourvoir au paiement de G.-S. Hutchison, pour trois mois de services à partir du 31 mars 1897, et M.-P. Mungovan, pour deux mois de services à partir du 12 avril, au raison de \$400 par année chacun, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil..... \$106 66

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce sont deux hommes employés par l'imprimeur de la reine qui n'ont pas passé l'examen préliminaire, et il nous faut leur voter ce crédit.

M. FOSTER : Pourquoi ne vous servez-vous pas de la liste ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce sont des hommes qui possèdent des connaissances spéciales.

Ministère de la Milice et de la Défense—Pour payer à G.-S. Maunsell, commis de 3e classe, en allocation pour le temps qu'il a rempli la charge d'architecte en chef du 1er octobre 1896 au 31 mars 1897, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil..... \$ 200

Pour pourvoir aux appointements de P. Weatherbe, nommé architecte, département de la Milice et de la Défense, A. du C. 22 février 1897—Appointements de commis de 1re classe, du 1er avril au 30 juin 1897, à \$1,400..... \$ 350

Pour pourvoir aux dépenses éventuelles du département, du 1er avril au 30 juin 1897 :—
Aide aux écritures et autre..... \$ 600
Impressions et papeterie..... 1,200
Divers..... 750
\$2,550

M. SPROULE : Comment G.-S. Maunsell reçoit-il, et où est-il employé ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il était commis de troisième classe, mais c'est, me dit-on, un homme qui a beaucoup plus de compétence qu'un commis de troisième classe ordinaire, et, à la retraite de M. White, qui était l'architecte du département, c'est lui qui a fait la besogne pendant six mois. Cette allocation lui est accordée pour rémunérer le travail qu'il a fait. Ses appointements étaient très modiques, seulement \$400 ou \$500 par année, et il a reçu une gratification de \$200 pour ses travaux supplémentaires. Les autres crédits s'expliquent d'eux-mêmes. M. Weatherbe a été nommé à un emploi vacant, et son traitement date du premier avril.

M. BERGERON : Est-ce que M. White a complètement quitté le service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On me dit qu'il a été renvoyé.

M. FOSTER : Le ministre du Commerce entend-il reconnaître le principe que tout commis qui, temporairement, pendant l'absence d'un commis d'une classe supérieure, remplit les fonctions de ce dernier, devra recevoir la différence qui existe entre son traitement et celui de l'employé qu'il remplace ?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je ne lui donne pas la somme que représente cette différence. Dans un cas, le traitement était de \$1,400; et, dans l'autre, de \$400. La différence se serait élevée à \$500; et je ne lui accorde que \$200.

M. FOSTER: Mais c'est admettre le principe que s'il arrive qu'un commis de troisième classe fasse la besogne d'un commis d'une classe supérieure, il a droit au traitement de ce dernier. Cette coutume était suivie assez généralement, mais durant les huit ou dix dernières années, ce n'est que dans des cas exceptionnels où on l'a suivie. Nous suivions le principe posé par sir John Macdonald, lequel portait qu'il n'était pas bon qu'un commis dans cette position eût la différence existant entre les traitements, ou qu'il touchât même une allocation. Le fait de choisir un employé pour remplir cette charge est considéré comme une marque de confiance et augmente les espérances d'une promotion.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Ce monsieur recevait des appointements extrêmement modiques. Il n'avait pas été nommé par nous, je crois.

M. FOSTER: Non, il a été nommé par nous.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Il touchait des appointements très modiques, beaucoup moindres, je crois, que ceux auxquels lui donnaient droit ses aptitudes, et le Dr Borden l'a promu à la deuxième classe.

M. FOSTER: Je ne dis rien au sujet de sa compétence.

Ministère de l'Agriculture—Traitement
omis dans le budget principal \$175
Nouvelle somme requise pour dépenses
éventuelles jusqu'au 30 juin 1897..... \$2,150

M. FOSTER: A quoi sont destinés ces crédits?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Le premier provient d'un changement. En préparant le budget, nous nous attendions à ce que l'un des commis fût promu à la première classe, mais les places étaient remplies parce que mon prédécesseur n'avait pas mis à la retraite un des employés comme il avait eu l'intention de le faire, et il m'a fallu laisser son nom sur la liste des commis de deuxième classe. Le sous-chef du ministère avait mis au minimum le traitement des commis de deuxième classe, mais en conséquence de l'augmentation statutaire des années précédentes, le traitement était de \$175 de plus que la somme fixée alors par le sous-chef.

M. FOSTER: Ce n'est qu'une régularisation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE: Oui. Le second item est dû à ce que, l'année dernière, j'ai demandé \$7,500 pour payer des commis surnuméraires. J'ai agi ainsi, vu que je suis arrivé au ministère à la fin du dernier exercice, et que j'espérais que les crédits ordinaires préparés par mes prédécesseurs seraient suffisants pour l'année suivante.

Plus tard, j'ai constaté qu'il y avait toujours eu des estimations supplémentaires, quelquefois jusqu'au montant de \$3,000, et que le total de ces derniers formerait une somme beaucoup plus élevée que \$7,500. Nous constatâmes que la

somme était insuffisante. Sur ce montant de \$2,100, \$600 sont destinés à mon secrétaire comme une somme additionnelle à son salaire ordinaire de \$600. Dans certains départements, ceci est payé sur le crédit ordinaire, mais dans mon département, peut-être par erreur, ce montant est payé à même les crédits votés pour les dépenses éventuelles ordinaires. Cette somme ne se serait donc pas élevée à plus de \$1,500 sans ce fait. Lorsque j'ai pris charge du département, ce montant était nécessaire pour payer certains commis surnuméraires qui s'y trouvaient. J'ai réduit le nombre de ces derniers considérablement, mais il m'a été impossible d'atteindre plus bas que ce nombre.

Département de la Justice.—Pour payer à F.-H. Gisborne, service supplémentaire durant la première session de 1896, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil..... \$150

M. CHOQUETTE: Ce n'est pas mon intention de trouver à redire, parce que ce montant d'argent a été payé à M. Gisborne pour services supplémentaires, parce que c'est un excellent avocat et un bon employé; mais je désire appeler l'attention du gouvernement sur l'injustice commise dans ce département à l'égard des avocats français et de la province de Québec. Je dois ajouter que le gouvernement actuel n'est pas responsable de cet état de choses, parce que j'ai déjà fait remarquer ce fait à l'ancienne administration, mais sans succès. Je dois demander à mes honorables amis de rendre justice dans ce département à l'élément français, aux avocats et à la population de la province de Québec en général. Nous ne pouvons trouver dans ce département un seul employé qui puisse lire et écrire en français suffisamment bien pour lire une lettre qui y est envoyée, et vous ne pouvez trouver dans le département un seul employé connaissant le droit civil de la province de Québec. Cet état de choses doit cesser. Je demande au gouvernement de remédier sans retard à cette injustice commise par l'ancienne administration. Je vais ajouter un fait de plus pour prouver l'injustice commise à l'égard de la province de Québec dans ce département; l'année dernière, il y avait un assistant-greffier en loi français, M. Mignault, qui était employé sous les ordres de M. McCord.

Une VOIX: Qui ne connaissait aucune loi.

M. CHOQUETTE: Il connaissait la loi, bien qu'il fût un tory. Il se démit de sa position, et fut remplacé par un homme de l'Ontario, M. O'Brien, un excellent garçon, mais je crois que sa nomination était une injustice à l'égard de la province de Québec. Je mentionne ce fait pour prouver que nous ne sommes pas traités comme nous devrions l'être, et je demande au gouvernement actuel de réparer cette injustice. Je dis que nous devons avoir dans le département de la Justice un avocat canadien-français capable de lire et d'écrire le français, et nous savons tous que les avocats canadiens-français peuvent lire et écrire l'anglais. Je dis que nous devrions avoir dans le département de la Justice un employé qui connaît le droit civil de la province de Québec.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Mon honorable ami (M. Choquette) veut-il prétendre que le solliciteur général ne connaît pas le droit français, et qu'il est incapable de lire et d'écrire le français?

M. CHOQUETTE : Je faisais allusion aux employés, et non aux ministres. M. Newcombe et Gisborne sont de bons employés, mais ils ne peuvent lire et écrire le français, et ils ignorent la loi de la province de Québec. C'est notre droit d'avoir un avocat canadien-français dans cette position, et nous devons l'obtenir.

M. QUINN : Est-ce que M. Power comprend la loi de la province de Québec ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Choquette) a fait allusion à l'ancien assistant greffier en loi de la Chambre. Je dois dire que M. O'Brien a été nommé par mon prédécesseur.

M. CHOQUETTE : Je le sais.

M. l'ORATEUR : Si je comprends bien, M. McCord connaît aussi bien le français que l'anglais, de sorte que les remarques faites par M. Choquette n'auraient pu s'appliquer à lui.

M. CHOQUETTE : Je prétends que lorsqu'un avocat canadien-français a donné sa démission, il aurait dû être remplacé par un autre avocat canadien-français de la province de Québec. Je sais que l'Orateur actuel n'est pas responsable de ce fait, et que toute la responsabilité en retombe sur l'ancienne administration.

M. BERGERON : M. Mignault avait été nommé avec un salaire de \$1,800, et l'entente que son travail se bornerait au temps de la session, puisque le travail du greffier en loi se termine en même temps que la session, ou quelques jours après. Il occupa la position durant une session et s'acquitta de ses devoirs à la satisfaction de tous. M. Mignault est un excellent avocat, connaissant parfaitement bien le droit civil et le droit constitutionnel. Il est l'un de nos jeunes gens les plus brillants de la province de Québec. Le précédent orateur donna ordre à M. Mignault de demeurer ici toute l'année, et comme il pratique en qualité d'avocat dans la province de Québec, où il est secrétaire de la rédaction des rapports judiciaires, il donna sa démission. Je conviens avec mon honorable ami (M. Choquette) qu'il aurait dû être remplacé par un avocat de la province de Québec, mais l'ex-Orateur l'a remplacé par un monsieur de l'Ontario du nom d'O'Brien.

M. SPROULE : Il me semble qu'il n'est pas sage de vouloir établir le principe que parce qu'un Canadien-français ou un Anglais occupe une position qui devient vacante, il doit être remplacé par une personne de la même nationalité. Ce n'est que l'aptitude de l'employé à remplir cette position qui devrait être prise en considération, et non pas la question de savoir s'il est Anglais ou Français. Il y a certaines positions dans le service public où il est nécessaire d'employer un officier familier avec la langue française, mais celle dont il est ici question n'est pas une de celles-là, et je ne vois pas le besoin urgent qu'il peut y avoir de demander la nomination d'un Canadien-français. Le gouvernement ne devrait prendre en considération que les qualités et connaissances de celui qui aspire à la position.

Sir ADOLPHE CARON : Je ne puis accepter les remarques de mon honorable ami (M. Sproule). Je conviens avec lui qu'il ne doit pas être établi
Sir RICHARD CARTWRIGHT.

comme principe qu'une nationalité doit toujours être représentée dans une certaine position accordée par la Chambre des Communes ou le gouvernement, mais comme il existe deux systèmes de lois dans le pays, il est très important que le droit civil du Bas-Canada ait quelques représentants parmi les employés. Tous les avocats de Québec et de Montréal savent comme moi que M. Mignault occupe une position très en vue, et est l'un des avocats d'avenir du barreau de la province de Québec. Non seulement il s'occupe de droit civil, mais il a déjà une grande réputation comme avocat constitutionnel et a publié des ouvrages sur cet sujet. Je n'ai pas un mot à dire contre celui qui l'a remplacé, M. O'Brien. M. Mignault représentait ici le droit civil français, et il me semble qu'on aurait dû prendre ce fait en considération, lorsqu'il s'est agi de nommer quelqu'un à sa place. Il aurait dû être remplacé par un homme possédant les mêmes connaissances et les mêmes aptitudes que lui.

M. MILLS : M. McCord n'est-il pas un avocat de Québec ?

Sir ADOLPHE CARON : Oui.

M. MILLS : Et il voulait avoir un avocat de la province de l'Ontario comme aide ?

M. SPROULE : Evidemment l'honorable député (sir Adolphe Caron) m'a mal compris. Je n'ai pas prétendu un seul instant qu'il n'y avait pas de positions sous la juridiction de cette Chambre, où les services d'un avocat ou d'un employé français étaient absolument nécessaires, car il y en a un grand nombre ; mais je me suis opposé au principe que parce qu'un Canadien-français occupait une position qui pouvait être tout aussi bien remplie par un Anglais et réciproquement, la même nationalité devait toujours être représentée dans cette position.

M. CHOQUETTE : J'ai été très heureux d'entendre parler l'honorable député de Trois-Rivières (sir Adolphe Caron) comment il l'a fait, mais, je regrette beaucoup qu'il n'ait pas tenté d'adresser ce joli discours à l'ex-Orateur, et essayé d'empêcher cette injustice.

M. WALLACE : Puisque ces honorables messieurs sont en frais d'exposer ce principe, il est tout aussi bien que nous sachions à qui M. Mignault a succédé. Il a succédé au Dr Wicksteed, un Anglais. Je sais que M. McCord, le greffier en loi, est un avocat de la province de Québec. J'ignore s'il est, ou non, Canadien-français, car il y a un grand nombre de ces derniers qui portent des noms écossais ou Irlandais. Mais en tous cas, c'est un avocat de cette province, et il remplit toutes les conditions qui, d'après ces honorables députés, sont essentielles pour s'acquitter des devoirs de cette position. Je sais de plus qu'il y eût un grand nombre de demandes pour la position qu'occupe aujourd'hui M. O'Brien. Entre autres conditions essentielles, il était nécessaire que l'aspirant eût une connaissance parfaite de la langue française, et je présume que M. O'Brien possédait les qualités requises. Si Si l'on devait appliquer la règle qu'un Canadien-français doit succéder à un Canadien-français, et un Canadien d'origine anglaise à un autre Canadien de la même origine, M. Mignault n'aurait jamais occupé cette position.

M. BERGERON : Est-ce que M. O'Brien demeure ici toute l'année? Je suppose que M. l'Orateur sait cela.

M. l'ORATEUR : Le greffier me dit que oui. La raison pour laquelle M. Mignault s'est retiré, c'est qu'il ne voulait pas se soumettre à cette condition.

M. QUINN : Si les faits donnaient raison à l'honorable député de Montmagny (M. Choquette), il y aurait beaucoup à dire sur ce côté de la question, si l'on prend en considération la nécessité qu'il y a d'avoir quelqu'un dans le département des affaires légales, ici, qui comprenne très bien les lois de la province de Québec. Mais je crois que les faits ne lui donnent pas raison, parce que nous avons dans le département de la Justice un avocat de la province de Québec en la personne de M. Power, qui connaît probablement mieux le droit civil du Bas-Canada et la pratique du droit constitutionnel que tous les autres avocats de la province de Québec que je connaisse. A part cela, il parle couramment le français et l'écrit à la perfection.

M. CHOQUETTE : Il ne s'occupe que des questions de droit criminel.

M. QUINN : Oh ! non. Toutes les affaires que j'ai eu à régler avec le département de la Justice depuis quinze ans, je les ai toujours négociées avec M. Power, tant pour les questions civiles que criminelles. Quant à ce qui concerne le département en loi de la Chambre, il y a M. McCord, un avocat canadien du Bas-Canada, comprenant, écrivant et parlant parfaitement bien l'anglais et le français.

M. BRITTON : J'aimerais savoir quel est le salaire de M. Gisborne. Il me semble que si un homme reçoit un salaire raisonnable, il n'y a aucune nécessité pour le gouvernement de lui payer une somme supplémentaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Voici dans quelle position nous trouvons : l'ouvrage a été fait, et il était bien compris, avant que nous arrivions au pouvoir, qu'il serait payé.

M. FOSTER : Qu'avez-vous à dire relativement aux dépenses éventuelles ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Dans presque tous les départements, on a dû conclure des arrangements pour payer les comptes de ces journaux qui sont reçus depuis des années. On avait renvoyé quelques-uns de ces journaux depuis des années, mais leurs propriétaires continuaient de les envoyer malgré les ordres du département, et ils prétendaient que la loi était de leur côté.

M. CASGRAIN : Il me semble que la proposition émise par mon honorable ami n'est pas juste. Si les journaux ont été refusés, il est bien évident que leurs propriétaires n'ont aucune réclamation contre le département.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Comme question de droit, mon honorable ami a raison, mais on a continué d'envoyer les journaux, et je crois qu'ils ont toujours été reçus depuis.

Ministère de l'Intérieur :

Somme requise pour payer les appointements de T.-W. Hodgins, du 1er janvier au 30 juin 1897, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil.	\$197 50
Somme requise pour payer Beresford-H. Scott, appointements, du 13 juillet 1896 au 11 novembre 1896 inclusivement, à \$400 par année, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil.	\$132 75
Somme requise pour pourvoir aux appointements de Mme Theresa-A. Richardson, du 1er mars au 30 juin 1897, à \$400 par année, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil.	\$133 33

M. SPROULE : Je crois que cet item aurait besoin de certaines explications.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le premier crédit de \$197.50 en faveur de M. Hodgins s'est produit de la manière suivante : L'acte du service civil de 1895, qui est devenu en vigueur le premier janvier 1896, permettait d'employer comme officiers permanents les commis qui faisaient partie du service à cette époque, mais par un qu'il quelconque, n'indiquait pas que cette faveur devait s'appliquer aux messagers faisant alors partie du service. Cette personne est employée dans le département en qualité de messenger depuis 1887, mais n'ayant pas subi ses examens préliminaires, il ne tombait pas sous l'application de l'acte, et par conséquent, la Chambre se trouve dans l'obligation de voter ce crédit spécial. M. Scott est entré au département le 13 de juillet, et a travaillé jusqu'au mois de novembre 1896, mais ne pouvait être payé par le fait qu'il n'avait pas subi les examens du service civil. Ce crédit que l'on demande à la Chambre de voter est destiné à le payer de l'ouvrage qu'il a fait.

M. SPROULE : Pourquoi l'avez-vous employé s'il n'avait pas subi ses examens ? Vous avez en cela agi en violation de la loi.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il a subi ses examens plus tard. Ces examens n'ont lieu qu'à certaines époques de l'année. Ce monsieur a travaillé un peu avant de les passer. Il les a passés depuis.

M. SPROULE : Très souvent, dans le passé, on a refusé de l'ouvrage à des jeunes gens sous prétexte qu'il était absolument nécessaire de subir ces examens.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député a presque raison. Il est entré dans le département à cette époque, a été payé chaque mois, et ce crédit est destiné à couvrir ce montant. Je suis d'accord avec l'honorable député sur ce point, et je sais que cela ne peut se faire dans mon département. Dans le cas actuel, la chose s'est présentée, mais il est allé passer ses examens, il a réussi et il fait maintenant régulièrement partie du département.

M. FOSTER : J'aimerais que l'on nous donnât l'assurance que ce genre de chose ne se répètera pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je suis du même avis que l'honorable député, et je crois qu'il en est de même de tous mes collègues. Ceci s'est produit avant que le sens de l'acte fût bien compris par la nouvelle administration.

M. FOSTER : Je crois qu'il était bien compris. Cet acte est court, et je suis convaincu que mon honorable ami, que je suis heureux de féliciter sur le nouvel honneur qu'il vient de recevoir et qu'il avait si bien mérité, le comprend parfaitement. Si mon honorable ami, qui porte si dignement l'honneur qu'il a si bien mérité, voulait, à cause de cela, nous promettre qu'il ne se fera plus de ces affaires irrégulières à l'avenir, il nous ferait grandement plaisir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je crois que je puis donner cette assurance.

M. BERGERON : Ce n'est que la continuation de ce que nous avons eu dans le passé. Durant les dix-huit dernières années, les estimations supplémentaires ont toujours été remplies de salaires additionnels aux employés. Mon honorable ami de Wellington-nord (M. McMullen) avait l'habitude de passer tout son temps à discuter ces questions, et il est malheureux qu'il ne soit pas ici, ce soir, mais la vigilance des honorables membres de la droite est disparue lorsqu'ils sont arrivés au pouvoir.

M. SPROULE : Nous ferions tout aussi bien d'abroger l'acte tout entier. Car si vous jetez les yeux sur les crédits qui suivent, ils sont presque tous de la même nature que ceux-ci. Observer les termes de l'acte est l'exception, et les violer est la règle générale.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je vais expliquer le cas de madame Richardson. Elle avait subi ses examens préliminaires, mais non ceux de compétence, et on a cru que puisqu'elle avait passé ses examens préliminaires, elle avait droit de continuer à travailler et à être payée. Mais une étude plus attentive de l'acte a démontré que ce n'était pas là le cas, et qu'elle était aussi obligée de subir les examens de compétence. Elle fait partie du service depuis plusieurs années et a été employée au bureau de poste de Montréal de 1893 à 1896.

Département du Revenu de l'intérieur—
Somme requise pour dépenses éventuelles du reste de l'exercice..... \$1,000

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR (sir Henri Joly de Lotbinière) : Il y a \$200 à prendre sur cette somme pour payer le chef des commis, et la balance est destinée à payer des comptes de l'ancien gouvernement, qui étaient dus en 1896 pour papeterie, impressions et documents parlementaires.

M. QUINN : Je voudrais avoir du contrôleur du Revenu de l'intérieur certains renseignements additionnels au sujet de la destitution de M. Doheny.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : J'ai dit, l'autre jour, à mon honorable ami que M. Doheny n'avait pas été destitué, mais nous nous sommes trouvés dans l'obligation de le remercier de ses services ainsi qu'un grand nombre d'autres commis surnuméraires, parce que nous n'avions pas l'argent nécessaire pour les payer. Il nous fallait renvoyer un certain nombre de commis surnuméraires, et nous avons destitué ceux qui
M. DAVIES.

s'acquittaient le moins bien de leurs devoirs. Il y en avait trois qui faisaient partie du département à Montréal que j'ai été obligé de renvoyer, leurs dossiers étaient tels, qu'il m'était impossible d'agir autrement, et M. Doheny se trouvait parmi eux-là. Si l'honorable député insiste pour que je lui en dise plus long sur ce sujet, j'espère que cela n'aura pas pour effet de nuire aux projets futurs de M. Doheny, mais je dois ajouter que ce monsieur tout en possédant une excellente réputation de sobriété et d'intégrité, est tout à fait dépourvu de talent, et sa compétence de même que la confiance que l'on peut placer en lui est plus que douteuse.

M. QUINN : Quelle distinction l'honorable ministre établit-il entre la confiance, la compétence et l'intégrité ?

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Vous devez comprendre qu'un homme peut être parfaitement sobre et honnête, et en même temps si négligent de ses devoirs et si dépourvu d'énergie, qu'il soit impossible d'avoir aucune confiance en lui. L'ancienne administration s'est vue dans l'obligation de le suspendre pour négligence dans ses devoirs le 18 février 1896.

M. QUINN : Je ne veux pas accuser l'honorable ministre, dont le bon cœur est connu de tous, d'avoir destitué cet homme sans qu'on l'ait réellement forcé d'en agir ainsi. J'apprécie à sa juste valeur la pression qui a été exercée sur lui par ceux qui siègent en arrière de lui, pour faire destituer cet homme et le remplacer par un autre.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Je n'ai nommé personne pour le remplacer.

M. QUINN : Je suis heureux d'apprendre que cette position est encore vacante, bien que ce ne soit pas là une grande consolation pour M. Doheny; mais je constate que les certificats qu'on lui accorde sous le rapport de la sobriété et de l'honnêteté sont excellents. Je ne puis comprendre la distinction que l'on établit entre l'intégrité et la compétence telle que l'honorable ministre la comprend; cela demande une force de raisonnement dont je suis incapable.

Je n'aimerais pas à porter d'accusation contre l'officier qui remplit si bien son devoir pour être en état de faire ce rapport, mais cet homme doit avoir quelque ressentiment pour faire un rapport comme celui-là et d'en faire porter la responsabilité au ministre; on y emploie certaines expressions dans le seul but de trouver une excuse pour se débarrasser de certains employés qui ne sont pas aussi en faveur qu'ils devraient l'être auprès de certains officiers supérieurs. Comment peut-on dire qu'un homme est intègre, lorsqu'il néglige son devoir? Comment peut-on dire qu'il rend de bons services? On déclare que cet homme est d'une intégrité absolue, et on l'accuse en même temps d'être un employé en qui on ne peut avoir confiance, et dont les services sont loin d'être satisfaisants. De nouveau, je déclare qu'il m'est impossible de comprendre comment ces deux conditions peuvent exister simultanément — homme d'une intégrité à toute épreuve, employé incompetent et en qui on ne peut avoir confiance.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Je crois qu'il n'y a rien de plus

comique que de nous voir obligé de défendre des arrangements faits par les honorables membres de la gauche lorsqu'ils étaient au pouvoir, et qui existent depuis un si grand nombre d'années. Voici comment est fait le rapport, avec les cinq qualités qui y sont mentionnées en tête—activité, sobriété, confiance, intégrité et compétence. Ce n'est pas ma faute si cette classification existait; ce rapport a été préparé pour moi par l'officier qui est à la tête de cette division du département à Montréal, lequel a été nommé il y a déjà plusieurs années par les honorables membres de la gauche et que je considère comme étant un bon employé. Quant à cette pression qui aurait été exercée à mon égard par les députés libéraux et à laquelle l'honorable député a fait allusion, je dois déclarer qu'aucun d'entre eux ne m'a parlé relativement à la suspension que j'ai été obligé de faire. J'ai gardé ces employés dans le service aussi longtemps que j'ai pu. Il aurait peut-être mieux valu pour moi de les avoir destitués dès que j'ai pris charge du département; mais j'ai cru devoir les garder aussi longtemps que possible, et, plus tard, lorsque j'ai été mis dans l'obligation de faire un choix, j'ai choisi trois employés qui, d'après les rapports, n'étaient pas des serviteurs utiles.

M. QUINN: Je vois d'anciens conservateurs dans cette Chambre; ils pourraient peut-être nous indiquer le sens de cette classification.

M. WALLACE: Lorsque j'étais à la tête du département des Douanes, nous n'avions pas ce genre de classification.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—Pour suppléer à ce qui manque aux appointements de J.-F. Fraser, ingénieur, ainsi que autorisé par arrêté du conseil	\$ 18 75
Pour pourvoir à une nouvelle somme requise pour dépenses éventuelles du gouvernement civil:—	
Aide aux écritures et autres....	\$ 800
Divers	1,500
	<u>\$ 2,300 00</u>
	\$ 2,318 75

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Les explications que j'ai données antérieurement s'appliquent à ces items. Celui qui est intitulé "divers" est destiné à payer une balance due sur un compte de journaux. L'item relatif à l'aide aux écritures et autres comprend \$200 pour l'achat d'un clavigraph pour M. Venning, le commis chargé de la question de la mer de Behring; la balance de la somme (\$600) est destinée à payer au secrétaire particulier du ministre l'allocation régulière. Le crédit de \$18.75 pour M. Fraser, doit être voté de nouveau, parce que M. Fraser ayant obtenu une augmentation, il n'y en a eu que 25 pour 100 de votés. La balance est pour compléter le montant.

Administration de la justice—	
Somme nécessaire pour les frais de voyage du très honorable juge en chef du Canada, nommé membre du comité judiciaire du Conseil privé	\$1,000
Dépenses du voyage du juge Forin à Vancouver pour prêter le serment....	117
Nouvelle somme nécessaire pour allocations des juges en tournées, Colombie-Anglaise	1,000
Nouvelle somme nécessaire pour l'administration de la justice	7,000
	<u>\$9,117</u>

M. FOSTER: Quant à ce qui concerne le premier crédit, doit-il être compris que le très honorable juge en chef du Canada recevra ce montant annuellement pour ses dépenses de voyage?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Non.

M. FOSTER: Comment se fait-il dans ce cas qu'il soit accordé cette année?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Le très honorable juge en chef du Canada a été nommé membre du Conseil privé, et comme il partait pour la première fois afin d'aller occuper cette position, l'on a cru qu'il était convenable de lui accorder une somme raisonnable pour ses dépenses de voyage. Il était obligé d'aller prêter le serment, et nous avons cru qu'il était convenable en cette occasion de lui accorder cette somme.

M. FOSTER: Le juge en chef va-t-il assister aux séances du Conseil privé, ou la nomination est-elle simplement honorifique?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Nullement. Il entend être assermenté et siéger au Conseil privé pour y entendre les causes.

M. CASGRAIN: Se rendra-t-il en Angleterre les autres années?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Il est possible qu'il n'y aille pas. Mais il peut se présenter des occasions où il devra y aller; cependant, cela ne devra nuire en rien à l'accomplissement de ses devoirs en qualité de juge en chef de la cour Suprême. Il s'y rendra certainement lorsque ses services seront requis, ou que cela sera désirable.

M. CASGRAIN: Ses dépenses seront-elles payées?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il n'est nullement compris que nous devons les payer, mais on a cru devoir lui accorder une somme raisonnable en cette occasion.

M. CASGRAIN: Je ne vois pas comment il peut siéger au Conseil privé et exercer en même temps ses fonctions de juge en chef de la cour Suprême, et dans ce cas, il pourra difficilement entendre les appels des décisions de son propre tribunal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: J'ai fait la même réflexion. Mais mon honorable ami n'ignore pas que le comité judiciaire du Conseil privé siège, je crois, durant les mois de juillet et août, sans nuire aux devoirs qu'il a à remplir ici.

M. CASGRAIN: Mais il pourra difficilement entendre un appel dans une cause au sujet de laquelle il aura déjà rendu une décision, en sa qualité de juge en chef de la cour Suprême du Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il va se trouver dans la même position que le juge en chef de l'Australie.

M. CASGRAIN : Il ne peut siéger que pour entendre les appels des causes qui ne viennent pas du Canada, et il est possible que cette nomination ne soit pas d'une grande utilité pour notre pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : N'avez-vous pas un grand nombre de causes en appel venant de la province de Québec ?

M. CASGRAIN : Oui, de la cour de Revision.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas ce qui pourrait empêcher le très honorable juge en chef de siéger au Conseil privé en appel, dans des causes qu'il a déjà entendues en sa qualité de président de la cour Suprême.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ignore quel est l'usage suivi dans un pareil cas.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois aucun usage au contraire, à moins qu'il n'existe quelque règlement spécial à cet effet. Il est évident que l'opportunité d'une telle conduite et le droit d'entendre de semblables causes sont deux choses différentes et dignes d'attention. J'ignore si le gouvernement a pris la question en considération....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, la chose a été prise en sérieuse considération.

M. SPROULE : Quel salaire additionnel le juge en chef va-t-il recevoir pour ces nouveaux devoirs ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Aucun.

M. SPROULE : Dans ce cas, il ne peut certainement pas y avoir d'objection à payer ses dépenses de voyage.

M. BERGERON : A quoi est destinée cette nouvelle somme de \$7,000, qui est un crédit nécessaire à l'administration de la justice ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'explication se trouve dans les termes employés. Nous ne pouvons donner les détails de ce crédit.

M. BERGERON : Je crois que nous avons droit d'obtenir certaines explications à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous vous donnerons les renseignements demandés lorsque ce crédit sera adopté en dernière épreuve.

Législation—Chambre des Communes—

Pour payer l'indemnité de session ordinaire à l'honorable Dr Borden, qui n'a pu occuper son siège au parlement par suite de blessures corporelles, résultat d'un accident qui lui est arrivé sur le chemin de fer Intercolonial pendant qu'il voyageait dans l'exercice de ses devoirs publics.	\$ 1,000
Traitement de l'Orateur-suppléant pour la session de 1897.....	2,000
Somme supplémentaire pour la publication des <i>Débats</i>	25,000
Somme supplémentaire nécessaire pour commis de la session, y compris 2 commis supplémentaires pour les cabinets des whips, à \$300 chacun pour la session de 1897.....	7,500

M. DAVIES.

Traducteurs français pendant la session de 1897.....	1,568
Somme additionnelle pour traduction française dans le cours de la vacance des Chambres.....	1,400
Dépenses contingentes, y compris un commis au service du chef de l'opposition pour la session 1897, \$300.....	1,000
Messagers de la session.....	6,300
Pages.....	1,761
Allocation au maître d'hôtel, \$2.50 par jour.....	245
Serviteurs,—Bains.....	341
Femmes de journées pour la session.....	475
Dépenses éventuelles—Concierge.....	250
Préposé au gaz durant la session.....	60
Pour payer à E.-St.-O. Chapleau tous droits se rattachant au livre de scrutin dont il a le brevet, et qui est en usage depuis 1891.....	1,000
Pour compenser les réductions qui seront faites sur les indemnités de session des honorables MM. Laurier, Prior, Boulton et de MM. Domville, Tucker et Tyrwhitt, à cause de leur absence des Chambres du parlement en conséquence de leur présence à la célébration du grand jubilé de Sa Majesté.....	1,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une omission dans ce crédit ; le nom d'un sénateur, le colonel Boulton, devrait se trouver ici. C'est une simple omission qui, j'en suis convaincu, va être corrigée.

M. FOSTER : Il est bien certain que le colonel Boulton a droit à cette compensation aussi bien que les autres, s'ils l'obtiennent tous. Mais j'aimerais avoir des explications complètes au sujet du crédit accordant \$1,000 à E.-St.-O. Chapleau, au sujet de son livre de scrutin breveté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Le greffier actuel de la Couronne en chancellerie a inventé un livre de scrutin dont il a le brevet, destiné à l'usage des présidents du scrutin aux élections générales. Ce livre de scrutin a été employé par le gouvernement lors des élections générales de 1891 à 1896 dans tout le pays. Je crois, et il est à ma connaissance personnelle, qu'il a contribué pour une large part à l'exactitude des rapports, par la facilité qu'il offrait de préparer les rapports des bureaux de votation. Le gouvernement s'est servi de ce livre de scrutin sans conclure aucun arrangement définitif avec M. Chapleau. Mais l'acte des brevets contient une clause qui permet au gouvernement de se servir d'un brevet obtenu du commissaire des brevets, en payant une indemnité convenable pour ce fait. La réclamation de M. Chapleau a été soumise au gouvernement il y a déjà quelque temps. Nous nous sommes informés des faits, et nous avons cru qu'il n'était que juste et honnête qu'une indemnité lui fût payée ; après beaucoup de discussion, le gouvernement a décidé de lui accorder \$1,000. Je dois ajouter qu'une fois ce montant payé, M. Chapleau n'aura plus aucune réclamation contre le gouvernement, et ce dernier pourra se servir de son livre à l'avenir.

M. CASGRAIN : Mon honorable ami s'est-il renseigné personnellement sur ce fait ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. FOSTER : Mon honorable ami sera-t-il bien surpris d'apprendre que ce livre de scrutin n'a pas été employé durant les élections de 1891 ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas les documents sous la main, mais autant que je puis me souvenir, j'ai certainement compris qu'il avait été employé durant les élections de 1891. Je puis ajouter que j'étais personnellement présent à un des bureaux de votation durant les élections de 1891, et qu'on s'en est alors servi dans mon comté.

M. FOSTER : Mon honorable ami veut-il me dire comment ce livre est fait ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voici quels sont les mérites de l'invention : tous les feuillets, rapports et autres documents employés dans les bureaux de votation étaient autrefois en des morceaux détachés ; aujourd'hui, grâce à ce nouveau cahier de votation, ils sont tous réunis sous forme de livre, et placés dans l'ordre dans lequel on les emploie, de sorte qu'il ne peut y avoir aucune erreur ; et les présidents des bureaux de votation doivent faire leurs rapports et les entrer page par page, tels qu'ils se trouvent placés dans le livre.

M. FOSTER : Est-il à la connaissance de mon honorable ami que le ministre de l'Agriculture et celui qui l'a remplacé ont fait un rapport défavorable à ce livre de votation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je sais qu'il existe un rapport fait par trois des membres de l'ancienne administration, qui, après s'être enquis des faits relatifs à cette affaire, ont recommandé de payer le montant réclamé.

Sir ADOLPHE CARON : J'approuve entièrement la conduite tenue par le gouvernement en plaçant ce crédit dans les estimations. Je faisais partie de la commission chargée de s'enquérir des faits relatifs à cette affaire. Nous assignâmes devant nous l'auditeur général, et c'est réellement sur son témoignage que la commission décida que la réclamation devait être payée. Je crois qu'il y a longtemps que la chose aurait dû être faite. L'auditeur général déclara devant la commission que le livre en question, tout simple qu'il semble être, épargne \$5,000 au gouvernement dans chaque élection générale qui a lieu. Sur le témoignage rendu devant le comité par l'auditeur général, un rapport fut préparé, comme l'a dit le ministre de l'Agriculture. Ce dernier fut ou aurait dû être adopté. Puisque la question avait été renvoyée à un comité chargé de s'enquérir des faits, le rapport fait par ses membres aurait dû être adopté ; toutefois, pour une raison ou pour une autre, il ne l'a pas été. La commission avait basé sa preuve sur le témoignage de l'auditeur général, qui est meilleur juge que n'importe qui pour décider de l'économie faite par le gouvernement grâce à ce nouveau livre de votation. Je crois que le crédit par lui-même est un bien faible montant comparé à l'économie opérée par cette invention, qui, en même temps, simplifie considérablement le travail des présidents d'élection dans tout le Canada.

M. FOSTER : Mon honorable ami voudrait-il produire le livre de scrutin lui-même, et tous les autres documents relatifs à cette affaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si c'est le désir de mon honorable ami, je puis le produire tous.

M. TAYLOR : Relativement au premier item mentionné dans ce crédit, je suis persuadé que tous les députés des deux côtés de la Chambre l'approuvent. Nous regrettons tous sincèrement l'accident survenu au ministre de la Milice, mais je désire appeler l'attention sur les cas de deux députés de cette Chambre à l'égard de qui on a agi injustement. Je veux parler de l'honorable député de Hastings-ouest (M. Corby) et de l'honorable député de Waterloo-sud (M. Livingstone). Je désire appeler l'attention du ministre des Finances sur cette question. Durant la session de 1895, l'honorable député de Hastings-ouest tomba malade, et après avoir été passer quelque temps aux Bermudes, revint reprendre son siège dans la Chambre quatre jours avant la clôture de la session. S'il avait été ici les quatre premiers jours de la session et était parti ensuite, il aurait eu droit à son indemnité de session tout entière, mais n'ayant été présent que quatre jours à la fin de la session, il n'a été payé que pour ce temps. C'est là, suivant moi, un cas qui devrait être pris en considération, et on devrait lui accorder son indemnité. La session cette année-là dura soixante-dix jours. Sur ce nombre, il y avait douze jours de grâce, ce qui la réduit à 58 jours, et il fut présent quatre jours, ce qui laisse 54 jours à une réduction de \$8 par jour, faisant en tout une somme de \$641 qu'il aurait droit d'avoir. L'honorable député de Waterloo-sud (M. Livingston) se fractura une jambe et ne put reprendre son siège dans la Chambre qu'à la fin de la session. J'avais fait allusion à ces cas l'année dernière, et j'espérais qu'il y aurait un crédit supplémentaire de voté pour eux cette année. Je suis convaincu que l'honorable ministre mettra ce montant dans les estimations de la prochaine session.

M. LANDERKIN : J'approuve ce que vient de dire l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor). Je me souviens d'avoir déjà fait allusion moi-même au cas de l'honorable député de Waterloo-sud (M. Livingstone). Il est aussi à ma connaissance que l'honorable député de Hastings-ouest était malade et a été obligé de quitter la Chambre, et si d'autres députés sont payés, je ne vois pas pourquoi ces derniers ne le seraient pas. En même temps que l'honorable député de Waterloo-sud se fractura la jambe, un autre député fut absent toute une session et reçut son indemnité tout entière. Pourquoi faire de perrilles distinctions ?

M. CASGRAIN : Prenez-vous en au gouvernement.

M. LANDERKIN : C'est une mesure de justice que je veux obtenir, et comme j'appuie le gouvernement, je suis généralement du côté de la justice. J'espère que le gouvernement va prendre cette question en considération et voir à ce que ces deux honorables députés soient traités de la même manière que les autres. Il est encore temps de les payer à cette session. Le gouvernement trouvera dans le rapport de l'auditeur général le nombre de jours d'absence de ces députés pour cause de maladie, et un crédit à cet effet pourrait être mis dans les estimations de cette année. Il est bien vrai que c'est encore là une dette qui appartient aux honorables membres de la gauche, mais dans quelques années, nous les aurons toutes payées.

M. BERGERON : L'honorable chef du gouvernement voudrait-il me dire dans quel état de santé

se trouve actuellement le ministre de la Milice, et si nous devons espérer qu'il reprendra bientôt sa position ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'avais l'espoir que le ministre de la Milice serait en état de reprendre son siège avant la fin de la session, mais il a été obligé de retourner à l'établissement sanitaire du New-Jersey, et, bien qu'il se rétablisse rapidement, il va lui falloir encore un long repos avant de pouvoir retourner à ses devoirs.

M. BERGERON : Au sujet de l'item intitulé "traducteurs français durant la session de 1897, \$1,568", l'honorable monsieur voudrait-il me donner les noms de ces traducteurs ?

M. FORATEUR : Quant à ce qui concerne ces item relatifs à la législation, je vais faire quelques remarques qui s'appliqueront à tous. Nous avons eu deux sessions durant l'exercice de 1896-97. A la dernière session, un crédit fut voté pour couvrir les frais de législation durant une session ordinaire d'environ 100 jours. Cette session fut plus courte que la moyenne des sessions ordinaires, et l'on a placé dans les estimations de cette année le montant additionnel qu'il est nécessaire d'ajouter à ce qui reste de la dernière session pour couvrir les frais des deux, et les calculs ont été faits très juste. Voilà ce que contiennent réellement ces crédits supplémentaires. Ce montant ajouté au crédit plus considérable de l'année dernière suffit pour payer les dépenses des deux sessions. L'honorable député (M. Bergeron) m'a demandé les noms des quatre traducteurs. Ce sont M. Gélinas, M. Moffet, M. McMahon et M. Prieur.

M. BERGERON : Que veut dire ce crédit de \$1,400 : "somme additionnelle pour traduction française dans le cours de la vacance des Chambres" ? Les traducteurs ordinaires ne pourraient-ils pas faire l'ouvrage après les vacances ?

M. FORATEUR : Ceci est la traduction ordinaire qui doit toujours être faite dans le cours des vacances, et cette année, le coût s'en est élevé à \$1,400. En 1894-95, il était de \$1,830 et en 1895-96, de \$2,240. Le montant est donc beaucoup moins élevé cette année que durant les deux années précédentes.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il me dire si le nombre de messagers de la session a été considérablement augmenté ?

M. FORATEUR : Non, il ne l'a pas été.

M. FOSTER : Celui des commis de la session ?

M. FORATEUR : Non, il ne l'a pas été.

M. FOSTER : Leur nombre est le même qu'auparavant ?

M. FORATEUR : Le nombre des commis de la session est le même qu'auparavant.

M. WALLACE : Dans ce cas, pourquoi demandez-vous un crédit de \$6,300 pour messagers de la session ? Il me semble que l'on a l'habitude d'avoir 25 de ces messagers.

M. FORATEUR : Non, l'on a l'habitude d'en avoir 45 ; actuellement, il y en a 49. Le nombre
M. BERGERON.

actuel des commis de la session est de 25. Au sujet de l'item relatif aux messagers de la session, nous croyions que la session actuelle durerait 98 jours, et le montant requis pour payer les messagers de la session aurait été de \$12,005, mais nous avons en mains une balance de \$5,717 provenant de la dernière session, ce qui laisse une différence de \$6,288 que nous demandons.

M. BERGERON : Dans ce cas, si je comprends bien, ceci est pour payer les salaires ?

M. FORATEUR : Oui, ils reçoivent \$2.50 par jour.

M. BERGERON : Je désire féliciter l'Orateur au sujet des uniformes qui ont été donnés aux messagers de la Chambre ; je crois que c'est là une amélioration. J'aimerais bien savoir combien coûtent ces uniformes, et si les messagers s'attendent à en payer une partie eux-mêmes.

M. FORATEUR : Ils sont payés à même le crédit du sergent-d'armes. Chaque uniforme complet coûte \$18. Ils ne sont portés que par les portiers et autres messagers qui paraissent en public.

M. FOSTER : Quel doit être la durée d'un uniforme ?

M. FORATEUR : Tout un parlement.

M. POWELL : Quels sont les devoirs de ces commis de la session ? Les nouveaux députés ignorent complètement quels sont les devoirs de ces commis. Quant à moi, il y a déjà trois sessions que je passe ici, et j'ignore encore quels sont mes droits à leur égard.

M. FORATEUR : Il y a 25 commis de la session. C'est là le nombre établi, celui qui a été maintenu, et ils sont virtuellement des commis permanents. Aucune destitution n'a été faite parmi eux, si ce n'est pour cause, et il y a eu peu de ces dernières. Nous avons déjà discuté cette question. Le devoir de ces commis de la session est de faire toute l'écriture qui peut être requise durant la session par les officiers de la Chambre, ou certains travaux spéciaux des députés concernant la Chambre. Je suis dans la même position que l'honorable député de Westmoreland (M. Powell). J'ai été député durant bon nombre d'années, et n'ai jamais demandé ou reçu la moindre aide d'aucun de ces commis. Je ne leur ai jamais demandé même d'adresser une lettre ou autre chose de ce genre, mais j'ai appris, cette année, qu'alors que les commis n'étaient pas occupés au commencement de la session à faire les travaux qui leur étaient indiqués par les officiers ou le greffier de la Chambre, quelques députés ont eu recours à leurs services.

M. FOSTER : Comment ?

M. FORATEUR : Pour préparer des listes de votants, si je ne me trompe, et adresser des lettres.

Quelques VOIX : Oh !

M. FORATEUR : Je suis loin d'être convaincu que les députés aient le droit d'en agir ainsi ; mais je n'aurais pas mentionné le fait, si la question n'avait pas été posée en Chambre. Ce n'est pas

mon intention de mentionner de noms, mais plusieurs députés ont fait la même chose, et cela sans qu'il en résulte de mauvais effet, car cela a été fait alors que ces commis n'avaient rien à faire. Nous pourrions peut-être en venir à une entente à ce sujet, et décider que ces commis ne sont pas pour l'usage des députés, et en tout cas, ils ne sont pas assez nombreux pour faire l'ouvrage de tous les députés.

M. POWELL : Je suis croyablement informé que l'un d'entre eux a agi en qualité de secrétaire particulier de l'un de mes confrères de la province du Nouveau-Brunswick. Cela est-il vrai ?

M. L'ORATEUR : Aucun commis n'a la permission d'agir en qualité de secrétaire particulier d'aucun député.

M. POWELL : Mais si, de fait, la chose a eu lieu, a-t-elle été faite avec le consentement des autorisés ?

M. L'ORATEUR : De fait, je crois qu'une tentative a été faite dans ce sens, mais il a fallu y renoncer immédiatement. Je dois dire qu'il y a sept ou huit commis surnuméraires au bureau de poste qui y travaillent durant la session.

M. FOSTER : Il me semble que quelques-uns des anciens députés qui sont ici depuis si longtemps ont réellement une dent contre ces commis, et les plus jeunes députés comme moi n'y tenons pas fort. Badinage à part, je crois que la chose ne devrait pas être tolérée.

M. POWELL : La question est insignifiante, mais j'aimerais la comprendre. Je n'ai rien à redire, mais depuis les deux dernières années, j'ai employé un sténographe et un clavigraphiste à mes propres frais. Je le préfère, et je me sens plus indépendant. Mais quelques-uns peuvent être mécontents, quand certains honorables députés ont l'avantage de faire faire leur ouvrage par des employés de la Chambre, ainsi que c'est arrivé à ma connaissance durant cette session. Je n'ai jamais vu ces commis ni ne sais quelque chose à leur sujet, mais ne serait-il pas préférable que les députés payent leurs propres secrétaires, et si ces commis surnuméraires ne sont pas nécessaires pour l'expédition des affaires publiques, que quelques-uns d'eux soient remerciés de leurs services.

M. L'ORATEUR : Je suis parfaitement de l'avis de l'honorable député (M. Powell). Si on constate que quelques-uns des 25 commis de la session ont assez de loisirs pour faire l'ouvrage des députés, le chiffre doit en être réduit au nombre réellement nécessaire pour expédier les affaires de la Chambre.

M. SPROULE : J'aimerais demander, M. l'Orateur, quelle est la règle suivie pour répartir les salles dans cette Chambre. J'ai remarqué durant les deux dernières sessions que presque toutes les salles avaient été accaparées par les partisans du gouvernement, et qu'il en reste très peu à l'usage des membres de l'opposition. On a même enlevé les anciennes serrures et on en a posé de nouvelles, de crainte que quelqu'un n'y allât. Plusieurs de ces honorables députés paraissent oublier que tout membre du parlement a le droit d'entrer dans une salle quelconque de cette Chambre, et, si elle est fermée, de l'enfoncer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Où prenez-vous cette loi ?

M. SPROULE : Cela a déjà eu lieu. La répartition des salles entre les membres des deux côtés de la Chambre est tout à fait hors de proportion.

M. L'ORATEUR : Je suis content d'entendre l'honorable député mentionner ce fait. Quand j'ai été élu Orateur, j'ai constaté qu'il fallait faire une nouvelle distribution de ces salles, et j'ai dû m'en charger. Je me suis procuré une liste des salles qui avaient été employées tant par les ministres que par les députés. Un certain nombre avait été à l'usage des ministres et de leurs partisans, et les autres salles avaient été employées par les membres de l'opposition. J'ai cru qu'il était juste de changer cet ordre de choses, attendu que le pays avait changé les sièges du gouvernement et de l'opposition.

M. SPROULE : Vous auriez dû appliquer le même principe que le gouvernement a suivi à l'égard de ses promesses.

M. L'ORATEUR : Je ne sais pas si, oui ou non, l'ancien arrangement était équitable, mais je l'ai suivi. Les ministres actuels occupent les salles qui étaient à l'usage des ex-ministres, et l'opposition a les salles que l'ancienne opposition occupait. Il y a peut-être eu quelques changements insignifiants dans certains cas particuliers. J'ai demandé au chef de l'opposition et à l'honorable député des Trois-Rivières (sir Adolphe Caron) de s'occuper des salles assignées à l'opposition, et j'ai prié quelques députés de la droite de faire la même chose à l'égard des salles destinées aux partisans du gouvernement. Il y a sans doute des députés qui aimeraient avoir des salles particulières, mais je ne peux pas en faire.

M. BRITTON : Je suppose que le chef du tiers parti continue à occuper la même salle qu'il avait sous l'ex-gouvernement. Nous avons obtenu ce soir quelques renseignements au sujet de ces commis de la session que nous ne connaissons pas auparavant et pour ma part, je n'ai jamais vu un clavigraphiste ni un secrétaire parmi les employés de la Chambre. Si l'opposition, quand elle était au pouvoir, a mal fait, nous avons suivi son exemple, et nous avons bien fait. C'est à quoi le tout se résume. A mon avis, ils n'étaient pas justifiables d'accaparer toutes les salles, et c'est ce qu'ils ont fait. Lorsque nos amis étaient au pouvoir je ne crois pas qu'ils avaient pris toutes les salles, car il me semble qu'elles étaient mieux partagées que maintenant.

M. L'ORATEUR : Elles étaient partagées exactement de la même manière.

M. SPROULE : S'il en est ainsi, je prierais l'Orateur d'en faire une répartition plus équitable, d'après le nombre des députés de chaque côté de la Chambre. Si le présent état de choses continue, je crois que quelques-uns parmi nous seront disposés à faire valoir nos droits avant qu'il ne s'écoule plusieurs sessions, car il n'y a aucun endroit dans cette enceinte où nous pouvons avoir une salle, grande ou petite, où nous pouvons écrire une lettre, ou travailler, sauf la salle n° 6 dans le coin, laquelle est très petite.

M. LANDERKIN : Et qui est une salle très confortable, et j'espère que vous l'occuperez longtemps.

M. l'ORATEUR: J'ai suggéré une idée au ministre des Travaux publics il y a quelques jours. Il est venu examiner la question avec moi dans le but d'en parler à l'architecte, et voir s'il était possible de procurer un peu plus de logement. Il m'a semblé que dans la tour au-dessus de la grande salle centrale, et entre celle-là et l'horloge, il y a assez d'espace pour trois ou quatre salles de comité. On peut y construire un escalier ou y installer un ascenseur à partir du premier étage jusqu'en haut. J'espère que si le ministre des Travaux publics demande un crédit pour faire cette amélioration nécessaire, la Chambre accordera sa demande, afin de donner plus de facilités aux députés et aux employés de la Chambre.

M. BERGERON: Nous avons de très jolies salles en bas, et puisque nous sommes tous devenus prohibitionnistes et que nous ne voyons plus distribuer ces spiritueux qui l'étaient sous l'ex-gouvernement, je ne vois pas pourquoi ces salles ne seraient pas divisées en bureaux pour l'usage des députés.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'y est pas descendu probablement depuis que le changement a eu lieu, mais on me dit que ces salles sont utilisées.

M. BERGERON: J'y ai passé, et elles étaient vides.

M. CHOUQUETTE: A titre de président du comité des débats, je désire appeler l'attention de l'Orateur sur le fait que j'ai reçu des sténographes plusieurs plaintes, qui sont justifiées, disant que leurs quartiers ne sont plus habitables. J'en ai déjà parlé à l'Orateur, et j'espère que durant les vacances, il pourra procurer d'autres bureaux à ces messieurs, qui travaillent beaucoup, et qui ne sont pas logés comme ils devraient l'être.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je demande que le nom du colonel Boulton soit inséré dans cette résolution, et que les mots "Chambre des Communes" soient remplacés par les mots "Chambres du parlement."

M. BORDEN (Halifax): Relativement à cette question de salles, j'ignore complètement combien il y en a qui sont assignées aux députés autres que les membres du cabinet; et il serait peut-être utile de renseigner les jeunes députés sur ce point. A la dernière session j'ai remarqué qu'il y avait dix députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse, et il peut être inévitable, que les députés libéraux ou au moins quelques-uns d'entre eux, eussent une salle, tandis que nous, conservateurs, n'en avons pas. Je comprends bien ce que l'Orateur a dit, mais, d'un autre côté, je ne sais pas si le nombre de députés de la Nouvelle-Ecosse représentant chaque parti dans les parlements précédents justifierait le reversement de l'arrangement durant le présent parlement car, je crois que le nombre était autrefois de seize contre cinq, ou dix-sept contre quatre, tandis que le nombre est maintenant égal, et est de onze contre neuf. Je sais que, dans les circonstances, l'Orateur tire le meilleur parti possible des salles qu'il a à sa disposition. Je ne fais pas ces observations avec l'intention de trouver à redire, mais uniquement pour signaler à son attention cette circonstance particulière, et dire que je suis sûr que les députés

M. LANDERKIN.

conservateurs de la Nouvelle-Ecosse seraient très contents d'avoir une petite salle quelconque.

M. WALLACE: J'ai entendu dire que les députés avaient reçu toute leur indemnité et qu'ils ont la permission de s'en aller à la condition de paier. S'il en est ainsi, la chose ne se voit pas si longtemps avant la fin de la session. Les ministres nous disent que leur estimation comprend 98 jours; je crois que nous sommes au 89^e jour, de sorte qu'il y a dix jours de session à s'écouler, d'après l'estimation ministérielle. Il y a deux ou trois jours plusieurs députés ont été paierés, et ils ont été payés en entier et ont été autorisés à partir. Cela ferait deux semaines avant la fin de la session.

M. l'ORATEUR: Il n'y a pas de députés qui ont été payés en entier.

M. WALLACE: J'ai reçu cette information aujourd'hui de la part du comptable.

M. l'ORATEUR: Il m'a dit tout le contraire aujourd'hui. Il avait déduit deux semaines d'indemnité, et je lui ai dit d'en retenir trois à l'avenir.

M. WALLACE: M. l'Orateur nous dit qu'il a averti le comptable aujourd'hui de retrancher trois semaines, alors que la moitié des députés ont réglé avec lui. Il était entendu qu'un député pouvait paier, et être payé en plein s'il n'avait pas perdu de temps.

M. l'ORATEUR: J'espère que l'honorable député ne répétera pas cela. Pas un député n'a été payé en entier. Le chef de l'opposition et le chef du gouvernement m'ont informé, vendredi dernier, qu'ils espéraient que la Chambre serait prorogée cette semaine. Dans les circonstances, j'ai suivi l'usage en vigueur depuis huit ou dix ans, qui consiste à laisser les députés, qui sont paierés, retirer une certaine somme et laisser une marge suffisante pour les jours à venir, et cette marge a été fixée à deux semaines. Aujourd'hui, on aurait dit que la session devait durer un peu plus tard que le milieu de cette semaine. J'en ai parlé aux deux leaders, et ils n'ont pas pu m'assurer que la session finirait cette semaine, de sorte que j'ai refusé de sanctionner de nouveaux paiements, à moins que le comptable ne déduisît assez pour couvrir trois semaines.

M. WALLACE: J'ai déjà entendu parler de cette entente dont M. l'Orateur vient de parler. L'usage, tel que je l'ai compris, a été de permettre aux députés d'être payés un jour avant la fin de la session. Ce n'est plus ce qui existe aujourd'hui, et un très grand nombre, la majorité, de députés sont partis et ne reviendront plus durant cette session. Cela n'a pu avoir lieu qu'en faisant inscrire les députés paierés au bureau du comptable, chose dont je n'ai jamais encore entendu parler, et j'aimerais savoir qui a autorisé l'Orateur à permettre cela. C'est la première fois que pareille chose arrive à ma connaissance.

M. l'ORATEUR: Il y a des députés des deux côtés de la Chambre qui savent que cet usage a existé autrefois.

M. WALLACE: Si cet usage a existé, je n'en ai jamais eu connaissance. Je suis ici depuis nombre d'années, et je n'ai jamais entendu parler d'une

entente comme celle-là dans aucun parlement. Je ne pense pas que les whips aient le droit de faire un tel arrangement. Le fait est que les députés qui doivent suivre les séances de la Chambre jusqu'à la fin de la session ont été virtuellement invités à s'en aller, et cette invitation gracieuse ayant été faite par le gouvernement et par l'Orateur, un grand nombre de députés l'ont accepté, et plus que la moitié des députés sont absents quand des questions de la plus haute importance doivent venir devant nous. Nous avons des crédits qui se chiffrent par millions de dollars destinés à un nombre infini de chemins de fer dans tout le pays et des crédits très généreux pour d'autres fins restent encore à être votés, et de plus, le feuillet de la Chambre contient des mesures très importantes que le gouvernement peut s'efforcer de faire adopter, et toutes ces affaires doivent être amenées devant nous, après que les députés ont été invités à partir.

M. TAYLOR : Je vais expliquer l'usage suivi depuis plusieurs années. Quand le gouvernement voyait approcher la fin de la session et qu'il y avait entente avec le chef de l'opposition et que l'Orateur donnait son consentement, la règle a été de laisser paier les députés, particulièrement ceux qui étaient éloignés. On commençait par ces derniers et on les laissait partir deux ou trois jours avant les autres, mais toujours à condition d'être paierés avec le consentement des whips et l'approbation de l'Orateur. Ensuite le comptable les payait et ils partaient. Cet usage existe depuis plusieurs années.

M. SPROULE : Je n'ai jamais su que cette règle s'appliquait, sauf durant deux jours avant la prorogation. Jamais, à ma connaissance, les députés n'ont eu le privilège de partir avant ces deux jours. C'est la première fois que ce privilège est accordé d'aussi bonne heure, et c'est un abus qu'il faut supprimer. Il n'y a pas à se dissimuler qu'un grand nombre de députés sont partis avant la présentation du budget supplémentaire, et il y a encore des millions de dollars à voter avant de terminer les affaires de la session. Je ne crois pas faire erreur en disant que la moitié des députés sont partis. Je ne peux pas comprendre pourquoi les whips et l'Orateur peuvent ainsi violer la règle. Ils sont justifiables de la règle autant que le sont les autres députés. Les législateurs ne doivent jamais enfreindre les lois. L'honorable député n'a pas répondu à ma question au sujet du Sénat.

M. INGRAM : Il me semble qu'il y a beaucoup de malentendu dans cette affaire. Vendredi et samedi derniers, plusieurs députés étaient sous l'impression que la session était sur le point de se terminer, et quand ils demandèrent le paiement de leur indemnité, le comptable leur dit que s'ils n'avaient perdu que cinq ou six jours, ils la retireraient en entier.

Je demandai à être paieré, et le comptable me répondit que si M. l'Orateur donnait son consentement, je retirerais mon indemnité. Je m'adressai à M. l'Orateur, et il refusa son certificat, ayant changé d'avis sur la longueur de la session. On lui a reproché indirectement d'avoir invité les députés à s'en aller. Je dois dire que je n'ai pas reçu cette invitation.

M. SUTHERLAND : Mon nom ayant été mentionné, je désire appuyer ce qu'a dit mon honorable ami de Leeds (M. Taylor). Les whips n'ont

pas usurpé d'autorité ni voulu enfreindre la loi. Durant les onze sessions auxquelles j'ai assisté à titre de membre du parlement, l'usage mentionné par mon honorable ami a existé, et il est étrange qu'un député de la position de l'ex-contrôleur n'en sache rien. Quand le gouvernement était convaincu que la fin de la session approchait une entente avait lieu, après avoir consulté le chef de l'opposition, au moyen de laquelle les députés, surtout ceux qui étaient éloignés ou qui pour des raisons particulières désiraient partir, étaient paierés, le paier portant les initiales de l'Orateur, et dans plusieurs cas ils recevaient leur indemnité. Je vois que cette fois tel n'a pas été le cas, et la même procédure a été suivie en cette circonstance.

Le gouvernement a cru que la session tirait à sa fin et plusieurs députés voulaient partir. Ce n'est pas seulement pour contenter les députés qu'ils ont été paierés. Après avoir consulté le chef de l'opposition (sir Charles Tupper) qui, lui-même, en parla à l'Orateur et aux whips, il fut convenu de paier les députés. Quant à ce qui concerne le fait d'avoir retiré de l'argent auquel ils n'avaient pas droit, rien de tel n'a eu lieu. C'est simplement une faveur accordée aux députés des deux côtés de la Chambre qui veulent partir. Dans le présent cas il peut se faire que les chefs des deux côtés se soient trompés sur le nombre de jours durant lesquels la Chambre aurait encore à siéger. Mais quant à des irrégularités et violation de la loi, je comprends—je n'en sais rien personnellement—que le comptable a calculé aussi juste que possible le nombre de jours que la Chambre passerait encore en session et qu'il a déduit suffisamment pour les couvrir.

Il est regrettable que par les journaux et d'après les députés eux-mêmes, on puisse croire que la Chambre sera prorogée plus tôt qu'il n'est peut-être possible qu'elle le soit. L'opinion générale des deux côtés de la Chambre était qu'elle serait prorogée samedi dernier ou aujourd'hui. Cette opinion est devenue unanime et plusieurs des députés ont pris des engagements d'affaires qui ont rendu nécessaire leur départ d'Ottawa. Tous les députés y ont trouvés leur avantage. Si l'un a fait erreur, tous se sont trompés dans ce cas, mais en tant que l'usage peut nous guider, il a toujours été d'usage dans le passé de faire ce qu'ils ont fait. Et plus que cela, dans le passé, quand le jour était fixé, les députés étaient payés sans aucune déduction, parce qu'on supposait que les affaires de la Chambre étaient virtuellement terminées, et si l'avantage des députés exigeait que cet arrangement fut appliqué ils étaient payés en entier. Je ne crois pas qu'il y ait eu aucune irrégularité ni autre différence cette année comparativement aux années précédentes, excepté l'erreur générale commise par les députés à propos de l'époque de la prorogation.

M. SPROULE : Je ne suis pas de cet avis. Il y a trop longtemps que je suis membre de cette Chambre pour accepter cette explication. J'ai souvent vu chaque année des députés demander l'autorisation de partir quelques jours avant la fin de la session, et cette permission leur être refusée. Quels sont les faits dans le présent cas ? L'honorable député (M. Sutherland) dit que les affaires étaient terminées. Mais la présente situation a commencé jeudi dernier, je crois....

M. TAYLOR : Vendredi.

M. SPROULE: Jeudi ou vendredi. Et depuis ce jour, nous avons eu le budget supplémentaire qui s'élève à \$1,200,000. Et les résolutions concernant les chemins de fer et s'élevant à \$3,863,000 ont été déposées sur le bureau de la Chambre samedi soir, juste à temps pour qu'elles soient devant les députés aujourd'hui.

M. LANDERKIN: Ces subventions sont généralement à voter de nouveau.

M. SPROULE: Mais il faut qu'elles soient toutes votées, et il faut que la Chambre examine la convenance ou l'utilité de les voter. Dans ces deux item seuls, nous avons une somme de \$3,000,000. Et presque la moitié des députés sont partis, croyant que la session tirait à sa fin. C'est une bien pauvre opinion qui a pu leur faire croire que la session était à la veille de finir deux ou trois jours avant que les résolutions relatives aux chemins de fer et le budget supplémentaire ont été présentées.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT: Je suis content que cette discussion ait eu lieu et que deux anciens membres de la Chambre, l'honorable député d'York-nord (M. Wallace), et l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) s'opposent à toute chose de cette nature. Je ne m'exposerai certainement pas à faire une chose qu'ils croient être une irrégularité. Je suis convaincu qu'ils ne veulent se priver de voir les honorables députés de la droite avant la fin de la session, et si les députés croient que cet arrangement n'est pas dans l'intérêt public, je n'y consentirai certainement pas.

M. WALLACE: D'après les observations de l'honorable député d'Oxford-sud (M. Sutherland), j'ai compris que quelqu'un avait dit que des députés retireraient de l'argent auquel ils n'avaient pas droit. Je n'ai entendu personne faire cette assertion.

M. SUTHERLAND: Des députés ont dit qu'ils seraient payés en entier, et s'ils l'ont été, ils auront à rembourser cet argent.

M. WALLACE: Pas du tout. Si un député a passé la session ici, n'a pas perdu de temps et s'en va deux semaines avant la fin de la session, il n'a pas d'argent à rembourser, parce qu'il ne sera que 12 jours absent, la résolution adoptée par la Chambre autorise cela. Ainsi, il n'aura rien à rembourser. L'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) nous a dit que la même procédure suivie les années passées l'a été cette année. Vent-il nous faire croire que dans une des dix-huit années qu'il a siégé au parlement on a demandé à la Chambre de voter des sommes d'argent comme celles qu'on nous a présentées à cette époque avancée de la session—\$3,000,000 pour le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, \$7,000,000 à peu près en subventions aux chemins de fer, et plus d'un million de dollars dans le budget supplémentaire, chacun de ces bills présentés à la Chambre après que ces députés ont été autorisés à partir? Et l'honorable député d'Oxford-nord nous dit que les affaires de la Chambre sont virtuellement terminées.

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

M. WALLACE: Les *Débats* contiendront ces paroles, presque les dernières qu'il a prononcées.

M. SPROULE.

M. SUTHERLAND: Je n'ai jamais rien dit de la sorte. J'ai dit que cet usage a été suivi autrefois quand les leaders de la Chambre croyaient les affaires virtuellement terminées. Je n'ai pas dit qu'elles étaient terminées cette session-ci.

M. WALLACE: Les paroles dont j'ai pris note donnaient à entendre que cet arrangement a été conclu parce que les affaires étaient virtuellement terminées.

M. SUTHERLAND: Si l'honorable député a compris que j'ai dit cela, il m'a mal compris.

M. WALLACE: Il vient de dire qu'il a employé les mots que les affaires étaient virtuellement terminées, mais dans le sens que quand les affaires sont virtuellement terminées, c'est l'usage suivi. J'accepte son explication. Mais la question reste la même. L'entente a eu lieu, les députés ont été payés et ont pris leurs mesures pour partir et pour retirer leur indemnité, ainsi qu'ils pouvaient le faire si la session se termine, deux semaines à compter de vendredi dernier.

Les affaires sont-elles virtuellement terminées? Apparemment, virtuellement les affaires de la Chambre ne font que commencer. Nous avons marqué l'heure durant une grande partie des trois derniers mois. Nous avons discuté des questions abstraites et des questions pratiques, mais le gouvernement a retiré de la discussion les questions pratiques, du moins pour cette session. Et il nous reste encore à voter le budget supplémentaire s'élevant à plus de \$1,000,000, les résolutions accordant aux chemins de fer des subventions qui s'élèvent à \$3,600,000, lesquelles, par les termes de la résolution, peuvent être multipliées par deux, formant à peu près \$7,250,000. De plus, nous avons le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau; nous avons des bills absurdes de la part du directeur général des Postes, demandant de lui conférer le pouvoir absolu d'adjuger les entreprises. On a dit aux députés qui sont partis—et ils ne seraient certainement pas partis à moins qu'on ne leur ait dit que les affaires étaient virtuellement terminées et qu'ils pouvaient s'en aller.

Il est vrai que le chef de l'opposition est parti, mais cela ne dissout pas la Chambre. Si le leader de l'opposition avait conclu un arrangement de cette nature, pour ma part je ne me crois pas lié par cela, plus particulièrement parce que les affaires de la Chambre restent encore à être examinées. Je suis étonné de voir que cet arrangement a été conclu. Bien entendu, je ne veux pas blâmer M. l'Orateur, parce que je sais qu'il parle avec sincérité en disant qu'il sera heureux de nous voir tous rester ici tant que la session durera. Mais un grand nombre de députés sont déjà partis, et ces questions importantes sont maintenant amenées devant nous pour être discutées, elles sont poussées de l'avant et l'adoption en est demandée durant les derniers jours de la session. Je répète que le gouvernement est blâmable de retarder jusqu'à la fin de la session ces mesures importantes, comportant l'emploi de plusieurs millions de dollars, mesures qui auraient dû être présentées au commencement de la session afin de les faire examiner avec attention.

M. LISTER: C'est ce que vous aviez coutume de faire.

M. WALLACE : Je n'ai jamais eu la responsabilité de ces choses, autrement elles ne se seraient pas passées de cette manière. Mais, à mon avis, l'honorable député ne peut même pas faire un reproche à l'ex-gouvernement, car quelles qu'aient pu être ses fautes à cet égard, jamais on n'a vu dans l'histoire du Canada un mépris des besoins de la situation comme celui que nous avons aujourd'hui devant nous. Je sais qu'on a prétendu dans le passé que le gouvernement présentait des mesures importantes durant les dernières heures de la session, et je sais que la chose a eu lieu quelquefois. Mais un seul député de la droite peut-il indiquer dans l'histoire du passé un cas comparable avec celui-ci où toutes ces mesures importantes, mesures qui devraient être expliquées et étudiées à fond, ont été amenées pendant ce qu'on croyait être les derniers instants de la session. Je crois que l'honorable député de Lambton lui-même a compris l'importance de ce fait quand il a objecté, samedi dernier, à une autre lecture d'un bill, parce que les règles de la Chambre ne permettaient pas de faire subir deux lectures le même jour. Or, s'il en est ainsi pour l'une de ces questions, c'est la même chose à l'égard de toutes les autres. Le gouvernement se trouvera peut-être obligé de faire revenir tous ces députés qui sont partis, croyant que les affaires étaient terminées.

M. LISTER : L'usage suivi pendant cette session, l'a été durant les quinze dernières sessions. Quand les députés pouvaient être pairés, le comptable les payait et les laissait partir.

M. WALLACE : Cet arrangement était conclu seulement 24 ou 26 heures avant la fin de la session.

M. LISTER : Pas du tout, mon honorable ami fait erreur. Les faits sont tels, qu'ils ont été relatés par l'honorable député de Leeds (M. Taylor) et par le whip du parti libéral. S'il veut se donner la peine de consulter les *Débats*, il constatera que c'était lorsque la Chambre était presque vide que les honorables chefs de la gauche présentaient leurs résolutions relatives aux chemins de fer et les faisaient adopter.

M. FOSTER : Continuons.

M. FLINT : Il me semble que l'honorable député d'York (M. Foster) réprimande ceux qui n'ont pas tort ; il gourmande l'assemblée parce qu'elle est peu nombreuse, quand ceux qui méritent la censure ne sont pas ici pour l'entendre. L'absence des honorables députés est une chose que leurs consciences et leurs électeurs jugeront. Nous n'avons pas le droit de censurer des députés qui sont absents, et qui sont le plus en mesure de juger leurs actes.

M. HENDERSON : En examinant les banquettes ministérielles, il me semble possible que plusieurs de ceux qui sont partis soient tout de même des récalcitrants. C'est peut être aussi bon pour le gouvernement que cet arrangement ait été conclu.

Pour William Stoker, en paiement de services rendus se rattachant à la statistique..... \$281 11

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est une réclamation qui est en suspens à Halifax depuis

dix ou onze ans. Il fallait préparer une statistique des naissances, mariages et décès, et un protestant et un catholique furent employés. Il y eut des difficultés à propos du paiement, et l'un des deux fut payé après avoir intenté une action. L'autre, celui dont le nom est ici, n'a pas été payé, mais pour lui rendre justice, l'autre réclamation ayant été payée, j'ai cru qu'il avait le même droit et je demande donc le présent crédit.

Exposition de Stockholm..... \$1,300

M. FOSTER : Sont-ce toutes les dépenses que vous avez faites ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BRITTON : Cette exposition a-t-elle eu lieu ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette exposition a lieu cet été. Nous avions eu l'intention d'y prendre part, mais dernièrement nous avons constaté qu'un bien petit nombre de pays étrangers avaient préparé leurs produits à exposer. Nous n'avons encore rien envoyé. Notre collection est prête et quelqu'un est allé s'informer si nous devons l'envoyer ou non.

M. FOSTER : Ce quelqu'un va coûter plus cher que la collection.

M. SPROULE : Quel est son nom ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est un des agents d'immigration.

M. BERGERON : Quel est son nom ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Son nom est Jones ?

M. SPROULE : Est-ce le fameux Jones qui était toujours à rôder dans les édifices du parlement, ici ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne l'ai jamais vu avant cet été.

Exposition dans les territoires du Nord-Ouest en 1894—Pour payer des comptes non réglés pour main-d'œuvre, matériaux, etc., commandés par des agents autorisés par le lieutenant-gouverneur Mackintosh..... \$13,537 63

M. WALLACE : Avant d'adopter ce crédit, je demanderai au ministre de l'Agriculture quand il faut envoyer les comptes. Une personne m'a écrit aujourd'hui du Nord-Ouest disant que le parlement allait voter une somme d'argent, et qu'elle désirait transmettre un compte. Je ne sais si ce compte a été présenté. Si des comptes n'ont pas encore été envoyés, seront-ils payés à même ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne demande pas au parlement de me voter un crédit pour payer des comptes que je ne connais pas. Il y a près de trois ans que l'exposition a eu lieu, et je présume que tous les comptes ont été envoyés.

M. WALLACE : Les comptes ont été sans doute présentés au lieutenant-gouverneur Mackintosh, et les gens ne savaient pas qu'il fallait les envoyer au ministre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces comptes sont ceux que le gouverneur Mackintosh a fournis au ministère. J'en ai moi-même fait l'examen.

M. WALLACE : Les comptes ont été remis à celui qui avait contracté la dette, le lieutenant-gouverneur Mackintosh, et on ne savait pas qu'ils seraient transmis au ministre.

M. BERGERON : Comment seront-ils payés, au moyen de chèques aux créanciers ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Par le ministère.

M. BERGERON : Toute cette somme sera-t-elle envoyée au lieutenant-gouverneur Mackintosh pour être payée par lui-même ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

Quarantaine des bestiaux—Mandat du gouverneur général..... \$10,000

M. FOSTER : Que signifie ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est pour couvrir le mandat du gouverneur général qui a été émis l'automne dernier, en conséquence de la peste porcine qui a sévi dans l'Ontario.

Divers—Pour payer à la veuve du Dr H.-V. MacPherson, une gratification égale à deux mois d'appointements..... \$166 66

M. LANDERKIN : A propos de ce crédit, je rappellerai le cas de l'ex-sergent d'armes. Il y avait quarante ans qu'il était au service de la Chambre, il fut mis à la retraite et mourut au bout d'un an. Si l'on accorde une gratification dans le présent cas, je ne vois pas pourquoi on n'en accorderait pas une à la veuve de l'ex-sergent d'armes. Il avait fait des versements au fonds des pensions de retraite et payé une somme d'argent considérable, et il n'a reçu sa pension que pendant un an ou deux. Tenant compte de la somme qu'il a versée au fonds, le pays ne perdrait rien en payant une gratification à sa veuve. Je crois qu'elle y a droit en raison des services éminents qu'il a rendus à son pays.

M. FOSTER : Croyez-vous que nous oserons travailler le jour du jubilé ? Vous allez soulever un débat inconvenant.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous entendrons ce que vous avez à dire.

Monuments—Champs de bataille du Canada. \$1,000

Sir ADOLPHE CARON : Si je comprends bien, ce crédit est pour servir à ériger un monument. Il y en a déjà un.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est pour ériger un monument à Lundy's-Lane.

Sir ADOLPHE CARON : Je crois qu'il y en a un qui a été érigé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : On me dit que les deux ont été érigés.

Jubilé de Sa Majesté la reine—Montant supplémentaire requis pour pourvoir à la soldé et aux allocations, transport et
M. WALLACE.

dépenses générales du contingent militaire qui doit être envoyé en Angleterre pour représenter le Canada en juin 1897 (A. du 15 avril 1897.)..... \$4 000

M. MACDONALD (King) : Avant de laisser adopter ce crédit, je veux savoir quand commence le jubilé de la Reine.

Le MINISTRE DES FINANCES : Maintenant.

M. MACDONALD (King) : Alors, célébrons-le.

M. FOSTER : Nous ferions mieux d'ajourner.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si la loyauté de l'honorable député ne lui permet pas d'accorder un peu d'argent à Sa Majesté, je suppose que nous ne pourrions pas continuer. Nous faisons acte de loyauté en votant à Sa Majesté cette somme qu'elle demande.

M. FOSTER : Il y a là trop de lucre honteux.

Somme nécessaire pour rembourser au département de l'Intérieur les dépenses faites pour rapatrier du Brésil certains Canadiens indigents, et payées à même le crédit voté pour l'immigration..... \$3,796.37

M. BERGERON : J'ai déclaré l'autre jour que j'avais entendu dire qu'une partie de cette somme a servi à rapatrier des gens qui ne sont pas réellement des Canadiens, mais qui étaient venus au Canada et étaient allés au Brésil, et dont les frais de retour ont été payés par le gouvernement canadien. Il me fait peine de ne pas voir ici le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), car il m'a promis de me fournir des renseignements sur ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je suis autorisé par le ministre de l'Intérieur à dire que toute la somme d'argent a été employée pour rapatrier des Canadiens.

M. TAYLOR : Relativement à ce sujet, je vais lire une lettre que j'ai reçue aujourd'hui. Je suis peiné de voir que le ministre de l'Intérieur est absent, mais je vais envoyer la lettre à l'honorable leader de la Chambre. La lettre est ainsi conçue :

KENTON-STATION, Ohio, le 14 juin 1897.

M. GEO. TAYLOR, M.P.,
Ganoquo, comté de Leeds, Ont.

CHER MONSIEUR,—Quel encouragement le gouvernement fédéral donnerait-il pour faire retourner dans leur pays natal des Canadiens loyaux et économes ? Je remarque qu'une offre très généreuse a été faite aux Canadiens-français des Etats de la Nouvelle-Angleterre. Il y en a des milliers d'une classe supérieure qui s'en retourneraient avec joie, et qui depuis des années, se sont montrés loyaux envers leur patrie. Je serai heureux de recevoir une réponse de votre part.

Votre respectueux serviteur,

E. EMERY,
Agent du chemin de fer Erie, Kenton, Ohio.

M. BERGERON : Cet individu est trop supérieur pour s'en revenir.

M. CASGRAIN : Mieux vaut le laisser là-bas, car il créera des embarras s'il revient.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je vais fournir à l'honorable député le renseignement qu'il demande. Tout est

compris dans un mémoire présenté au conseil le 28 avril dernier par le ministre de l'Intérieur :

Le soussigné a l'honneur de rappeler à Votre Excellence le fait que, dans le cours du mois d'août 1896, ce gouvernement a reçu des informations touchant la conduite de certains agents venus du Brésil, qui cherchaient à induire des Canadiens à immigrer pour ce pays, et que vers le même temps, une communication a été reçue du consul général anglais à Rio-de-Janeiro, contenant la copie d'une lettre demandant des renseignements qu'il avait reçue d'un habitant de Montréal, et profitant de l'occasion pour faire savoir au gouvernement du Canada que le climat du Brésil et autres conditions générales qui y existaient n'étaient pas favorables pour des gens venant de pays plus au nord.

Des exemplaires de la lettre du consul général et de celle qu'elle contenait, ont été imprimés en français et en anglais et ont été distribués en abondance par les employés du ministère de l'Intérieur dans toutes les parties de la province de Québec, où les agents brésiliens étaient à l'œuvre, principalement à Montréal. Bien qu'il fut constaté que près de 700 personnes s'étaient laissées influencer par les agents du Brésil au point qu'elles s'étaient décidées à partir, l'avertissement ainsi donné eut l'effet d'en décourager plus de 300, dont plusieurs quittèrent le navire après y être embarqué avec leurs familles et effets; mais près de 400 continuèrent leur voyage avec les résultats déplorables prévus par le consul général, et qui sont depuis devenus de notoriété publique.

Ces émigrés furent bientôt réduits à la condition la plus pitoyable, et il devint évident que dans l'intérêt de l'humanité, un grand nombre d'entre eux auraient besoin d'aide pour revenir au Canada.

Ayant été convaincus de cela, les conseillers de Votre Excellence autorisèrent les autorités diplomatique et consulaire de Sa Majesté au Brésil à prendre les mesures que les circonstances exigeaient, et à tirer sur ce gouvernement pour tous les frais en résultant.

Votre Excellence en conseil a déjà autorisé à cette fin l'emploi de \$720,60, en sus de laquelle somme il a été nécessaire de faire les paiements suivants :

1. Traite, payée par chèque d'immigration, datée le 22 janvier 1897, pour.....	\$ 670 57
2. Traite, payée par chèque d'immigration, datée du 16 février 1897, pour.....	72 11
3. Chèque d'immigration, daté le 29 mars 1897, et faveur de H. et A. Allan, pour	31 94
4. Chèque d'immigration, daté le 15 mars 1897, en faveur du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour.....	61 69
5. Traite, payée par chèque, datée le 14 avril 1897, pour.....	1,737 30
6. Chèque d'immigration en faveur de la ligne Beaver, daté le 20 avril 1897, pour	263 48
7. Traite, payée par chèque, datée le 14 avril 1897, pour.....	184 21
8. A.-W. Reynolds, chèque 12,835, daté le 25 janvier 1897.....	4 87
9. "Royal Mail Steamship Co." chèque 12,886, daté le 5 janvier 1897, pour.....	9 30

Total non couvert par arrêté ministériel.....\$ 3,055 77

Ces paiements, et ceux autorisés par l'arrêté ministériel ci-dessus cité, ont été faits au moyen de chèques tirés sur le crédit de l'immigration. Toutefois, attendu qu'il n'est pas juste que cette dépense reste une charge permanente sur le crédit de l'immigration, le sous-général recommande qu'un crédit sous le chef "Divers" soit inséré dans le budget supplémentaire à être présenté au parlement durant sa présente session, afin de couvrir toute cette dépense, savoir, \$3,776.37 et que, lorsque cet item sera voté, toute la dépense payée à même les fonds de l'immigration soit transférée à ce crédit spécial.

M. BERGERON : Combien d'émigrés ont été rapatriés ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'en connais pas le nombre. Des instructions ont été envoyées au consul général à Rio de Janeiro, lui demandant de faire tout son possible pour faire revenir les 400 qui étaient partis, et qui se trouvaient dans une condition pénible, de payer leurs frais de voyage et de tirer sur nous. Nous avons dû nous fier au consul général dans

cette affaire. Ces gens nous ont été renvoyés, des traites ont été tirées sur nous et nous les avons payées. Il nous est impossible de donner d'autres informations que celles-là.

M. WALLACE : Ces gens sont-ils tous revenus au Canada, ou leurs frais de voyage ont-ils été payés pour aller dans d'autres pays ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Pour revenir au Canada seulement.

M. WALLACE : Où en est la preuve ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'en ai souvent parlé avec le ministre de l'Intérieur, et c'est ce qu'il m'a dit.

M. BERGERON : J'ai entendu dire à Montréal par ces Canadiens eux-mêmes que la plupart d'entre eux ont payé leur passage avec l'argent que des amis leur avaient envoyé, tandis que la plus grande partie de l'argent payé par le gouvernement a servi à payer le passage d'étrangers.

M. CHOQUETTE : Non. Quelques-uns qui résident près de chez moi sont revenus, et le gouvernement a payé leur passage, entre autres, un nommé Tremblay, avec une famille de treize enfants.

M. BERGERON : Cela ne prouve pas que l'information que j'ai reçue n'est pas exacte.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne nie pas qu'il ait pu y avoir quelques étrangers parmi eux, mais nous ne pouvions pas faire autre chose que nous fier au consul général, auquel nous avons donné des instructions, et dont nous avons payé les traites.

M. BERGERON : Je ne veux pas que l'on pense que je désire blâmer le gouvernement ou le ministère. Je voulais que le gouvernement fit en sorte, à l'avenir, que l'argent soit dépensé à propos.

Douanes—Somme additionnelle nécessaire pour le service de surveillance.. \$5,000

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Cette somme est pour un nouveau croiseur qui est nécessaire pour le service de surveillance dans le bas du fleuve Saint-Laurent.

M. FOSTER : Allez-vous avoir deux croiseurs dans le Saint-Laurent ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Le *Constance* est là aussi, plus haut.

M. CASGRAIN : Quel est le nom de ce nouveau croiseur, et où a-t-il été construit ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je ne me rappelle pas le nom. Je crois qu'il a été construit à Shelburne, Nouvelle-Ecosse.

M. CASGRAIN : Il est notoire que le *Constance* qui a été construit dans l'Ontario ne convient pas pour ce service.

Mesurage du bois—Pour permettre à l'administration d'augmenter les appointements de M. James Patton, de \$1,800 à \$2,100, à partir du 1er juillet 1896. \$300

M. FOSTER: Pourquoi ces appointements sont-ils augmentés?

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR: Il a été surintendant des mesureurs de bois et ses appointements étaient de \$2,400. Il y a une couple d'années, ses appointements ont été réduits sans arrêté ministériel ni rien autre chose. C'était à l'époque où eut lieu la grande réduction dans les bureaux des mesureurs. Il n'est remis qu'une partie de la somme retranchée.

Résolutions à rapporter.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée, et la séance est levée à 12.30 h. du matin (mardi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 23 juin 1897.

M. L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

PRIÈRE.

SUBSIDES.

(En comité.)

Travaux publics—Fleuve Saint-Laurent—Amélioration du chenal maritime entre Québec et Montréal. \$35,000
 Chenal maritime du fleuve Saint-Laurent—Pour payer à la succession de feu D.-J. McCarthy le loyer d'un chantier et de bâtiments, à Saint-Joseph de Sorel, depuis le 4 août jusqu'au 31 décembre 1892 inclusivement. 653.15

M. FOSTER: Le ministre des Travaux publics (M. Tarte) voudrait-il bien nous dire comment il entend disposer de ces \$35,000, et quelle somme doit être inscrite au budget pour l'année courante?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): L'année dernière, nous avions à notre disposition \$78,000, somme tout à fait insuffisante. Il est inutile de chercher à employer nos dragueurs pendant toute la saison, avec une pareille somme à notre disposition, et après avoir fait soigneusement étudié la question par notre ingénieur, nous avons jugé nécessaire de demander un nouveau crédit.

M. FOSTER: Quels travaux fait-on actuellement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Les travaux de dragage du Saint-Laurent en cours d'exécution depuis quelques années.

M. FOSTER: Il avait été entendu que lorsque nos travaux d'approfondissement du chenal du Saint-Laurent auraient atteint une profondeur de M. CASGRAIN.

27 pieds et demi, nos grosses dépenses cesseraient. Le ministre prétend-il disposer d'une partie du crédit voté cette année pour le creusage du chenal de 27 pieds et demi, ou bien ces travaux sont-ils terminés?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Ils ne sont pas encore complétés.

M. FOSTER: Quelle est la partie qui reste à terminer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je vais faire connaître à mon honorable collègue les parties du chenal qui n'ont pas encore été approfondies jusqu'à 27 pieds et demi. Mon honorable collègue le sait, ces travaux, sont en cours d'exécution depuis plusieurs années, et au point où nous en sommes aujourd'hui, le chenal a une profondeur de 27 pieds et demi, règle générale. Le chenal a une largeur de 500 pieds là où il y a des courbes, et de 300 pieds en ligne droite. Il y a quelques points où nous voulons creuser le chenal de façon à lui donner 27 pieds et demi à marée basse. L'un des de ces endroits est à Sainte-Croix, où il y a actuellement 22 pieds, et l'autre à Saint-Augustin, où il y a 22 pieds à marée basse. A Lotbinière et au Cap-Santé, les travaux sont en voie de se terminer. Il faudra faire encore quelques dépenses pour compléter l'approfondissement du chenal, de façon à le rendre sûr pour les vaisseaux de grande vitesse; et si cet item de \$35,000 n'eût pas été dépensé, il nous aurait fallu arrêter les travaux de dragage cette année, ce qui nous aurait occasionné de sérieuses pertes. La Chambre conviendra qu'il importe de pousser ces travaux avec toute la célérité possible.

M. FOSTER: Quand cet item de \$35,000 aura été dépensé, quels travaux restera-t-il à faire? Quel est le coût estimatif de l'approfondissement du chenal à 27 pieds et demi, sur tout son parcours?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Mon honorable ami se rappelle que la Chambre a adopté un crédit de \$200,000, inscrit au premier budget. Il sera dépensé, je suppose, environ \$80,000 de ce crédit pour les travaux de dragage, tandis que la balance de cette somme sera affectée à l'achat de dragueurs. L'ingénieur en chef qui a une grande expérience dans ces travaux, me dit qu'il faudra encore \$500,000 pour faire les travaux d'approfondissement du chenal à 27 pieds et demi, et lui donner une largeur suffisante. Personnellement, je n'en sais rien. J'ai donné le chiffre des dépenses que nous avons faites. Mon honorable ami (M. Foster) comprend toute la difficulté de ces travaux. Il nous faut draguer dans le roc vif, ce qui est très coûteux. Mon honorable collègue le comprend: puisque nous établissons une ligne de steamers rapides, c'est le devoir du Canada de terminer ces travaux, commencés déjà depuis si longtemps. Nous tenons actuellement cinq dragueurs à l'œuvre.

M. FOSTER: Il est malheureux que nous n'ayons pas le temps de débattre à fond cette question comme elle le mérite. La Chambre a sans doute éprouvé, comme moi, un sentiment de stupefaction, en entendant le ministre des Travaux publics déclarer qu'il faudrait encore dépenser un demi-

million de dollars pour compléter le chenal de 27 pieds et demi. Lorsque je faisais partie du cabinet, j'étais convaincu que nous avions à peu près terminé ces travaux d'approfondissement, et si je me suis trompé, je voudrais que le ministre me le fit voir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne prétends pas que mes ingénieurs me disent qu'il faudra dépenser \$500,000 de plus que nous ne demandons. Je dis qu'outre le montant de \$200,000, déjà voté, il faudra un crédit supplémentaire de \$300,000.

M. FOSTER : Cela comprend-il les \$250,000 pour dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. FOSTER : Franchement, je dois dire à l'honorable ministre qu'il se tire à bon marché de son budget, mais l'année prochaine, quand bien même cela nous prendrait tout l'été, il nous faudra avoir de plus amples renseignements sur ces dépenses extraordinaires. Le ministre se doit cela à lui-même, et le doit à son parti et au pays ; et j'espère que pendant les vacances, il fera préparer par ses ingénieurs, dont la capacité est bien connue, un rapport sur la navigation du Saint-Laurent, indiquant les travaux exécutés, et ceux qui restent à faire, afin qu'à la prochaine session, il nous soit possible de nous rendre compte des dernières dépenses à effectuer pour ce que j'appellerai l'entreprise principale, c'est-à-dire, le creusement du chenal à la profondeur et de la largeur voulues. Après cela, il nous restera sans doute, les dépenses d'entretien. J'ai été surpris d'entendre le ministre nous dire qu'il restait encore \$500,000 à dépenser pour approfondir le canal à 27 pieds et demi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je pensais avoir donné tous les renseignements demandés. Je comprends parfaitement l'étonnement de mon honorable collègue, et j'ai été moi-même stupéfait d'apprendre de la bouche même de mon ingénieur qu'il faudrait encore dépenser ce montant. Je me ferai un plaisir de fournir à la Chambre tous les renseignements possibles.

M. HAGGART : Le ministre doit s'en souvenir, il y a deux ans, celui qui présidait alors au département déclara à la Chambre, dont il était en cela l'interprète, que les dépenses pour le creusement du Saint-Laurent étaient à peu près terminées et que les dragueurs employés à ces travaux seraient mis à notre disposition pour les travaux à faire dans les autres parties du pays. Le ministre ferait bien de nous expliquer cela. En effet, il est singulier, qu'après une telle déclaration, nous soyons encore obligés de construire un nouveau dragueur coûtant au delà de \$100,000, et de faire de nouvelles dépenses pour près de \$500,000.

M. CASGRAIN : Combien le creusement de ce chenal a-t-il coûté jusqu'aujourd'hui ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ \$3,500,000.

M. CASGRAIN : Abstraction faite du prêt à la commission du havre de Montréal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, abstraction faite de ce prêt.

M. CASGRAIN : - Quel est le chiffre de ce prêt ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : \$2,000,000, dont un million leur a été donné l'année précédant mon entrée au ministère, afin de payer la dette flottante. A mon entrée en charge, il y avait une dette de \$100,000 pour travaux exécutés au havre de Montréal, somme que j'ai payée, et depuis, il a été demandé une autre somme de \$90,000 que j'ai également payée, pour les mêmes travaux : le bassin du Moulin-à-Vent dans le port même de Montréal.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Il est un fait qu'il importe de ne pas perdre de vue : c'est qu'à en juger d'après la statistique de l'étiage des lacs de la contrée supérieure, le niveau de l'eau du Saint-Laurent n'a jamais encore été si bas qu'il l'est aujourd'hui.

M. CASGRAIN : N'est-il pas vrai que dans les endroits où le chenal a été creusé à une profondeur de 27 pieds ou de 27 pieds et demi, il a fallu faire un nouveau dragage ? N'est-il pas vrai que plus on creusait, plus l'eau baissait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le dragage que nous faisons actuellement ne saurait, à mon avis, avoir d'influence sur les eaux de la contrée supérieure. Les ingénieurs des Travaux publics, ceux du ministère de la Marine et des Pêcheries, de fait, tous les ingénieurs conviennent qu'il est facile d'obtenir une profondeur d'eau de 27 pieds et demi. Les travaux n'ont jamais été terminés, et mon ingénieur en chef me dit qu'il faudra encore trois années pour compléter les travaux et approfondir le canal à 27 pieds et demi sur tout son parcours. Il m'est impossible d'en dire davantage. Les travaux ont été commencés avant mon entrée au ministère, et nous sommes obligés, je suppose, de les finir. Ce sont des travaux d'absolue nécessité, personne ne saurait le nier.

M. COCHRANE : J'étais porté à croire que les ingénieurs du ministère pensaient qu'il serait facile de creuser un chenal de 23 ou 25 pieds ; mais il paraît maintenant qu'après avoir atteint cette profondeur, on ne trouve pas de volume d'eau qu'on attendait à avoir, parce que, en approfondissant le chenal, on fait baisser le niveau du fleuve et, par conséquent, l'eau baisse également dans le chenal. Il s'agit de savoir si cela continuera. N'est-ce pas l'opinion des hommes de science que le niveau des grands lacs subit un abaissement et un relèvement alternatifs pendant un certain nombre d'années ? Le ministre pense-t-il que cet abaissement du niveau des eaux des grands lacs se continuera ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais rien affirmer de positif à ce sujet ; mais je puis affirmer que le dragage que nous faisons ne saurait avoir d'influence sur la profondeur générale des eaux du Saint-Laurent, puisque nous n'exécutons de travaux qu'à certains endroits, pour faire disparaître les obstacles à la navigation.

M. CASGRAIN : Le ministre me paraît se contredire. Quand je lui ai demandé si certaines

parties du fleuve déjà draguées allaient être creusées de nouveau, il a répondu dans l'affirmative. Cela tendrait à prouver qu'au fur et à mesure que le dragage se fait, l'eau du fleuve ne devient pas plus profonde, parce que le courant d'eau est toujours le même. Je lui ferai observer qu'à la page 128 de son rapport, il dit qu'à la Pointe-aux-Trembles, on a approfondi le chenal à 28 pieds 6 pouces. A quoi sert-il d'approfondir le chenal à cet endroit, si l'on ne réussit pas à obtenir une profondeur uniforme, sur tout le parcours du chenal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le plan de niveau pour l'approfondissement du chenal a d'abord été fixé à 27 pieds et demi. Le plan a été modifié plus tard, et nous avons décidé de donner au chenal une profondeur de 28 pieds et demi, ce qui revient, de fait, à 27 pieds et demi.

M. CASGRAIN : L'honorable ministre dit qu'il ne peut pas donner de garantie que le fleuve demeurera au même niveau. Le département n'a pas réussi à donner plus de profondeur au fleuve, la chose est évidente. Après avoir dragué à une profondeur de 27 pieds et demi, il a constaté que cela ne donnerait pas assez d'eau, et voilà maintenant qu'il va draguer le chenal à 28 pieds et demi. Mais qui nous assure que lorsque ces travaux seront finis, il ne se trouvera pas 25 ou 26 pieds d'eau seulement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'avenir qui répondra.

M. CASGRAIN : Oui, mais c'est une question qu'il aurait fallu étudier avant de continuer ces énormes dépenses. Je le comprends parfaitement, l'approfondissement du chenal maritime entre Québec et Montréal est une question d'importance nationale ; tout le monde en convient, même les citoyens de Québec. Mais c'est aussi notre affaire de voir à ce que le pays en général retire de ces travaux des avantages proportionnés à nos dépenses passées et futures.

S'il faut que ces travaux coûtent au pays aussi cher que coûteraient la construction d'un canal de Montréal à Québec, alors, construisons ce canal ; ou bien, s'il est impossible, au moyen de dragages, d'obtenir à certains endroits du fleuve la profondeur d'eau nécessaire, construisons un canal à ces endroits. A mon avis, les résultats obtenus de l'approfondissement du chenal ne sont pas proportionnés à la somme d'argent dépensée pour ce que certaines gens appellent "un chenal de vase." Voici un fait que je tiens à signaler au ministre, et si je fais erreur, l'honorable député de Québec (M. Dobell), qui est parfaitement versé dans ces questions et jouit d'une expérience consommée, pourra me corriger. Ce n'est pas seulement parce que le chenal n'est pas assez profond que de gros steamers comme le *Canada* ne peuvent faire le trajet de Québec à Montréal, mais c'est surtout en raison des courbes du fleuve, c'est-à-dire, parce que le chenal n'est pas assez large. Je ne sais si je me trompe, mais on m'informe que le *Canada*, de la ligne *Dominion*, a été construit spécialement pour desservir la ligne entre Liverpool et Montréal, et a été envoyé ici dans ce but ; il s'est rendu ici, et si je suis bien renseigné, bien que le chenal eût presque 27 pieds et demi de profondeur, et qu'à la haute marée, la même profondeur se maintienne à Sainte-

M. CASGRAIN.

Croix et à Saint-Augustin, il n'est jamais revenu sur le Saint-Laurent, parce que ses propriétaires craignent de l'y renvoyer ; on l'a détaché de cette route pour le faire voyager sur la route de Boston et de Londres....

M. DOBELL : Mon honorable collègue me permettra peut-être de l'interrompre, pour l'informer que la raison qu'il allègue n'est pas celle qui a empêché le *Canada* de revenir sur le Saint-Laurent. En voici la raison : les propriétaires de ce steamer avaient fait au gouvernement l'offre d'attacher ce vaisseau au service régulier de la ligne de Liverpool à Montréal, mais ils ont demandé une subvention annuelle supplémentaire pour ce service, et nous avons refusé d'augmenter la subvention convenue, et de renouveler la subvention à l'expiration des premiers douze mois.

M. CASGRAIN : Je suis heureux d'apprendre ce renseignement de la bouche même de l'honorable député (M. Dobell), car, de concert avec ces autres collègues de Québec, il sait que dans le cours de cette saison-ci depuis que le *Canada* a cessé de se rendre à Montréal, le bruit a couru que ses propriétaires l'avaient détaché de cette ligne, parce qu'ils ne voulaient pas courir le risque de faire voyager ce vaisseau dans le chenal entre Montréal et Québec.

Et cette rumeur ne s'applique pas seulement au *Canada*, vaisseau construit spécialement pour desservir cette ligne, mais encore à tous les gros vaisseaux qui font le trajet entre Québec et Montréal. Parmi les expéditeurs, l'impression est qu'aucun vaisseau du tonnage du *Canada* ne pourrait actuellement faire sans danger le trajet entre Québec et Montréal. S'il est vrai que le chenal n'ait qu'une profondeur de 27 pieds et demi même à marée haute, aux endroits où il n'a pas été dragué à cette profondeur, comme Sainte-Croix et Saint-Augustin, il nous faudra dépenser une bien plus forte somme que ne le laisse entendre le ministre des Travaux publics, non seulement pour l'approfondissement du chenal, mais pour son élargissement, et il est possible qu'il faille lui donner une largeur de 500 pieds, afin que les gros vaisseaux puissent faire le trajet de Québec à Montréal, sans toucher et sans aller se briser sur les rochers de chaque côté du chenal. Qu'il soit bien compris que je ne me constitue pas le champion des prétentions de Québec contre celles de Montréal ; je ne m'élève pas contre l'approfondissement du chenal maritime, et ne prétends pas que les travaux qu'on y fait ne soient pas utiles au pays ; mais je tiens à faire comprendre qu'il faudra dépenser une beaucoup plus forte somme que celle déjà fixée par les estimations actuelles, si l'on veut rendre un chenal maritime navigable aux gros vaisseaux remontant le Saint-Laurent et aux steamers encore plus puissants, qui, à bref délai, viendront dans le port de Québec.

M. HAGGART : Quelle est la profondeur du fleuve entre l'île de Montréal et l'endroit du Saint-Laurent, vis-à-vis des Trois-Rivières, endroit, où si je ne me trompe, arrête la marée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette que mes ingénieurs ne soient pas en mesure de me donner ce renseignement dans le moment. Je donnerai à mon honorable collègue le

renseignement voulu, cette après-midi. Il est fâcheux qu'il n'ait pas encore été fait jusqu'ici d'exploration soignée. J'ai donné ordre à mes ingénieurs de faire une exploration complète, et la chose est en voie d'exécution. Soit dit en passant, il me fait peine de voir que l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) ait parlé dans le sens qu'il l'a fait. Il ne devrait pas exister de rivalité entre Montréal et Québec. Le trafic qui ne prendra pas la route du Saint-Laurent suivra les voies fluviales des Etats-Unis, et, à mon avis, l'approfondissement du chenal entre Québec et Montréal est une œuvre d'importance nationale. Je comprends parfaitement que les travaux doivent se faire avec toute l'économie et le soin possibles; mais en même temps, la Chambre conviendra que, puisque Montréal est le grand centre de distribution du pays, il ne faut pas faire de mesquinerie, quand il s'agit de ces travaux. Je suis disposé à écouter tous les avis qu'on voudra bien me donner, afin de faire exécuter ces travaux avec toute l'économie possible. Je demande à la Chambre de m'aider à compléter ces travaux. Il n'est pas juste de prétendre que le chenal entre Montréal et Québec soit dangereux. Sur toute la distance des 160 milles, il n'y a plus que 30 milles où les travaux de dragage ne soient pas finis, et sauf ces 30 milles, le chenal a partout une profondeur uniforme de 27 pieds et demi. Quand les travaux de dragage sur cette distance relativement courte auront été terminés, nous aurons un chenal d'une profondeur de 27 pieds et demi au moins, de Québec à Montréal.

M. CASGRAIN : Le ministre (M. Tarte) n'a pas le droit de m'attribuer des motifs inavouables. J'affirme qu'il n'existe pas de rivalité entre Montréal et Québec au sujet de ce chenal. Quand j'élève la voix dans cette enceinte, c'est à titre de député fédéral, représentant un comté canadien, et non pas à titre de représentant d'un comté près de Québec, ou de citoyen de cette ville.

Voilà la proposition que j'émetts, proposition inattaquable à mon avis : c'est que, bien qu'il s'agisse qu'une œuvre d'importance nationale, la première question que nous devrions nous poser est celle-ci : les pays retirera-t-il des avantages correspondant aux énormes dépenses que l'on fait pour l'approfondissement du chenal maritime en question ? Avant d'aller plus loin, le ministre, à mon avis, devrait nous apporter une réponse à la question de savoir si, oui ou non, lorsqu'il aura approfondi le chenal à 27 pieds et demi, il s'y trouvera plus d'eau qu'il n'y en a aujourd'hui. Le rapport du ministre prouve que vis-à-vis de la Pointe-aux-Trembles, il a fallu draguer à 28 pieds et demi pour atteindre 27 pieds et demi d'eau. Rien ne prouve que lorsqu'il aura dragué à une profondeur uniforme de 27 pieds et demi, il obtient plus de 26 pieds et demi d'eau. L'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) s'est vivement préoccupé de cette question, et je ne doute point qu'il puisse éclairer la Chambre à cet égard. L'honorable député fait partie de la commission des grandes voies navigables, et puisqu'il a assisté à plusieurs conférences de cette commission, il pourrait peut-être nous dire s'il n'est pas vrai que le niveau du fleuve Saint-Laurent baisse continuellement, et si l'approfondissement continué du chenal maritime nous donnera, oui ou non, plus d'eau, à certains endroits, qu'il n'y en a actuellement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En égard à l'importance de cette question, la Chambre sera peut-être bien aise d'avoir certains renseignements. Sur les 160 milles entre Montréal et Québec, le chenal, sur une distance d'environ 30 milles, a une profondeur d'environ 27 pieds et demi. Quant aux autres 110 milles, le chenal a une profondeur de trente pieds et plus. Le minimum de la largeur du chenal est de 300 pieds dans les parties droites, et de 450 pieds dans les courbes. Sur une distance de 110 milles, le chenal a une profondeur de 30 pieds et plus, et sur une distance de 30 milles, il a 27 pieds et demi de profondeur. Ce que je demande, c'est de compléter l'approfondissement du chenal à 27 pieds et demi, et de rectifier les courbes.

M. COCHRANE : Comptez-vous que le chenal aura une profondeur uniforme de 27 pieds et demi, quand les travaux seront terminés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute, autrement nous n'aurions pas demandé au parlement de poursuivre les travaux.

M. HAGGART : Je ne vois rien dans le budget relativement aux travaux du havre de Montréal. Avez-vous décidé quelque chose à cet égard ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis heureux que mon honorable collègue m'ait demandé ce renseignement. On m'a vivement sollicité d'accorder un nouveau crédit dans ce but. Voici aujourd'hui la situation : en 1896, le parlement a voté un crédit de \$2,000,000, sous forme de prêt, à la commission du havre de Montréal, afin de compléter ses travaux et payer la dette flottante. Ces travaux, à l'avenir, devront être approuvés par le ministre des Travaux publics. Les travaux du bassin du Moulin-à-Vent sont en cours d'exécution. Abstraction faite de la question d'utilité, le fait est que ces travaux sont en cours d'exécution, et j'ai décidé de les faire compléter. Alors, je me suis trouvé en présence d'un grand problème : qu'allons-nous faire à l'avenir ? J'ai mûrement étudié et pesé cette question sous tous ses aspects, et je me suis convaincu que les plans approuvés par le passé ne répondent point aux besoins de la situation. A diverses reprises, et surtout en 1894, il a été démontré au gouvernement qu'il fallait exécuter des travaux supplémentaires et que les travaux connus sous le nom de plan n° 6 étaient insuffisants.

Après nous être consultés avec les représentants du *Board of trade* et avec les commissaires du havre de la ville de Montréal, nous avons virtuellement convenu d'un plan par lequel trois quais supplémentaires seront bâties au centre du havre, de dimensions différentes, toutefois, de celles qu'on a approuvées par le passé. Quand je dis "approuvées", je désire être bien compris. Lorsque, pour la première fois, les commissaires du havre de Montréal s'adressèrent au gouvernement pour faire approuver leurs plans, en 1889, ils étaient leurs propres maîtres. Le gouvernement ne leur accordait alors aucun argent, et ces plans furent approuvés comme de droit, bien que, puis-je dire, une commission d'ingénieurs des ministères de la Marine et des Travaux publics ne les approuvassent pas même alors.

Je regrette de ne les avoir pas ici, parce qu'un examen de ces plans serait fort intéressant. S'ils étaient exécutés aujourd'hui, ils obstrueraient le port de Montréal. Les quais y devraient être d'une longueur de 1,500 pieds. Le chenal a une largeur de 450 pieds seulement, et est borné par des bancs de boue, de sorte que ces quais auraient tout simplement obstrué le port.

J'ai décidé que ce n'était pas ce qu'il convenait de faire, et m'étant consulté avec les intéressés de la ville de Montréal, c'est-à-dire, les membres du *Board of Trade* et les représentants des compagnies de navigation, nous avons convenu qu'on devait s'arrêter à d'autres plans d'après lesquels on bâtera trois quais supplémentaires, qui seront munis de toutes les commodités que peuvent requérir les chemins de fer.

Cela même ne sera pas suffisant.

M. WALLACE : Où sont ces quais ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces quais doivent être construits au centre du port. Ils commenceront vis-à-vis du marché Bonsecours et s'étendront vers l'ouest, du côté du canal Lachine. Nous commencerons à l'est, et la raison en est que la ville de Montréal a voté un million de dollars pour bâtir un mur de revêtement : Et nous devons commencer à l'extrémité-est pour permettre à cette ville de faire ces travaux. Il nous faut prendre d'abord dans le Saint-Laurent une largeur de 40 pieds pour les quais, car si nous nous étions simplement conformés aux dispositions du fameux plan n° 6, on aurait eu 14,000 pieds de quais sur une rue de moins de 46 pieds de largeur. Voilà qui aurait été hors de question, et nous n'aurions pu nullement accommoder le commerce.

M. POUPORE : Dois-je comprendre que l'honorable ministre dit que le quai doit partir du marché Bonsecours pour s'étendre à l'ouest ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Absolument.

M. QUINN : Il y aura là trois quais ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, trois quais à être bâtis, ainsi que le mur de revêtement qui doit être construit par la ville elle-même, et cela donnera au centre de la ville toutes les commodités quelle peut espérer.

Quant au plan plus étendu, il a attiré l'attention d'hommes plus expérimentés que moi, mais j'ai lu assez de choses sur la matière, et j'ai vu un bon nombre de havres et de ports, et, à mon avis, le havre de Montréal est l'un des plus mal pourvus de tous ceux que je connais. Le commerce de bestiaux n'y peut être accommodé, non plus que le gros commerce. . . .

M. CASGRAIN : Envoyez cela à Québec.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Québec aura sa part. Lorsque la route du Saint-Laurent aura toutes les améliorations qu'elle requiert pour les commodités du commerce, Québec aura sa part.

Quant à l'autre plan, si j'allais révéler les secrets du conseil, je dirais que j'ai insisté, comme l'eussent fait tous ceux qui connaissent le havre, pour qu'une somme supplémentaire fût placée dans les estimations, afin que nous puissions compléter ce

M. TARTE.

grand port. Mais les honorables députés connaissent notre position financière ; nous avons dépensé d'assez fortes sommes, et l'on croit que quelques mois de délai ne peuvent compromettre l'avenir de cette grosse entreprise. Voici pourquoi : Nous allons d'abord bâtir les trois quais que nous avons mentionnés. La ville de Montréal fera les travaux de construction du mur de revêtement, et je n'ai pas le moindre doute qu'ensuite, les fortes recommandations du monde commercial, non seulement de Montréal, mais du Canada, seront prises en sérieuse considération.

On nous a demandé de prolonger le port de Montréal à l'est, parce que le centre est déjà encombré.

M. WALLACE : Faites un bassin dans l'est.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vois que mon honorable ami plaisante. Le bassin n'est pas chose de mon cru. Sous l'ancien gouvernement, de fortes représentations ont été faites par les chambres de commerce et par la commission du havre.

M. WALLACE : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, une forte députation des commissaires du havre eux-mêmes, conduite par MM. Bulmer, Ogilvy et Richard White, est venue à Ottawa insister sur la grande importance de ces bassins. Je possède le procès-verbal de l'assemblée, et il ne peut y avoir de doute là-dessus ; mais, comme je l'ai dit, mon intention est d'aller en Angleterre, en France et en Belgique pour y étudier, tout en y vaquant à d'autres affaires, les grandes améliorations modernes qui ont été opérées dans les principaux ports du monde.

M. FOSTER : Vous feriez mieux, je crois, d'y envoyer un bon ingénieur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'était mon intention de me faire accompagner d'un bon ingénieur. J'entends me prévaloir de l'avis de l'ingénieur le plus compétent qu'on puisse trouver. La Chambre conviendra avec moi que l'achèvement du havre de Montréal est chose des plus importantes, et que je dois prendre tous les moyens possibles de l'améliorer au plus tôt.

M. FOSTER : Dans les circonstances, l'honorable ministre peut-il dire qu'on ne fera rien relativement au projet concernant la partie est du havre avant que nous nous soyons réunis de nouveau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je puis en assurer l'honorable député.

M. HAGGART : Je partage l'avis de l'honorable ministre dans une grande mesure. Je crois possible l'exécution de travaux suffisants dans le port de Montréal en utilisant le plan proposé par les commissaires ; mais pour avoir un havre parfait, il faudra adopter un projet absolument différent. Les plans ont été soumis au département, et j'espère que l'honorable ministre verra à ce que Montréal ait les commodités auxquelles il a droit et qu'il lui est impossible d'avoir par les plans préparés.

M. QUINN : En vérité, je suis fort aise de voir l'honorable ministre de si bonne humeur et de l'entendre parler comme il fait ce matin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis toujours de bonne humeur.

M. QUINN : Je n'entends nullement critiquer l'état habituel de l'honorable ministre, mais ce matin, il est particulièrement rayonnant et sensible aux intérêts de Montréal. Quoi qu'on puisse dire pour ou contre le plan n° 6, il n'y a pas de doute que l'idée est la meilleure qu'on puisse suggérer dans le cas où Montréal doit devenir ce qu'il doit être. Je ne veux pas dire qu'il soit nécessaire d'approuver absolument ce plan ; je veux dire que les améliorations suggérées par les officiers du département—que grâce à la courtoisie des honorables ministres j'ai eu la satisfaction d'examiner—apporteront des commodités suffisantes pour le présent. Je comprends qu'on a l'intention de construire trois quais en face de la ville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Absolument.

M. QUINN : A un point entre l'hôtel des douanes, d'un côté, et le marché Bonsecours, de l'autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. QUINN : D'après les renseignements que j'ai reçus de différents corps représentatifs et d'hommes d'affaires de Montréal—et j'ai eu le plaisir d'accompagner plusieurs fois les membres venus en députation auprès de l'honorable ministre—on semble entièrement satisfait de ces travaux, mais on veut les voir faire tout de suite.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils seront commencés immédiatement.

M. QUINN : Les commissaires du havre doivent faire un emprunt à cette fin. J'aimerais à signaler à l'honorable ministre et au comité ce fait, savoir : qu'un emprunt fait à cet égard aura l'effet de forcer les commissaires à exiger d'une manière ou d'une autre, des vaisseaux entrant dans le port de Montréal, un droit destiné à faire face à l'intérêt de cet emprunt. L'honorable ministre dit que l'argent a été prêté par le gouvernement aux commissaires. Il n'est que juste, je pense, qu'on comprenne définitivement dans le pays que chaque sou d'intérêt payé sur l'argent prêté à la commission du havre, l'a été par celle-ci. En d'autres termes, cet intérêt a été payé par les expéditeurs de Montréal, et je désire insister sur ce fait, et voir si l'on ne peut pas adopter quelque moyen de libérer le port de Montréal de la nécessité de taxer le commerce d'expédition pour faire face aux intérêts et aux charges qui le grèvent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ecoutez ! écoutez !

M. QUINN : L'honorable ministre s'est fort bien exprimé lorsqu'il a dit que le port de Montréal est un port national. Il n'y a pas de raison pour que l'honorable député de Mountmorency (M. Casgrain) et moi—je ne crois pas, du reste, que ce soit là l'intention de mon honorable ami—nous

nous entendions sur la question d'améliorer ce port. Je ne crois pas que ce soit l'intention de mon honorable ami de combattre ou de critiquer sous quelque rapport le crédit destiné au port de Montréal. Tout argent dépensé pour permettre aux vaisseaux de fort tonnage d'atteindre ce port est de l'argent dépensé pour le bénéfice du Canada.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ecoutez ! écoutez !

M. QUINN : C'est une dépense qui bénéficiera, non seulement au port de Montréal, mais au port de Québec et aux autres ports.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Vous ne dites pas de même lorsqu'il s'agit d'accorder à Montréal des facilités en matière de chemin de fer.

M. QUINN : Le ministre n'est pas tout à fait exact en disant cela. Mais comme ce n'est pas ce qui fait l'objet de la discussion dans le moment, il serait tout aussi bien de n'en pas parler. Je veux me borner à présent à discuter ce qu'on doit dépenser aux améliorations du havre de Montréal et à celles du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec, et j'approuve cordialement ce que le ministre a dit, lorsqu'il a exprimé l'avis que si le fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, est mis dans un état de nature à éveiller l'attention des expéditeurs de l'univers sur les avantages de sa route et à les y attirer, ni le havre de Montréal ni celui de Québec n'auront plus besoin de s'adresser à cette Chambre pour en obtenir de l'aide ; ces deux ports seront bien connus dans le monde, et ils auront tout le trafic qu'ils pourront recevoir. Plus que cela, la chose invitera les expéditions à passer par le fleuve Saint-Laurent, ce qui bénéficiera aux deux ports de Montréal et de Québec ; et je ne serais pas surpris de voir des ports rivaux surgissant à certains endroits du fleuve entre Montréal et Québec, qui existeraient pour l'avantage général du Canada.

Maintenant que j'ai reçu l'assurance du ministre que ces travaux seront exécutés tout de suite, je lui demanderai de voir si l'on ne peut pas adopter certains moyens par lesquels le port de Montréal serait libéré des lourds fardeaux qui lui sont maintenant imposés sous formes d'intérêts qu'il est tenu de payer sur ce qu'on appelle les obligations des commissaires du havre, contractées pour les améliorations du havre de Montréal et du lac Saint-Pierre. Des obligations ont été négociées par les commissaires du havre, que le gouvernement a endossées jusqu'à un certain point, mais le port de Montréal est obligé d'en payer l'intérêt.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous prenons leurs obligations.

M. QUINN : Avec l'entente qu'ils en paieront l'intérêt. Eh bien ! voilà un impôt très lourd dont la ville de Montréal est chargée.

M. HAGGART : Dont sont chargées les expéditions de Montréal et du pays.

M. DOBELL : L'honorable député dit-il que Montréal paie l'intérêt de la somme dépensée pour le creusement du lac Saint-Pierre ? S'il en est ainsi, je me lève pour le corriger.

M. QUINN : Je n'ai pas dit cela. Si je l'ai dit, ce fut seulement, sans doute, un *lapsus linguae*.

M. DOBELL : Vous avez déclaré que la commission du havre payait l'intérêt de la somme dépensée pour le creusement du lac Saint-Pierre.

M. QUINN : Si je l'ai déclaré, je me suis trompé, de même que j'ai fait erreur, si j'ai dit que la ville de Montréal payait cet intérêt. Je voulais dire que l'intérêt de ces obligations est un impôt sur les expéditions de Montréal, comme le dit bien l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, ainsi qu'un impôt sur les expéditions du pays; et un impôt qui atteint le port le plus important du Canada, atteint naturellement l'ensemble des intérêts de la navigation canadienne. Or, poursuivant cet ordre d'argumentation, je dis que tout ce qui libérera le port de Montréal de cet impôt, tout ce qui fera de Montréal un port libre, bénéficiera aux intérêts du commerce d'expédition de tout le pays; et je demanderai encore une fois au ministre de s'intéresser à la question de façon à trouver quelque moyen d'affranchir de cet impôt le port de Montréal et le commerce d'expédition du pays.

M. DOBELL : J'aimerais dire quelques mots à l'appui de ce qu'a dit mon collègue relativement au creusement du lac Saint-Pierre. Je n'hésite pas à déclarer que le lac peut être creusé de vingt-sept pieds et demi ainsi que le chenal de Québec à Montréal, et tenu à cette profondeur sans aucune difficulté quelconque. Je crois que ce serait favoriser les meilleurs intérêts du pays que de donner cette profondeur au chenal, parce que nous sommes sur le point d'entreprendre des travaux qui, j'en suis convaincu, importent plus au pays que tous autres travaux dans lesquels nous nous soyons engagés depuis nombre d'années. Je parle du creusement des canaux du Saint-Laurent. Il y a des années, nos canaux de l'ouest ont été creusés à une profondeur de quatorze pieds, et nous avons construit dernièrement au Sault Sainte-Marie un canal d'une profondeur de vingt-deux pieds, dans quel but? Nous avons transporté par ce canal, durant les derniers douze mois, je crois, quatre millions de tonnes de fret américain libre de droits, et pas plus de 7 pour 100 de la totalité de ce commerce de l'ouest, je pense, n'a jamais pu arriver à passer par la route du Saint-Laurent. Eh bien! je suis d'avis que le creusement de nos canaux du Saint-Laurent opérera un changement, et que nous pourrions, en faisant des efforts dans ce sens, obtenir, au lieu de 7 pour 100, plutôt un chiffre approchant de 50 pour 100 de ce commerce, ce qui fera du grand fleuve la route qu'il aurait dû être depuis longtemps.

Lors de mon entrée dans le cabinet, je savais qu'on avait promis de temps à autre que ces canaux seraient terminés dans l'espace de deux ans. Lorsque j'eus l'avantage d'étudier de plus près l'affaire, on me dit qu'en raison de la marche des choses, peut-être ces canaux pourraient être achevés en dix ans, et peut-être pourrait-il s'écouler vingt années avant qu'ils le soient. Nous avons alors décidé, au prix d'une augmentation considérable dans leur coût, de pousser les travaux et de les achever en deux ans, et je crois que dans ce laps de temps, ces travaux seront terminés. Il y a donc lieu de désirer que le port de Montréal ne soit pas le seul prêt à recevoir le commerce.

M. DOBELL.

Je vais plus loin que mon honorable ami, le député de Montréal (M. Quinn), et je dis : il est désirable de libérer des charges en question non seulement Montréal, mais Québec, Sorel et Trois-Rivières. Je puis ajouter que je ne sais pas pourquoi on ferait de Montréal, de Sorel et de Trois-Rivières des ports libres, sans étendre le même privilège à Halifax et à Saint-Jean. Je prétends que les mêmes raisons s'appliquent absolument aux ports maritimes. Le député de Montréal nous demande d'alléger les fardeaux qui pèsent sur cette ville. Eh bien ! quelle en sera la conséquence ? Il s'ensuit naturellement que si l'on fait de Montréal un port libre, et qu'on fasse peser sur Québec le fardeau des améliorations de son port, les vaisseaux abandonnent Québec pour se rendre à Montréal. Nous devons tout comme à Montréal avoir la liberté de commerce à Québec, ainsi que dans tous les autres ports,

M. QUINN : Je comprends que les ports de Halifax et de Saint-Jean sont virtuellement des ports libres, ou, sinon libres, des ports sur lesquels ne pèsent à aucun degré un fardeau d'impôts ressemblant à celui que doit supporter le port de Montréal, pour mettre ce port dans un état quelque peu convenable, ce fardeau est beaucoup plus lourd en ce dernier endroit.

M. DOBELL : Si l'honorable député consulte les procès-verbaux des chambres de commerce du Canada, relatifs aux années 1872 et 1873 et à celles de la période s'étendant de 1874 à 1878, il verra qu'on y fait mention de ces travaux du creusement des canaux, et qu'on a présenté une résolution déclarant que le gouvernement devrait considérer si l'on ne pourrait pas, à un coût beaucoup moindre que celui du creusement du lac Saint-Pierre, rendre le port de Québec convenable au transbordement des produits importés d'Europe ou y expédiés.

Les représentants de Montréal — je mentionnerai particulièrement M. Hugh McLennan, que nul à Montréal ne dépasse en capacités et en importance — déclarèrent formellement que Québec devait continuer les améliorations de son port, qu'eux, à Montréal, entendaient améliorer le leur ainsi que creuser le lac Saint-Pierre sans demander un sou au gouvernement. Depuis lors, les commissaires du havre à Montréal ont fait des requêtes au gouvernement pour être libérés des frais de ces améliorations. La chose a été accordée, et voici qu'ils demandent la remise de l'intérêt de l'argent dépensé, argent dont le capital leur a été remboursé. Je ne me plains pas, mais je déclare que plus de considération pourrait se trouver, je pense, dans les représentants de notre ville-sœur, regardée aujourd'hui comme la grande métropole commerciale du Canada, et pour laquelle le gouvernement a dépensé cinq millions de dollars en faisant un chenal qui permit d'y arriver, ce à quoi Québec a contribué pour quelque chose en commun avec les autres parties du pays. Et lorsque le gouvernement reçoit des requêtes pour faire de Montréal un port libre et pour assumer l'obligation d'améliorer son havre, on devrait trouver plus de générosité pour Québec dans le représentant de Montréal (M. Quinn), et l'on ne devrait pas oublier Québec, Sorel ni Trois-Rivières. Accordez au moins les miettes qui peuvent tomber de la table de Montréal. Le port de Québec possède des avantages, et l'on peut, à peu de frais, en faire le grand port de

transbordement de l'Amérique du Nord pour le grand avantage de tout le Canada.

M. QUINN : Si je n'ai rien dit en faveur de Québec, la raison est simplement dans le fait que j'ai cru que Québec avait parmi ses propres représentants des avocats assez habiles, pour n'avoir nullement besoin du secours de ma faible voix.

M. FOSTER : Pourquoi cet ancien compte de \$653.15, dû à la succession de C.-J. McCarthy en 1892, a-t-il été laissé là jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Parce que vous ne l'avez pas payé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque ce compte a été présenté, j'ignorais tout à fait ce dont il s'agissait. Mes officiers m'ont dit qu'il y avait eu un bail pour le terme de trois ans, commencé le 4 avril 1889, à raison de \$600 par année. Les paiements étaient faits en février et en août. Le dernier de ces paiements mentionné est de \$800, fait le 18 août 1892, pour acquitter le loyer dû au mois d'août de cette année-là. Ce compte a couru depuis sans être payé. Mes officiers ont certifié qu'il était dû, et j'ai cru bon de le payer.

M. FOSTER : Ne l'a-t-on pas réclamé auparavant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! Oui, il a été présenté depuis longtemps au département.

M. FOSTER : Quelles ont été les raisons du département pour ne pas le payer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas en état de le dire à mon honorable ami (M. Foster). Mes officiers m'ont dit qu'il n'y avait pas de raison de ne pas le payer. Le compte était dû, et il n'était pas payé.

M. COCHRANE : J'ai entendu dire à mon honorable ami, le député de Québec-ouest (M. Dobbell), qu'il espère seulement pour la ville de Québec les miettes qui tomberont de la table. Je dirai à l'honorable ministre que l'impression est qu'il sacrifie assez pour les miettes.

Édifices publics, Ottawa.—Édifice de l'est
—Pour faire face aux dépenses relatives
au désastreux incendie du 11 février 1897.
(Mandat du gouverneur général, \$25,000). \$37,000

M. FOSTER : Nous demandons une explication de ces \$37,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout le monde sait ce qui est arrivé. Un incendie désastreux a détruit l'édifice, et il nous a fallu le réparer. J'ai d'abord demandé un mandat spécial de \$25,000, mes officiers ayant considéré que ce montant serait suffisant. Il a été constaté qu'il ne l'était nullement, et j'ai dû dépenser davantage.

M. FOSTER : Les officiers du département n'ayant pas pris les exigences politiques en considération dans leurs estimations, ont cru que \$25,000 suffiraient, mais le ministre a trouvé qu'il avait besoin de \$12,000 de plus pour les travaux. Cela se passait lors de l'élection de Hull. Comment a-t-il dépensé ces \$37,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quant à l'élection de Hull, mon honorable ami n'en aime pas le résultat, mais je n'en suis pas responsable. Je n'ai rien fait. Ce que j'ai fait, c'est ceci . . .

M. FOSTER : Peu importe. Dites-nous comment vous avez dépensé ces \$37,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que mon honorable ami fait erreur. Je sais qu'il est sous l'impression que nous avons employé des hommes qui n'auraient pas dû l'être. Quant au toit, c'est un des items de cette dépense. Nous ne pouvions pas demander de soumissions pour ce travail, car le toit devait être fait immédiatement et ne devait être que temporaire.

M. FOSTER : En quoi a-t-il été fait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En planches.

M. FOSTER : Tant de pieds de planches pour couvrir le sommet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas ici le chiffre exact, mais je puis me le procurer pour l'honorable député.

M. FOSTER : L'honorable ministre devrait avoir ces chiffres sous la main. Il a eu toute la session pour se les procurer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les voici : La superficie du toit est de 29,000 pieds carrés. Voici les arrangements que j'ai faits : j'ai fait venir l'architecte en chef et lui ai demandé une estimation du coût d'un toit temporaire. Son estimation était de \$4,500. J'ai ensuite fait venir M. Bourque, l'entrepreneur bien connu. Ce n'est pas un crime de sa part d'habiter Hull. Je lui ai demandé de se charger de l'ouvrage au prix calculé par l'architecte en chef, et pas un sou de plus, pour les 29,000 pieds carrés. Les travaux ont été faits d'une manière satisfaisante, comme on peut le voir.

Les autres items s'expliquent facilement. Tout l'édifice était endommagé par l'eau. J'ai pris comme surintendant des travaux un homme qui avait déjà été employé par le ministère des Travaux publics, M. Sutherland. Je lui ai confié la surveillance des travaux, parce qu'il m'était recommandé par mes employés comme un homme capable.

M. FOSTER : Vous aviez \$4,500 pour les planches du toit, en quoi consistent les autres dépenses ?

M. POWELL : Pour combien de 1,000 pieds ?

M. FOSTER : Vingt-neuf mille pieds carrés.

M. POWELL : Il faudrait plus de planches que cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La dépense totale, jugée nécessaire, sous la direction des fonctionnaires de mon ministère a été d'après l'état détaillé . . .

M. FOSTER : L'honorable ministre passe tout son temps à nous dire qu'il va nous donner un état des dépenses, mais il n'en fait rien. Qu'il nous donne un état de cette dépense.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici un état détaillé des \$25,000 pour lesquelles un mandat spécial a été émis : Bordereau de salaire des ouvriers, certifié par le commis, sur les lieux, \$20,047.72.

M. FOSTER : Combien les ouvriers avaient-ils par jour ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les journaliers, \$1 et \$1.20 ; les charpentiers, \$2 ; les peintres, \$2.

M. QUINN : L'honorable ministre a-t-il dit " les journaliers " ou " les libéraux " ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis bien mal récompensé d'avoir employé une foule d'amis des honorables membres de la gauche. Le surintendant des travaux, M. Sutherland, a été conservateur toute sa vie.

M. TALBOT : C'est là que vous avez fait une erreur.

M. FOSTER : Destituez-le.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je ne le destituerai pas.

M. WALLACE : Je connais bien M. Sutherland, et je sais qu'il a été libéral toute sa vie, et un chaud libéral, par-dessus le marché.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Est-ce possible ? Je vous donne ma parole que je le croyais conservateur, car je n'aurais jamais cru l'ancien gouvernement capable d'employer un libéral.

M. FOSTER : Etait-il réellement à l'emploi de l'ancien gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je me suis trompé en disant cela, il y a un instant.

M. FOSTER : Ainsi, toute la plaidoirie de l'honorable ministre est à l'eau. Il a d'abord prétendu qu'il avait confié la surveillance des travaux à un chaud conservateur, et ensuite que cet homme avait déjà été employé par le gouvernement précédent. A présent, il se trouve que M. Sutherland est un grit, et qu'il n'a jamais été à l'emploi du gouvernement précédent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que l'honorable député me permettra d'offrir un autre plaidoyer. M. Sutherland m'a été recommandé comme un homme capable, et je l'ai employé. Je croyais réellement qu'il était conservateur.

M. FOSTER : Les hommes capables le sont généralement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je découvre aujourd'hui que M. Sutherland est libéral. Ceux qui se sont surtout occupés d'engager les ouvriers sont M. Sutherland, M. Breton, qui est depuis 20 ans dans les bureaux du ministère des Travaux publics, et M. Adams, qui est aussi employé là depuis longtemps. Je n'ai pas engagé les ouvriers moi-même : ce sont eux qui ont été

M. FOSTER.

chargés de ce soin. Les autres item sont : enlèvement des meubles et des tapis, \$697 ; ameublement, \$429 ; déménagement des livres et transport, \$102.25 ; bois, \$572.06 ; pierre, \$46, vitres, etc., \$8 ; quincaillerie, \$12.98 ; amiante, pour le plâtre et transport, \$934 ; fils électriques, \$35 ; produits chimiques, \$6.60 ; assurance sur les meubles, \$56.55 ; divers, \$225.39 ; papeterie et articles de bureau, \$882.80—total, \$25,468.41. Outre cela, nous avons employé des lattes en fer dans tout l'édifice, et les travaux ont été faits, en grande partie, à l'épreuve du feu.

M. HAGGART : Le style d'architecture sera-t-il le même qu'avant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Après avoir minutieusement étudié cette question et avoir consulté M. Fuller, qui bien qu'incapable de travailler conserve dans toute leur vigueur ses qualités intellectuelles, et avoir pris des renseignements auprès de plusieurs autres architectes, j'en suis venu à la conclusion de reconstruire sur le même plan. Autrement, on aura craint de défigurer l'ensemble. Les plans ne sont pas tout à fait terminés, mais les soumissions seront demandées dans une semaine ou deux.

M. FOSTER : Où se trouve la balance de \$12,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a pour les gages, du 26 avril au 28 mai, \$868.55. Pour certains services, non payés, \$1,500 ; matériaux et fournitures, \$715.18 ; autres petits articles, \$201.11. Le prix convenu avec M. Bourque, \$4,562.75, et les lattes en fer, \$1,683, complètent le total de \$37,000.

M. FOSTER : Il y a eu une énorme quantité de travaux de faits. Les gages étaient de \$1.25 à \$2 par jour ; il n'est que juste de supposer qu'il y avait un plus grand nombre de journaliers que d'ouvriers d'élite. C'était vraiment un spectacle merveilleux. Une ou deux fois, j'ai passé par là vers midi, et je n'ai jamais rien vu de pareil dans ma vie.

M. LISTER : Etait-ce au temps où vous aviez la surveillance des pelouses, et que vous enleviez les fleurs ?

M. FOSTER : Cela se passait sous le régime Mackenzie, et non de notre temps. Le spectacle était étrange autour de cet édifice. C'était comme à la sortie de—comment dirais-je bien ?

M. TALBOT : D'une ruche.

M. FOSTER : Oh ! non.

M. TALBOT : D'une fourmilière.

M. FOSTER : C'est plutôt cela. On n'entendait pas ce bourdonnement qu'on entend dans une ruche. C'était comme ces grandes migrations de peuple, comme en chante Virgile, dans un livre que j'ai lu, il y a longtemps et que je ne me rappelle qu'imparfaitement. En supposant que ces ouvriers recevaient, en moyenne, \$1.50 par jour, 13,000 journées de travail ont été consacrées à cet édifice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est inutile de parler de gages de \$1.50 par jour,

car nous avons dû faire venir des plâtriers de Montréal, et leur payer des gages élevés, car il n'y en avait pas suffisamment à Ottawa. Il va sans dire que je n'ai pas pu surveiller les travaux personnellement, mais j'ai visité l'édifice aussi souvent qu'il m'a été possible de le faire; je ne dirai pas qu'il n'y a pas eu de temps perdu, mais je ne crois pas que beaucoup d'ouvriers aient été à rien faire. L'architecte en chef du ministère est un homme capable, et il a surveillé les travaux lui-même. Si je ne puis pas m'en rapporter à lui, à qui pourrai-je me fier? Je lui ai recommandé de pousser les travaux avec toute la rapidité et l'économie possibles, et je ne pouvais pas faire plus.

M. POUPORE : Tout le monde sait que les travaux de cette nature, quand ils doivent être faits rapidement, coûtent plus cher que d'autres.

M. FOSTER : Si seulement on les avait faits rapidement, je n'aurais rien dit.

Sir ADOLPHE CARON : Lorsque cette question est venue devant nous, dans le budget ordinaire, j'ai demandé à l'honorable ministre s'il avait songé à employer pour ces travaux du bois rendu incombustible, dont on se sert maintenant à la place du fer dans les hauts édifices de Chicago et New-York. Je suis informé que ce bois incombustible est aussi bon, pour tous les usages, que le fer, et que, dans certains cas, il lui est préférable, vu qu'il est moins affecté par la chaleur. Le gouvernement des Etats-Unis l'emploie aujourd'hui pour tous les travaux de l'Etat, et l'on me dit aussi que les architectes les plus éminents de New-York, mettent des conditions dans tous leurs contrats, que ce bois sera employé dans toutes les constructions érigées sous leur direction. Je considère cette question comme importante, à moins qu'elle n'offre des objections que je ne connais pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis parfaitement au courant du procédé dont parle l'honorable député, et je vais faire faire des expériences avec le bois, et s'il est aussi bon que je le crois, il sera certainement employé, car je crois que c'est le désir de la Chambre que nos édifices soient autant que possible à l'épreuve du feu.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a-t-il fait un relevé des pertes encourues par cette incendie—les travaux déjà faits, les loyers que le gouvernement a dû payer, et les travaux qui restent à faire pour remettre l'édifice en aussi bon ordre qu'avant?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef croit que la partie de l'édifice pour laquelle nous allons demander des soumissions va coûter environ \$140,000. L'honorable député a déjà un état de ce qui a été dépensé en réparations. Je ne puis lui en dire davantage.

M. TAYLOR : Cela ne comprend pas le loyer des bureaux que nous avons occupés. Je voudrais aussi savoir si le ministre a fait une enquête sur l'origine de l'incendie?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, j'ai donné instruction de faire une enquête minutieuse. Le gouvernement a aussi chargé le chef de police, M. Sherwood, de l'affaire. Comme je l'ai déjà dit, le feu a été découvert dans une pièce au-dessus des bureaux des Chemins de fer et Canaux.

On n'a pas découvert l'origine de l'incendie, et personne ne sait comment le feu a pris naissance. L'opinion la plus générale, c'est qu'il a été causé par l'appareil de chauffage.

Édifices publics, Ottawa—Installation des administrations publiques dans les bureaux neufs ou restaurés dans les édifices des administrations, y compris l'installation de bureaux, etc., dans la chambre des modèles, édifice de la rue Wellington, dans l'édifice de l'est et dans le bâtiment Slater, et réparations, meubles et autres fournitures trouvés nécessaires \$22,500

M. FOSTER : Quelles sont les parties de cette somme affectées aux réparations, aux meubles et aux fournitures?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Après l'incendie, plusieurs ministères ont changé de bureaux. Le ministère de l'Intérieur qui était dans l'édifice de l'est a été transporté dans l'édifice Langevin. Cela a causé une assez forte dépense. Les réparations aux meubles, et l'installation ont coûté \$9,500. Les nouveaux meubles ont coûté \$5,500.

M. FOSTER : Et la balance de \$7,500 est pour le déménagement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les différents items sont comme suit: Installation des bureaux dans la salle des modèles, édifice Langevin, pour le ministère de l'Intérieur; gages des ouvriers employés, \$415.15; salaire du contre-maître Maguire, du 16 février au 5 mai 1897, \$284; à J. Parr, pour bois, et cloisons, etc., \$1,350; à G.-C. Howe, peintre, \$240.15; W.-J. Murphy, peintre, \$134.90; pour règlement de comptes et pose du téléphone, \$1,700; cloison en fer et amiante, \$250.

Rideau Hall, y compris les terrains—Réparations, restaurations, améliorations, meubles et entretien, \$4,107.50 ayant été payés sur le crédit de 1896-97 pour du linge, etc., acheté en 1895-96 (nov. 1895 à janvier 1896) . . . \$9,000

M. TAYLOR : Lorsque le budget principal nous a été soumis, il demandait un crédit de \$18,000 pour Rideau Hall, et j'ai alors fait la prophétie que les estimations supplémentaires demanderaient encore \$8,000 ou \$9,000 pour payer la salle de danse. L'an dernier, on avait demandé \$14,000, et ce budget avait été préparé par l'ancien gouvernement, comme on nous l'a dit. Quand l'honorable ministre a demandé ces \$18,000, il nous a expliqué que l'augmentation dans le crédit était due au fait qu'il lui avait fallu payer une dette contractée par l'ancien gouvernement pour du linge, etc. On peut le voir par le compte rendu des débats. Aujourd'hui, il demande \$27,000, quand son prédécesseur ne demandait que \$14,000, et même en admettant l'explication du ministre pour les \$14,000 pour du linge, etc., acheté par l'ancien gouvernement, il reste encore une augmentation considérable qui offre un sujet de critique tout trouvé par l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) et l'honorable député de Frontenac (M. Rogers). Ces deux honorables députés devraient être ici pour dénoncer cette augmentation de dépenses pour une chose que, sous l'ancien gouvernement, ils ont tou-

jours condamnée comme une extravagance. L'honorable député de Frontenac, surtout, devrait être ici, car cette question formait un des articles de son programme électoral.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne se montre pas juste. Je n'ai pas demandé \$18,000 pour cette année, mais pour l'exercice 1897-98. Aujourd'hui, je demande \$9,000 pour les dépenses de l'exercice courant. Sur cette somme, \$4,107.88 étaient virtuellement dépensés à mon arrivée au ministère. Le compte était dû et j'étais obligé de le payer. J'admets que j'ai dépensé \$5,000 en réparations à Rideau Hall, mais je n'ai jamais dit que cette somme serait prise sur les crédits votés pour le prochain exercice. En réponse à l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), j'ai déclaré expressément que ces \$18,000 étaient pour l'année à venir, et que j'aurais à demander un autre crédit pour payer des dépenses déjà faites. Après avoir examiné l'édifice en compagnie de mon ami, l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), nous avons constaté que toutes les constructions et la maison elle-même étaient en très mauvais état, et j'ai cru que le Canada a les moyens de loger convenablement les résidents de Rideau Hall.

M. FOSTER : Le directeur général des Postes est-il entièrement d'accord avec le ministre des Travaux publics sur ce point ?

M. COCHRANE : Durant de longues années, j'ai entendu l'opposition condamner le gouvernement que j'appuyais pour ses extravagances au sujet de Rideau Hall. Beaucoup de partisans du gouvernement actuel doivent leur élection à leurs dénonciations des extravagances de l'ancien gouvernement, et, aujourd'hui, le ministre des Travaux publics vient nous dire que bien que l'ancien gouvernement ait dépensé plus d'argent qu'il n'aurait dû, il a trouvé Rideau Hall en ruines et il a dépensé de \$4,000 à \$5,000 en réparations sans même remplir la formalité de demander à la Chambre de voter cet argent.

Chaque fois que nous reprochons quelque chose aux membres de la droite, ils nous répondent : "Vous en avez fait autant." Dès qu'ils furent arrivés au pouvoir, ils oublièrent toutes leurs promesses d'économie et de prudence ; nous sommes témoins des résultats aujourd'hui.

M. HAGGART : Je crois que l'honorable ministre est tout à fait dans l'erreur au sujet du débat que nous avons eu sur cette question. J'ai appelé son attention sur l'augmentation de cette dépense, et il a répondu qu'une partie de cet argent avait été dépensée par l'ancien gouvernement, l'année précédente. J'ai alors fait remarquer que la manière régulière de procéder était de demander un crédit dans le budget supplémentaire. Je vois maintenant que le crédit complet de \$18,000 est pour le prochain exercice et ne comprend pas la somme dépensée l'an dernier.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est absolument cela.

M. HAGGART : Alors, l'honorable ministre rapporte inexactement la conversation que nous avons eue.

M. TAYLOR.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne serai pas tenu de dépenser plus qu'il n'est nécessaire.

M. HAGGART : Je n'accuse pas l'honorable ministre de cela.

M. WALLACE : A quoi s'élève la note pour le linge ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Exactement \$4,107.80. Il a été acheté avant mon arrivée au ministère.

M. WALLACE : Toute cette somme est pour du linge ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est du moins ce que me disent les employés des bureaux.

M. TAYLOR : Je comprends que le ministre dit que ces \$4,000 pour du linge ont servi à payer une dette de l'année précédente, pour laquelle aucun crédit n'aurait été voté. J'ai toujours cru que si l'argent n'était pas voté, il ne pouvait pas être payé. Je voudrais savoir de quel droit l'honorable ministre a payé du linge acheté l'année précédente, lorsqu'il n'y avait pas de crédit voté pour cela. Ensuite, il dit encore qu'il a trouvé la maison en mauvais ordre et a ordonné des réparations, et maintenant que l'argent est dépensé, il demande à la Chambre de le voter.

Nous avons à Ganoque une salle d'exercices que le gouvernement s'était engagé par écrit envers la municipalité à faire transporter ailleurs. J'ai interpellé le gouvernement à ce sujet, et la réponse a été : "cela ne peut pas être fait tant que l'argent ne sera pas voté." Comment, alors, le ministre a-t-il pu dépenser cet argent à Rideau Hall, avant qu'il fût voté ? Il n'y a pas de doute qu'il se fiait à l'appui de ses partisans, qui critiquaient autrefois si sévèrement les extravagances de Rideau Hall mais qui, maintenant, sont prêts à tout avaler. Et aujourd'hui le gouvernement demande \$18,000 pour le prochain exercice, pendant que l'ancien gouvernement n'a demandé que \$14,000 durant le dernier exercice qu'il a passé au pouvoir.

M. COCHRANE : Je voudrais savoir à qui appartiendra ce linge, après que le ministre l'aura payé ?

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. COCHRANE : Ne vous pressez pas tant. Je vais poser ma question plus clairement, pour que vous la compreniez. Le pays paie \$4,000 pour certaines marchandises, et il voudrait savoir à qui elles appartiennent. Appartiennent-elles au pays, ou à l'occupant de Rideau Hall ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout ce que nous payons nous appartient ; il n'y a pas de doute sur ce point.

M. WALLACE : Sans doute que ces marchandises ont été admises en franchise, et pour les évaluer ici, il faut ajouter le droit au prix payé en Angleterre. J'aimerais à savoir qui a commandé ces marchandises.

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** : La commande a été faite par l'ex-ministre des Travaux publics, M. Ouimet.

M. WALLACE : Sans qu'aucun crédit fût voté ?

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** : Je le crois. D'ailleurs, je puis ajouter que les employés de mon ministère me disent qu'on avait aussi l'habitude de laisser des comptes en arrière d'année en année, et j'ai cru qu'il valait mieux venir franchement devant la Chambre et dire qu'il me fallait ces \$18,000. Aujourd'hui, tous les anciens comptes sont payés, et je m'efforcerai de ne jamais faire de dépenses non autorisées.

M. WALLACE : Toute l'affaire se résume à ceci : Lorsque les ministres et leurs partisans étaient dans l'opposition, ils condamnaient ces fortes dépenses à Rideau Hall et disaient surtout que nous dépensions trop d'argent en réparations. Aujourd'hui, le ministre des Travaux publics nous dit que c'est une erreur et qu'il n'y a pas eu assez d'argent dépensé en réparations, et que Rideau Hall s'en allait en ruines faute de réparations. J'ai remarqué que lorsque l'honorable ministre veut avoir des crédits pour construire des quais et autres travaux publics, il nous dit que ces travaux ont été fort négligés par l'ex-gouvernement et qu'il est obligé de dépenser de l'argent pour les entretenir et éviter une perte sérieuse. Le ministre des Travaux publics nous dit encore la même chose au sujet de Rideau Hall, bien que, chaque année, des sommes considérables aient été dépensées pour entretien et réparations afin de tenir cet édifice en bon ordre.

M. FOSTER : Je crois que nous devons avoir d'une façon quelconque un excédant sur les dépenses que nous faisons à Rideau Hall. Si l'honorable ministre croit que la maison doit continuer à être entretenue, le seul moyen d'obtenir cet excédant est de réduire le traitement du gouverneur général. J'espère que l'honorable ministre fera consentir le directeur général des Postes (M. Mulock) à s'occuper de cela.

Dragage—Nouvelle-Ecosse, Ile du Prince-Edouard et Nouveau-Brunswick \$8,000
Ontario et Québec..... 8,000

M. MARTIN : Je demanderai où le dragage doit être exécuté dans l'île du Prince-Edouard.

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** : Le bateau dragueur est maintenant à Charlottetown. Je suis informé par mon sous-chef qu'il sera avant longtemps employé à Summerside.

M. MARTIN : Au commencement de la session, j'ai posé une question au sujet du dragage à faire dans certains havres du côté sud de l'île, et l'honorable ministre qui exerce le patronage dans cette province m'a dit que j'aurais une réponse lorsque nous aurions le budget supplémentaire. Ce budget est maintenant devant nous, et je supposais naturellement que cette information me serait fournie. Tout en étant heureux de savoir que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a été fait chevalier, et bien que nous ayons tous l'espoir qu'il portera longtemps ce titre, nous espérons qu'on ne croira pas que nous nous contenterons des honneurs que lui ont été conférés au lieu de travaux

publics urgents dans notre province. Je ferai observer que depuis l'année dernière, le dragueur a été envoyé à Crapaud dans son comté. . .

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** (sir Louis Davies) : Crapaud n'est pas dans mon comté.

M. MARTIN : C'est alors dans le comté de l'honorable député de Prince-est (M. Yeo). Je ne vois pas ce qu'on pouvait avoir en vue en l'envoyant à Crapaud, à moins que ce ne fût pour remplacer le *Petrel* qui a été retenu là tout l'hiver.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** : Le *Petrel* n'a jamais été à Crapaud.

M. MARTIN : J'espère que l'honorable ministre (sir Louis Davies) verra à ce que la partie sud de la province ne soit pas négligée. Je lui ai souvent rappelé ce sujet, et toujours j'ai reçu la même réponse—que rien ne pouvait être fait maintenant. Je ferai observer que ces ports dont je parle sont ceux mêmes dont s'est occupé l'honorable ministre depuis nombre d'années, en blâmant l'ex-gouvernement de les avoir négligés. Maintenant qu'il est ministre, j'espère qu'on le verra exécuter ces améliorations qu'il réclamait à cor et à cri quand il était dans l'opposition.

M. KAULBACH : Il faut espérer qu'à même cette somme considérable à être dépensée dans la Nouvelle-Ecosse, une partie sera appliquée aux travaux que j'ai indiqués au gouvernement il y a quelque temps, savoir : les ports de Lunenburg, LaHave et Mahone-Bay.

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** : Je vais certainement tenir compte des observations de mon honorable ami.

M. KAULBACH : Ces ports méritent l'attention du gouvernement, plus que tous autres ports de la Nouvelle-Ecosse.

Résolution à rapporter.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée, et la séance est levée à 1 heure après-midi.

Séance de l'après-midi.

MERCREDI, le 23 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Pour pourvoir aux appointements des architectes, dessinateurs et commis, bureau de l'architecte en chef..... \$2,100

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** : Le comité se souviendra, je crois, que l'année dernière, j'ai déclaré que M. Fuller, alors architecte en

chef, serait mis à la retraite. Plus tard, j'ai décidé que les services de M. Fuller seraient utilisés pendant un an de plus. Pour être franc, j'ai constaté que ne pouvant pas lui donner la pension qu'il méritait d'avoir, je faisais mieux de le continuer dans son emploi pendant une autre année, et c'est pour cette raison que je demande ce crédit.

M. FOSTER : Pour quelle raison mon honorable ami n'a-t-il pas pu lui donner ce qu'il méritait d'avoir ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Fuller était autrefois à l'emploi de ce gouvernement, et il nous quitta pour s'en aller aux Etats-Unis. Il revint au Canada en 1880, époque où recommença son service. J'ai cru que nous pourrions ajouter quelques années à la durée de son service pour fixer sa pension, mais j'ai constaté que l'exécutif avait décidé de ne rien faire de la sorte, et avec cette règle établie, j'ai décidé de retenir M. Fuller au ministère un an de plus. Je crois que le comité éprouvera de la sympathie pour lui et pour moi.

M. FOSTER : Je ne veux pas donner de conseils à mon honorable ami, mais je crois que, à titre de membre du gouvernement, il aurait mieux fait de considérer la décision du gouvernement comme étant la sienne propre, et ne pas venir dire à la Chambre qu'il voulait faire telle et telle chose, mais que ses collègues l'en ont empêché, car c'est demander de la sympathie aux dépens de ses collègues.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas eu de grande difficulté à cause de cela, mais j'ai cru qu'en raison de cette règle, nous ne pouvions pas ajouter un nombre de ses années de service, et croyant que la Chambre sympathiserait avec M. Fuller dans les circonstances, je me suis décidé à le garder une autre année au ministère.

M. FOSTER : Mon honorable ami ne pouvant pas suivre son idée, a pris un détour pour obtenir la même fin. Il est difficile d'embarrasser mon honorable ami.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande simplement au comité de faire ce qu'il a droit de faire, afin de rendre justice à un vieux et fidèle serviteur public.

Pour pourvoir au paiement de commis surnuméraires et autres aides, y compris les services de toutes personnes dont il a été besoin et qui ont été employés après le 1er juillet 1882, nonobstant toute disposition contraire à la loi du service civil \$1,500 00

M. FOSTER : Mon honorable ami enfreint encore la loi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'avoue franchement qu'il me manque \$1,500. Quand je suis entré au ministère, le crédit était de \$30,000, je l'ai réduit à \$23,000, et je m'aperçois maintenant qu'il me faut \$1,500 de plus.

M. BERGERON : Avant d'abandonner l'examen des crédits destinés aux travaux publics, je désire demander certaines explications relatives à une entre-
M. TARTE.

prise adjugée, je crois, à la fonderie de Beauharnois. Je dirai que je suis content que l'honorable ministre ait été en mesure de faire exécuter certains ouvrages à la fonderie de Beauharnois. J'ai appris cela par les journaux, et tout le monde est dans la joie en voyant ces ouvrages accordés à la fonderie. Je demanderais au ministre quelle quantité d'ouvrage a été accordée, si des soumissions ont été demandées, et si l'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire, et comment elle est exécutée. Je ne veux pas critiquer, mais simplement me renseigner.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je me souviens bien, j'ai adjugé l'entreprise à la *Star Company*. J'ai commandé deux chaudières, l'une pour le palais de justice de Richmond, et l'autre pour la prison de Prince-Albert. Nous avons demandé les prix de quelques compagnies, et nous avons constaté que la *Star* pouvait nous fournir ce dont nous avions besoin, et nous lui avons adjugé l'entreprise.

M. BERGERON : L'honorable ministre veut-il me dire à combien s'élève cette entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne peux pas donner le chiffre exact. Mais je crois que le prix en est de \$1,000. Si mon honorable ami le désire, je pourrai lui fournir d'autres renseignements personnellement.

M. CASGRAIN : Le ministre dit-il qu'il a commandé une chaudière destinée à la prison de Richmond ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour le bureau de poste de Richmond.

M. CASGRAIN : Vous avez dit la prison.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai fait erreur.

Agrandissement du canal de La Chine. \$216,000

M. FOSTER : J'aimerais savoir maintenant si l'information que nous demandons depuis si longtemps est prête, et si elle a été produite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : J'ai recueilli toutes les informations que j'ai pu me procurer. Le document est au bureau du secrétaire d'Etat, et nous l'aurons avant une heure.

M. FOSTER : Il voudrait mieux laisser l'item en suspens et attendre le document.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a le mémoire de M. Wilson et d'autres papiers, mais la réponse ne comprend pas la preuve.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si vous le permettez, je vais continuer l'examen de mes crédits supplémentaires.

M. CASGRAIN : Fais-je erreur en disant que les réparations qui sont faites aux murs de Québec sont sous la direction du ministre de la Milice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, ils ne sont pas sous ma direction.

Ministère des Travaux publics—Pour règlement de compte avec M. William Keys, pour insertion d'une esquisse avec illustration concernant l'histoire, la juridiction, les transactions, etc., du ministère des Travaux publics dans le livre publié par ce monsieur sous le titre "Capital and Labour," ordre donné avant le 30 juin 1896..... \$245

M. FOSTER : Veuillez expliquer ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En 1894, M. Keys demanda au ministre des Travaux publics de cette époque de l'autoriser à publier une esquisse de l'histoire de nos travaux publics. Il ne paraît pas que M. Keys ait obtenu alors cette autorisation par écrit. Cela ne l'empêcha pas de publier l'esquisse. Plus tard, il reçut une lettre de M. Ouimet l'informant qu'il avait été autorisé, et en présence de cette lettre, nous ne pouvons pas refuser de payer cette somme, parce que le ministre de cette époque avait donné son autorisation.

Edifices publics—Ottawa—Pour la reconstruction d'une partie de l'édifice de l'ouest, détruit par l'incendie, le 11 février 1897.....\$100,000

Edifices publics—Ottawa—Protection contre l'incendie, éclairage électrique et outillage pour la production de la force motrice, etc..... \$75,000

M. BENNETT : L'honorable ministre des Travaux publics veut-il me permettre de lui demander s'il s'agit d'un nouvel édifice, et, dans ce cas, quel en sera le coût ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit ce matin que l'estimation du coût est d'à peu près \$140,000 pour l'édifice. C'en est pas pour un édifice nouveau, mais pour reconstruire l'ancien.

M. FOSTER : Nous aimerions à en avoir une idée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quant à l'item de \$75,000, il s'agit de changer le système d'éclairage que nous avons aujourd'hui. Une partie des édifices est éclairée au moyen de l'électricité et l'autre par le gaz. Jusqu'à ce jour les comptes se sont élevés de \$1,000 jusqu'à \$23,000 par année pour le gaz seul. Voici ce que nous avons en vue. Nous transformerions tout le système et construirions un nouvel outillage pour la production de la force motrice, à la place de l'ancien au pied de la côte, en augmentant la force, la capacité et en employant l'électricité pour les pompes à incendie. Nous ne sommes maintenant nullement protégés. Après l'incendie qui a eu lieu à l'édifice de l'ouest, nous avons inspecté tous les édifices et constaté que nous étions sans protection. J'ai l'intention d'augmenter l'outillage que nous avons maintenant, de supprimer l'éclairage au gaz et d'utiliser notre pouvoir moteur électrique non seulement pour des fins d'éclairage, mais pour les pompes à incendie. Nous voulons installer des pompes électriques dans chaque édifice. Je n'ai pas encore un plan bien défini, bien que je me sois beaucoup occupé de la question, et je me propose d'avoir les meilleurs moyens de protection contre l'incendie. Je ne ferai qu'un système des deux que nous avons présentement, et je suis convaincu qu'il en résultera une économie considérable.

M. FOSTER : Si mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, veut jeter un coup d'œil sur les estimations budgétaires—je ne sais pas s'il en a encore eu l'occasion—il s'apercevra que nous lui confions cette année des sommes immenses. Je ne sais pas au juste combien de centaines de milliers de dollars destinés aux édifices publics d'Ottawa, et à d'autres édifices, mais c'est une somme immense d'argent.

Avant d'employer une somme comme celle-là et d'opérer un changement complet au système de protection contre l'incendie et de l'éclairage, il doit faire plus que de nous donner un aperçu général en quelques mots. Il doit nous dire ce qu'il a l'intention de faire, mais bien loin de nous le faire savoir, il déclare qu'il n'a pas encore arrêté de plan. Il a une idée générale de ce qu'il veut faire. Il veut tout changer, mais il ne nous renseigne nullement sur ces changements.

Je crois que l'honorable ministre ferait mieux de présenter un plan au comité. Bien que nous ayons une confiance absolue dans l'honorable ministre en sa qualité officielle et dans les connaissances qu'il possède au sujet de l'éclairage électrique, la protection contre les incendies et les divers mérites du gaz et de l'électricité, je crois que nous devons exercer notre jugement, ou autrement nos facultés mentales deviendront nulles. Nous devons savoir quelque chose au sujet du plan de l'honorable ministre, des intentions qu'il a, savoir si ce qu'il veut faire est urgent, s'il est nécessaire de dépenser cette somme cette année, quand les dépenses atteignent un chiffre aussi élevé.

Depuis plusieurs années, nous avons ce système de double éclairage, le gaz et l'électricité, et le coût du gaz a considérablement diminué. En théorie, je suis en faveur de l'éclairage à l'électricité de préférence au gaz, pour la raison qu'il y a moins de danger pour les édifices. Nous allons avoir un mode de protection contre l'incendie, et nous allons changer complètement le système d'éclairage.

L'honorable ministre (M. Tarte) doit nous fournir le plan d'après lequel il va opérer ces changements, et il ne doit pas demander \$75,000 pour qu'il aille lui et ses employés se mettre à l'œuvre et imaginer un plan. Ils pourraient fort bien dresser le meilleur plan, mais la Chambre a le droit de le connaître. L'honorable ministre possède toute notre confiance, avec certaines restrictions, mais nous devons protester légèrement, et demander qu'il soumette au moins à la Chambre les plans qui nécessitent d'aussi fortes dépenses ; autrement, autant vaudrait que le comité gouverne avec le ministre des Travaux publics à sa tête pour dépenser les deniers publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière, j'ai demandé une somme considérable d'argent, et je me souviens que l'honorable député (M. Foster) m'a fait la leçon, et il m'a prédit que je dépenserais plus que ce que je ne demandais. Eh bien ! à même cet argent que j'ai demandé au parlement, il y a \$800,000 que je n'ai pas dépensés. Jusque-là je n'ai rien à me reprocher, et je crois que mon ami (M. Foster) devrait se fier à moi pour l'avenir.

M. FOSTER : Non. Je ne suis pas de cet avis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me fait vraiment peine que mon honorable ami

ne se fie pas à moi. Dans les mêmes circonstances, je me ferais très certainement à lui.

M. FOSTER : Oh non !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis chagrin qu'il n'éprouve pas pour moi la même confiance que j'aurais pour lui. Nous payons pour le gaz chaque année une somme variant entre \$18,000, à \$22,000 ou \$23,000 et notre système d'électricité nous coûte \$10,000 par année. Il est reconnu que l'usage du gaz dans ces édifices est dangereux, et il y a quelques jours, un comité de la Chambre a recommandé avec raison de ne plus nous en servir. Il faut prendre le moyen de nous protéger contre des incendies désastreux comme celui qui a eu lieu. Je me suis consulté avec les ingénieurs de mon ministère, et des ingénieurs et des architectes étrangers, et tous ont été d'accord pour dire que, dans l'intérêt public, il valait mieux avoir un système d'électricité pour les pompes à incendie. Mon honorable ami (M. Foster) veut un plan détaillé ; veut-il me permettre de dire qu'il ne serait pas sage d'en fournir un, car j'ai l'intention de demander des soumissions ?

M. FOSTER : Des soumissions pourquoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des soumissions pour installer tous ces appareils.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il dire que chaque fois qu'un ministre se propose de demander des soumissions pour une entreprise quelconque, cela le dispense de dire à la Chambre à combien il croit que le coût s'élèvera ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne veux pas dire cela.

M. FOSTER : Eh bien ! nous voulons savoir ce que l'honorable ministre se propose de faire, et à combien le coût en est évalué ; cela n'a rien à faire avec les soumissionnaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La Chambre a le droit de savoir, d'une manière générale, ce que je demande. Des calculs m'ont été fournis, mais bien entendu, je ne dis pas qu'ils sont exacts, ni que je les adopterai, mais d'après ces calculs, il faudra dans l'édifice de l'est 1,200 lumières incandescentes.

M. COCHRANE : Combien sera-t-il économisé dans cet édifice, en employant l'électricité à la place du gaz ?

M. TALBOT : Treize mille dollars.

M. COCHRANE : Ce n'est pas à vous que je m'adresse, mais je parle au ministre. Vous n'en savez pas plus long que moi sur ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami veut-il me laisser continuer cette partie de mon exposé. Il nous faudra dans l'édifice de l'ouest 1,600 lumières incandescentes ; édifice Langevin, 750 ; cour Suprême, 250 ; au musée, 250 ; au bureau de poste, 300 ; et à l'imprimerie nationale, 600 lumières incandescentes, toutes de la puissance de 16 bougies. Le nombre minimum de lampes brûlant à la fois sera probablement de 2,000, et le maximum probable de 5,000 à 6,000. Pour satisfaire aux exigences, nous voulons un outillage

M. TARTE.

générateur, composé de chaudières, machines et générateurs suffisants pour ces besoins. Je ne peux pas fournir de données précises sur le coût de ces chaudières et de ces générateurs. J'ai ici les recommandations pour la pose des fils métalliques dans chaque édifice, et j'espère que le tout ne coûtera pas plus que la somme que je demande. Supposons que je dépense \$75,000 pour remplacer le système d'éclairage à l'électricité et au gaz que nous avons maintenant, lequel nous coûte, en chiffres ronds, entre \$32,000 à \$33,000 par année, nous pouvons emprunter à un taux d'intérêt assez modique pour effectuer une économie considérable, et, en même temps, la Chambre avouera avec moi que nous pourrions à la sûreté des édifices.

M. FOSTER : A combien est estimé le coût de l'outillage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande cette somme après avoir pris des informations générales sur le sujet. Je n'ai pas l'intention de passer un contrat quelconque avant d'avoir reçu tous les renseignements et données possibles, et avant de demander des soumissions, de sorte que l'entreprise sera exécutée à aussi bon marché que possible. Je n'ai pas de meilleure garantie que celle-là à offrir.

M. BERGERON : Le ministre dit-il qu'au moyen de cette somme de \$75,000, nous supprimerons tout le gaz employé dans les édifices ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'espère.

M. BERGERON : Et il n'y aura plus que des appareils à électricité partout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'espère.

M. FOSTER : Le ministre n'a rien dit de nature à aider la Chambre à tirer une conclusion sur ce sujet. Il me semble que nous devrions savoir, en premier lieu, quel sera le coût de l'outillage nécessaire pour fournir l'éclairage maximum des édifices ; en second lieu, avoir le coût de l'entretien, et ensuite, une description de ce système d'électricité appliqué aux pompes à incendie.

Voilà ce que je ne comprends pas, et je ne sache pas que la Chambre le comprenne ; nous devrions avoir quelques renseignements à ce sujet. Mon honorable ami verra qu'après avoir tourné dans un cercle, il en est arrivé à son point de départ, et nous n'avons pas plus de renseignements que nous n'en avions auparavant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me semble qu'après ma déclaration que j'avais l'intention de demander des soumissions, on ne devrait pas insister pour avoir de nouveaux renseignements. Cette Chambre, sachant que nous dépensons environ \$23,000 par année pour l'éclairage au gaz, et sachant que nous avons besoin d'une plus ample protection contre l'incendie, peut-elle se fier au gouvernement pour opérer ce changement, lorsque nous affirmons que nous demandons des soumissions pour l'exécution de cette entreprise ? Aucun ministre, dans ces circonstances, ne peut fournir des renseignements précis et détaillés.

M. WALLACE : Quelle économie se propose-t-on de faire par ce changement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'économie sera très considérable, comme mon honorable ami peut le constater lui-même.

M. HAGGART : L'honorable ministre dit que le coût du gaz et de la lumière électrique est de \$33,000 par année. Combien coûtera, suivant lui, l'éclairage par le nouveau système ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je pense que par le nouveau système, l'éclairage ne coûtera pas plus de \$15,000 par année, mais je n'en suis pas absolument certain.

M. FOSTER : Sur quoi mon honorable ami s'appuie-t-il pour faire cette déclaration ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous nous servirons du matériel que nous avons aujourd'hui, et nous n'aurons pas besoin d'augmenter de beaucoup le nombre des employés.

M. WALLACE : Est-ce le seul édifice dans lequel il y a la lumière électrique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a de la lumière électrique dans la chambre du conseil, dans le bureau de poste et dans l'imprimerie nationale. Je puis dire qu'il y a une dépense de gaz très considérable que nous ne pouvons vérifier.

M. WALLACE : Il n'y a pas de lumière électrique dans l'édifice de l'est et dans l'édifice de l'ouest.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y en a pas dans l'édifice de l'ouest.

M. LISTER : Il me semble que les honorables membres de la gauche harcèlent de propos délibéré le ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le crois pas.

M. LISTER : Si le ministre ne le croit pas, il doit être sourd. Une partie des édifices du parlement sont éclairés au gaz, et une partie à l'électricité. Tout le monde admet, je crois, qu'un tel système est quelque peu dangereux. Supposons que l'on dépense pour faire des changements, \$100,000 ou \$150,000, et qu'il y ait plus de sécurité à éclairer tous les édifices à l'électricité. Il est certain que la Chambre accordera n'importe quelle somme nécessaire à la protection des édifices publics de ce pays. Comme le prouvent les comptes publics, nous payons à la compagnie du gaz une somme considérable pour l'éclairage de ces édifices, et nous payons aussi quelque chose pour l'éclairage à l'électricité. Supposons que la construction des usines nécessaires nous coûte \$100,000, ce capital à 3 ou 3½ pour 100 représente une dépense annuelle de \$3,000 ou \$3,500. Ajoutez à cela le coût du fonctionnement d'une usine électrique, la dépense que nous ferons sera loin de s'élever à la somme que nous payons aujourd'hui pour l'éclairage au gaz. Si le gouvernement peut réduire considérablement cette dépense, il aura droit à la reconnaissance du pays. Si, en outre, l'éclairage à l'élec-

tricité peut contribuer à diminuer les dangers de l'incendie, il est certain que pas un membre de cette Chambre n'aura la moindre objection au changement que l'on propose.

M. QUINN : Je suis fâché de ne pouvoir abonder dans le sens de l'honorable préopinant. Je considère ce sujet comme des plus sérieux. On me demande de voter non seulement \$75,000 pour protection contre l'incendie, éclairage électrique et outillage pour la production de la force motrice, mais l'on me demande d'approuver un nouveau système sans que je sache ce que c'est. Je comprends que l'honorable préopinant, plein de confiance dans le gouvernement, présume que la chose étant proposée par un ministre, le système d'éclairage est moins dangereux.

M. LISTER : Je n'ai jamais rien dit dans ce sens.

M. QUINN : L'honorable député a dit qu'il était généralement admis que l'électricité était un système d'éclairage moins dangereux que le gaz. Je ne sache pas que cela soit généralement admis. De fait, à Londres, en Angleterre, il y a très peu d'édifices éclairés à l'électricité, et la raison c'est que l'on a mis ce système à l'épreuve et que l'expérience n'a pas été heureuse ; et l'opinion publique a été tellement alarmée, que l'on a dû y renoncer. Je ne connais pas bien le sujet moi-même, mais je sais que dans plusieurs circonstances, à Montréal, le feu a été causé par les fils électriques. Je sais également que les édifices du parlement sont éclairés au gaz depuis trente ou trente-cinq ans, et il n'a jamais été prouvé que le feu avait été causé par ce genre d'éclairage. Parce qu'il y a eu un incendie dans un des édifices publics, incendie qui, suivant toute probabilité, n'a pas été causé par le gaz, on nous demande de voter \$75,000 pour changer le système, sans même savoir si la compagnie qui existe à Ottawa ne nous fournirait pas la lumière électrique dans l'édifice où l'on s'en sert aujourd'hui à meilleur marché que le gouvernement l'a obtenue jusqu'ici. Nous admettons tous, je crois, que le gouvernement du Canada ne peut, en général, administrer une usine de ce genre aussi économiquement que pourrait le faire l'industrie privée. Sans s'être aucunement renseigné, le ministre des Travaux publics nous demande de voter \$75,000, et peut-être que nous aurons, avant la fin de l'année, un mandat du gouverneur général pour un autre \$75,000 que l'on nous demandera de voter plus tard. On aurait pu donner de meilleures explications. On devrait pouvoir nous présenter le rapport d'un ingénieur responsable, l'ingénieur des Travaux publics, par exemple.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis fâché de ne pouvoir en dire plus long. Notre intention est d'agrandir l'usine que nous avons et d'acheter un outillage plus complet. Nous nous servirons de l'ancien matériel, et nous allons le compléter par de nouvelles machines.

M. CASGRAIN : Je m'adresse non pas au ministre, mais à l'homme d'affaires, et je lui demande si, voulant construire une maison, il n'exigerait pas un état estimatif du coût, et le rapport d'un ingénieur ou d'un architecte, avec un plan indiquant chaque partie et en donnant le coût. Assurément, l'honorable ministre est capable de nous dire

combien les changements apportés à l'édifice coûteraient, et combien nous coûtera l'éclairage, après le changement de l'outillage et de l'édifice. Avec les hommes habiles qu'il a dans son département, l'honorable ministre devrait être capable de nous donner ces détails, afin que nous sachions où nous allons. Lorsque le ministre s'est levé, j'ai cru qu'il allait suggérer d'éclairer l'édifice au pétrole.

M. FOSTER : Mon honorable ami de Lambton (M. Lister) a cru, au commencement de la séance, que nous prenions plaisir à harceler le ministre des Travaux publics. Je puis assurer l'honorable député qu'il se trompait. Prenez par exemple le cas exposé par mon honorable ami. Le propriétaire d'un vaste hôtel a un agent qui lui dit : Vous éclairez votre maison au gaz, je crois qu'il serait préférable de l'éclairer à l'électricité. Quelle est la première question que va poser le propriétaire ? Il demandera le prix du matériel et le coût de la production de l'électricité. Dans ce cas-ci, l'honorable ministre ne peut nous dire quelle économie nous pourrions effectuer ; combien va coûter l'outillage et la production de l'électricité, mais il se contente de nous demander de lui confier \$75,000. C'est là une forte somme, et nous devrions savoir dans quelles conditions l'honorable ministre se propose d'opérer ce changement. Mon honorable ami a des employés habiles qui pourraient le renseigner sur ce point-là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que nous économiserons au moins \$10,000 par année, et nous aurons en même temps un meilleur système.

Je ne suis pas encore en état de fournir les détails, car j'ai décidé de choisir le meilleur système possible après avoir demandé des soumissions.

M. FOSTER : Je ne discuterai pas cette question plus longtemps, mais l'honorable ministre, qui est un homme intelligent, avouera que sa réponse n'est pas satisfaisante. C'est très bien de dire "Ayez confiance en moi, je ferai pour le mieux, et je demanderai des soumissions." Mais ce n'est pas là le principe en vertu duquel on vote les deniers publics. D'ordinaire, on soumet un plan et une méthode, et si la Chambre approuve ce plan et cette méthode, elle accorde l'argent demandé. Il est une autre question que l'on pourrait très bien soulever. Il y a dans cette ville une grande compagnie, la Compagnie des tramways électriques d'Ottawa. Est-ce qu'il ne serait pas possible de vous faire fournir l'électricité par cette compagnie, sans avoir besoin de recourir à des dépenses pour acheter un nouveau matériel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons déjà le matériel, et il s'agit simplement de le compléter. Je ne veux pas m'engager à accepter un plan défini et arrêté, car je désire être en état de pouvoir profiter de tous les autres projets que l'on me soumettra. Je pourrais même suivre le conseil que me donne l'honorable député (M. Foster). Quant aux plans que l'on demande, je ne suis en fonctions que depuis peu de temps, et je puis me tromper, mais il me semble que l'on a voté les crédits pour les travaux publics dans tout le Canada, sans exiger les plans. Je demande de l'argent, je ferai préparer les plans, et ensuite, je demanderai des soumissions. Je me propose de faire ce que l'on a toujours fait dans le passé.

M. CASGRAIN.

M. BERGERON : Si je comprends bien l'honorable député, cette entreprise peut coûter moins, mais aussi peut coûter plus de \$75,000. L'honorable ministre voudrait-il nous dire ce que l'on a dépensé, jusqu'ici, pour le matériel, ou combien coûte le matériel qui fournit la lumière électrique dans la Chambre des Communes, afin que nous puissions avoir une idée approximative du coût des changements que l'on se propose de faire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis donner ces renseignements maintenant, mais je les fournirai ce soir.

M. FOSTER : L'honorable ministre ferait mieux de tenir cet item en suspens, jusqu'à ce qu'il ait un plan bien mûri et qu'il soit prêt à nous le soumettre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis donner plus de renseignements sur ce point. Je demande \$75,000 pour exécuter l'entreprise que je vous ai exposée, et je ne me croie pas obligé de vous donner de plus amples détails.

M. BERGERON : Relativement au premier item, l'honorable ministre pourrait-il nous dire de quelle manière on va dépenser ces \$100,000 pour l'édifice de l'ouest, dont une partie a été incendiée ? Est-ce que cette somme est purement et simplement pour des réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour la reconstruction.

M. BERGERON : Pour reconstruire tout le toit de l'édifice de l'ouest ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Je demande ce crédit pour cette année. L'architecte en chef du département croit que le tout coûtera \$140,000, mais nous ne pouvons cette année dépenser plus que je n'ai demandé.

M. BERGERON : Je suis heureux d'entendre cette déclaration, car lorsque l'incendie a eu lieu, il y a des personnes qui ont dit que la reconstruction coûterait \$100,000, et d'autres, qu'elle coûterait \$1,000,000. Je suis heureux d'apprendre aujourd'hui que la reconstruction ne coûtera pas plus de \$144,000 à \$150,000.

Édifices publics—Imputable sur le revenu—Nouvelle-

Ecosse—

Kentville, édifice public.....	\$ 5,000
Liverpool, édifice public.....	5,000
Halifax, salle d'exercices militaires (à voter de nouveau).....	12,000

M. SOMERVILLE : J'aimerais demander à l'honorable ministre des Travaux publics quelle est la politique du gouvernement, relativement aux endroits où l'on veut construire des bureaux de poste et autres édifices publics dans le pays. Les honorables députés qui formaient partie du dernier parlement et des parlements précédents se rappelleront que l'opposition de ce temps-là s'est opposé à ce que le gouvernement dépensât de l'argent dans des entreprises de ce genre, et maintenant que l'opposition de ce temps-là est au pouvoir, il est bon d'être conséquent. C'est pourquoi je demanderai quelle est la politique du gouvernement relativement à la construction d'édifices publics dans les villes et les villages du Canada.

M. BERGERON : Mon honorable ami ne peut blâmer à ce sujet le ministre des Travaux publics.

M. SOMERVILLE : Je désire savoir si c'est l'intention du gouvernement de construire des édifices publics dans les petites villes d'un certain nombre d'habitants, ou dans celles qui donnent, pour leurs bureaux de poste, ou leurs bureaux de douanes, un certain revenu à l'Etat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La politique du gouvernement est de construire des édifices publics dans les endroits où c'est de l'intérêt public d'en agir ainsi.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez ! oh ! oh !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis très heureux de constater que la Chambre est parfaitement d'accord avec moi sur ce point. A Kentville, nous étions dans cette position : nous payions \$140 par année pour le loyer d'un bureau de poste, et \$75 pour le loyer d'un bureau de douane, en tout \$215. Kentville est une ville florissante, et les habitants de cette ville nous ont demandé avec instance d'y construire un édifice public, et le gouvernement après avoir sérieusement considéré la question, en est arrivé à cette conclusion.

M. SOMERVILLE : Quelle est la population de Kentville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La population de Kentville est de 2,526 âmes, et je puis dire qu'elle augmente chaque année. En 1871, la population n'était que de 1,179 âmes ; en 1881, l'augmentation était peu sensible, mais en 1891, la population s'est élevée au chiffre que je viens de donner. Je n'ai pas de doute que la population est aujourd'hui de 3,000 âmes.

M. CASGRAIN : C'est le résultat de la politique nationale.

M. POUPORE : J'aimerais savoir si l'honorable ministre des Travaux publics va appliquer le même principe à mon comté.

M. CASGRAIN : Sans doute, si vous donner un autre vote en faveur du gouvernement.

M. POUPORE : Je lui donnerai mon vote toutes les fois qu'il le méritera. Il y a dans mon comté trois villes florissantes, Quyon, Shawville et Portage-du-Fort, auxquelles on pouvait appliquer le même principe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ajouterai quelques mots en réponse à mon honorable ami, le député de Wenthworth-nord et Brant (M. Somerville). Le revenu que nous percevons à Kentville est très considérable. L'an dernier, les marchandises.....

M. FOSTER : Quel est le revenu du bureau de poste, d'abord ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En 1895-96, le revenu du bureau de poste a été de \$4,004.39. Les droits de douane perçus la même année se sont élevés à \$20,997.19, somme considérable et qui prouve que Kentville est une ville florissante. En réponse à mon honorable ami de Pontiac (M. Poupore), je lui dirai que même un

bon principe ne peut s'appliquer partout en même temps ; mais je vais certainement prendre note de ses observations.

M. FOSTER : Quel est le coût de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ \$12,000.

M. FOSTER : Est-ce que cela comprend l'installation ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous l'espérons.

M. WALLACE : Et le terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous l'espérons ; mais les plans n'ont pas encore été préparés, et je ne puis me prononcer définitivement, mon intention n'est pas de construire dans les petites villes, quelque florissante qu'elles soient, des édifices dispendieux.

M. BENNETT : Membre du dernier parlement, et ayant entendu les honorables membres de la droite dénoncer l'iniquité et l'extravagance de l'ancienne administration élevant des édifices publics dans des petits villages, je désire dire quelques mots sur l'item qui est maintenant soumis à notre considération. La population de Kentville, suivant le dictionnaire géographique de Lovell, est de 1,626 âmes. L'honorable ministre des Travaux publics nous dit que l'on dépense \$215 pour le loyer d'un bureau de poste et d'un bureau de douane à cet endroit. Et l'honorable ministre, animé d'un violent désir de faire des économies, propose de réduire les dépenses comme suit :—il veut dépenser \$12,000 (voilà son chiffre, mais si nous considérons son passé administratif, nous pouvons raisonnablement dire \$15,000)....

M. QUINN : Vingt-cinq milles dollars.

M. BENNETT : Je veux mettre moins que plus, et je dirai \$15,000. A 4 pour 100, cela représente une dépense de \$600 par année. Il faudra un gardien pour cet édifice, ce qui demandera environ \$300 de plus. Plus tard, il faudra faire des réparations. Le tout coûtera au pays au moins \$1,200 à \$1,500 par année, pour un service qui nous coûte aujourd'hui \$215. L'honorable député qui siège derrière lui (M. Somerville) a fait un appel pathétique à l'honorable ministre, mais celui-ci n'a pas exposé la politique du gouvernement sur ce sujet, et il n'a pas dit si l'on avait l'intention de prendre comme base les recettes du bureau, la population de l'endroit, ou les exigences politiques ; quant à moi, je crois qu'il se laissera guider par les exigences politiques. Avant l'adoption de cet item, l'honorable ministre voudrait-il nous dire sur laquelle de ses trois choses il s'est basé dans ce cas actuel : les exigences politiques, la population de la ville ou les recettes du bureau ?

M. BERGERON : Avant que l'honorable ministre réponde à mon honorable ami (M. Bennett), j'aimerais dire à l'honorable député de Brant qu'il oublie une chose. Lorsqu'il parle des dénonciations de l'ancien gouvernement par ses adversaires, il oublie que l'honorable ministre des Travaux publics était alors dans nos rangs et a approuvé toutes les dépenses faites au bureau de poste de Laprairie, et

à d'autres bureaux de poste du même genre. L'honorable député (M. Somerville) devrait se taire, son tour approche. Jusqu'ici, ces dépenses sont faites au profit de ceux qui occupent les sièges qui se trouvent au premier rang. Le ministre des Travaux publics donne d'abord à ceux qui le méritent le plus. Si je ne me trompe, on accorde le premier crédit au comté représenté par l'honorable ministre de la Milice (M. Borden, de King) ; et Liverpool est situé dans le comté que représente le ministre des Finances (M. Fielding). Lorsque ces honorables messieurs seront servis, les faveurs seront distribuées aux députés qui occupent les sièges en arrière, et alors mon honorable ami (M. Somerville) obtiendra sa récompense.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Durant 18 ans, les intérêts de ces comtés ont été négligés, et il n'est pas étonnant que nos amis électeurs demandent que l'on s'occupe d'eux, lorsqu'on peut le faire tout en servant l'intérêt public. Et pour cette raison, il me semble que nos amis de la gauche devraient être un peu plus généreux. J'ai antérieurement travaillé avec eux, et durant dix-huit ans, les honorables membres de la gauche ont profité de ces dépenses. C'est assez longtemps.

M. BERGERON : Nous ne nous plaignons pas, ce sont les membres de la droite qui se plaignent.

M. SOMERVILLE : Je ne tombe pas d'accord avec le ministre des Travaux publics, et je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt du pays de construire les édifices publics qu'il a mentionnés ; et si l'on doit poser en principe que tous les villages ayant une population de 1,000 âmes doivent avoir chacun un bureau de poste, il n'y a pas un homme en cette Chambre qui ne peut nommer dans son comté de six à douze villages qui méritent d'avoir des édifices publics, aussi bien que les villes que l'on mentionne dans ces crédits. Il y a ici un certain nombre d'item de la même nature.

M. LISTER : Ils sont aux " quatre coins."

M. SOMERVILLE : Je n'ai pas de très grandes villes dans mon comté, mais j'ai trois ou quatre villages qui ont autant de droits à des édifices publics que ceux qui sont mentionnés dans ce crédit, mais je ne demande pas que l'on dépense les deniers publics pour leur donner des bureaux de poste. Il n'est pas dans l'intérêt public que le gouvernement continue la pratique établie à ce sujet par l'ancien gouvernement.

Sous l'administration de M. Mackenzie, cette pratique n'existait pas. On n'élevait des édifices publics que dans les places importantes et où le service public l'exigeait. Je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt du parti libéral ou du gouvernement actuel, de marcher sur les traces de ceux qui ont inauguré ce système de construire des édifices publics dans de petits villages, simplement pour plaire aux électeurs qui demeurent dans les comtés qui reçoivent les faveurs ministérielles. Si nous sommes pour continuer cette pratique, je prétends que nous devons ériger des édifices publics dans chaque village qui a la même population et qui donne pour le département des postes et le département des Douanes les mêmes revenus que ces villages où l'on va construire des édifices publics. Je crois que nous ne devrions pas adopter ce système,

M. BERGERON.

et, pour ma part, je proteste contre la dépense que le gouvernement que j'appuie fait pour cette fin.

M. POUPORE : Je dirai seulement que si les revenus des bureaux de poste des différents villages mentionnés par mon honorable ami justifiaient la construction de semblables édifices, ce serait une bonne affaire, je pense, que de bâtir des édifices dans ces endroits. Je connais deux ou trois villes de mon comté où le loyer payé pour les édifices dépasse de beaucoup l'intérêt de l'argent qu'il faudrait pour élever des édifices publics. Eh bien ! si le revenu du bureau de poste est tel qu'il justifie la construction d'un édifice de ce genre, il est de bonne politique de l'exécuter, je trouve, peu importe de quel parti vient la chose, et il est dans l'intérêt du Canada et en conformité avec les sains principes d'affaires d'en agir ainsi.

LE MINISTRE DES FINANCES : Les membres de la gauche trouvent à redire à ce que des édifices publics soient élevés dans les deux comtés de la Nouvelle Ecosse représentés par des ministres. Eh bien ! le fait est, je suppose, que ces deux comtés ont été punis pendant nombre d'années, du fait d'avoir élu des membres du parti libéral. On ne niera pas, je crois, que si ces villes se fussent trouvées dans des comtés qui ont été durant une longue suite d'années représentés par des amis des membres de la gauche, elles auraient eu des édifices publics longtemps avant aujourd'hui, à en juger par ce qui a réellement eu lieu en d'autres endroits par le passé.

Prenez la ville de Liverpool, située dans le comté de Queen que je représente ; cette ville est petite et le comté n'est pas grand. Mais, d'abord, c'est une ville de province, et je prétends qu'on peut faire une juste distinction entre la ville de province d'un comté, et la ville possédant un autre caractère. Il existe une autre considération. Jusqu'à présent, le comté de Queen n'a pas eu le bénéfice d'un seul sou des dépenses accordées aux chemins de fer. Voilà qui, je crois, mérite considération.

Il est juste de remarquer, je trouve, que dans plusieurs de ces villages dont parle mon honorable ami, où l'on dit qu'il n'existe pas d'édifices publics, on possède probablement des chemins de fer bien subventionnés qui représentent pour la population une dépense d'argent public. Que direz-vous lorsqu'il s'agit d'un comté où, d'année en année, on a désiré, et vainement, la construction de chemin de fer, et où l'on ne possède rien dans les limites du comté dénotant qu'on y ait dépensé quelque chose pour édifices publics, ou pour chemin de fer, ou pour que que ce soit de la sorte ? Il est naturel — que ce soit raisonnable ou non — que la population de ce comté, sans distinction de parti, désire qu'on y fasse quelques dépenses des deniers publics. Or, je dis que s'il est une ville de comté dans le pays qui ne possède des travaux publics d'aucune sorte faits aux frais du pays, il n'est pas déraisonnable que cette ville demande la construction d'un modeste édifice public — non pas quelque chose qui verse dans l'extravagance. On peut faire une juste distinction entre la construction d'un édifice dans une grande ville et celle d'un édifice dans une petite ville. Et s'il est une ville de comté dans le pays qui soit dans la position que je viens de décrire, qui n'ait ni édifices publics ni chemins de fer, je justifierai la dépense d'une somme d'argent modérée dans cette ville pour la construction d'une

édifice, non pas extravagant, mais proportionné aux exigences raisonnables de la population.

Mon honorable ami s'est trompé, je crois, dans le chiffre de la population de Kentville. Mon impression est que cette ville a une population de 2,500 habitants.

M. BENNETT: Le dictionnaire géographique la fixe à 1,600.

Le MINISTRE DES FINANCES: C'est une erreur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je constate que cette population est de 2,500.

Le MINISTRE DES FINANCES: Cette population, je crois, est plus considérable que celle de Liverpool. Dans tous les cas, c'est une ville située au centre d'une grande région agricole. Peut-être n'est-elle pas plus prospère que la plupart des villes des provinces maritimes, mais elle n'est sous aucun rapport l'une des moins importantes. Je pense que mes honorables amis, un jour, ont reconnu son importance jusqu'à porter aux estimations un crédit de \$4,000 destiné à y construire un édifice; mais, grâce à certaines circonstances particulières qu'il n'est pas nécessaire d'expliquer en ce moment, on manqua de pourvoir au montant de ce crédit lorsqu'on en eut besoin. Eh bien! ce que nous proposons, c'est que nous fassions pour Kentville ce que mes honorables amis de la gauche ont commencé à faire et qu'ils ont manqué d'exécuter.

M. POWELL: Puis-je demander à l'honorable ministre si Kentville possède des chemins de fer dans le voisinage, ou si ces chemins ont été subventionnés, et dans ce cas, combien?

Le MINISTRE DES FINANCES: La ville de Kentville possède un chemin de fer qui la traverse, lequel a été subventionné; mais la ville de Liverpool n'en possède point.

M. POWELL: N'y en a-t-il pas un qui se rend à la ville voisine de Kingsport?

Le MINISTRE DES FINANCES: Il y a un chemin de fer qui s'étend de Kentville à Kingsport. J'ai fait remarquer que le comté de Queen ne possède pas de chemin de fer qui ait été subventionné. On a seulement bâti un bout de chemin de fer de la longueur de cinq milles. Des compagnies ont projeté d'autres lignes, mais, malheureusement, elles n'ont jamais rien fait. Je crois qu'on devrait donner une juste préférence à une ville de comté où l'on ne possède pas de chemins de fer, et où il n'a pas été fait de dépenses publiques d'aucune sorte.

M. POWELL: Il n'y a pas de cas de ce genre.

Le MINISTRE DES FINANCES: Liverpool se trouve absolument dans le cas que j'ai fait connaître. Quant à Kentville, c'est une des grandes villes de la province, et je pense que s'il est un endroit qui mérite d'avoir un édifice public en vertu de toute règle raisonnable qu'on pourrait établir, cette ville en est une à juste titre.

M. LISTER: Pour ce qui concerne les provinces maritimes, peut-être devrait-on adopter une autre règle que celle suivie dans les autres provinces. Mon honorable ami, le député de Simcoe-est

(M. Bennett) est opposé à ce crédit du budget. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il est triste de constater que ce député, après avoir passé tant d'années en cette Chambre, et appuyé le parti qu'il appuie maintenant et qu'il a appuyé lorsque ce parti était au pouvoir, n'ait pas trouvé juste et convenable de protester aussi fortement qu'il l'a fait aujourd'hui contre la dépense des deniers publics appliquée à la construction de bureaux de poste dans des endroits de peu d'importance.

Je prétends que relativement à la construction d'édifices publics, le gouvernement doit considérer non seulement la population de l'endroit, mais encore le montant des recettes provenant du bureau de poste, des douanes et des autres bureaux publics du comté. Je pense que le revenu devrait constituer l'unique base de notre jugement à cet égard. Mais bien que tel soit et que tel ait toujours été mon avis, je dois dire que par le passé, ces membres de la gauche ne l'ont pas admis. Et, M. le président, on peut voir aujourd'hui dans les édifices publics de beaucoup de petites villes de Québec et de l'Ontario les effets du pernicieux système adopté par eux, dans le but d'acheter l'appui public lorsqu'ils étaient au pouvoir, là où les recettes sont des plus insignifiantes, absolument insuffisantes pour payer l'intérêt du montant placé dans ces édifices, ainsi que le coût de leur entretien.

Pendant qu'il était au pouvoir, mon honorable ami, l'ex-ministre des Finances, ne trouvait pas qu'il fût mal à propos d'élever ces édifices dans des endroits de peu d'importance. Dans la petite ville de Sussex, on a construit un édifice public aux frais du gouvernement.

M. FOSTER: Je regrette d'avoir pour la seconde fois à signaler à l'honorable député (M. Lister) que j'ai été, malheureusement, absolument étranger à cela.

M. LISTER: Eh bien! alors, c'était votre collègue. Il y a longtemps de cela.

M. FOSTER: J'étais né alors, mais non pas à la politique.

M. LISTER: Vous aviez vingt-un ans, je suppose. A Marysville également—je crois que cet endroit se trouve dans le comté représenté par l'honorable député (M. Foster)....

M. FOSTER: Oui.

M. LISTER: Lorsque l'honorable député (M. Foster) eut décidé d'abandonner son ancien comté, pour chercher un autre terrain, il trouva qu'il serait sage de placer dans les estimations un montant destiné à élever un édifice public à Marysville.

Ensuite, on en a bâti un dans la petite ville de Laprairie, peuplée d'environ trois ou quatre cents habitants.

Une VOIX: Huit cents.

M. LISTER: On me dit que la population de cet endroit est de 800. Le bureau de poste y rapporte en tout \$500, \$600 ou \$700.

M. TALBOT: \$595.

M. LISTER: Ces messieurs ont cru convenable d'élever là un édifice public. Or, on peut difficilement trouver lieu de se plaindre maintenant de ce

que les membres du gouvernement pensent qu'on doit bâtir des édifices dans les provinces maritimes. Nous pensons qu'on devrait en construire dans les parties de l'Ontario qui ont été négligées par le passé.

M. COCHRANE: Mais vous avez dit que c'était mal.

M. LISTER: Les membres de la gauche ont toujours fait servir cette sorte de patronage à leur assurer l'appui public. Le comté de Lambton est élu un libéral pour le représenter durant une couple de parlements, et tant qu'un libéral a été le député de ce comté, on n'a pas jugé opportun que la ville de Petrolea eût un édifice public. C'est une ville de 4,000 habitants, produisant un fort bon revenu. Dès que ce comté eut changé de couleur au profit du parti conservateur, on plaça dans les estimations un crédit destiné à la construction d'un édifice public dans Petrolea, lequel coûte environ \$40,000.

M. BERGERON: Qu'en pensez-vous?

M. LISTER: Je ne vous le dirai pas dès à présent.

Lambton-ouest avait toujours été fidèle au libéralisme. La ville de Sarnia possédait une forte population et un revenu quatre fois plus considérable que celui de Petrolea, et avait droit à un édifice public: mais le gouvernement fit toujours la sourde oreille à mes demandes le priant de traiter cette ville de la même manière que Petrolea. D'après les derniers rapports, le revenu de l'intérieur à Petrolea était de \$16,257.42, et le revenu du bureau de poste y était de \$7,170.92, formant un revenu total de \$23,427.24. On possède depuis 1887 en cette ville un édifice public coûtant de \$40,000 à \$50,000. La ville de Sarnia a une population de 7,500, et est le chef-lieu du comté.

M. BERGERON: Et c'est un joli endroit.

M. LISTER: Oui. Le revenu de l'intérieur en cet endroit s'élevait à \$38,008.13, le revenu de son bureau de poste à \$9,623.02, et celui de son bureau de poste, à \$9,623.02, et celui de son bureau des douanes, à \$111,334. Ainsi la ville où je demeure, malgré sa population une fois plus considérable que celle de Petrolea, et bien qu'elle rapporte au gouvernement \$159,000 de recettes par année, s'est vu refuser un édifice public, tandis que dans le comté voisin, la ville de Petrolea, dont la population était d'environ 4,000 âmes, le revenu de l'intérieur de \$16,000 et le revenu du bureau de poste de \$7,000, mais qui était infidèle au parti libéral, a vu l'ancien gouvernement démontrer son appréciation tout de suite en y bâtissant un édifice public.

Mais pour démontrer ce que les ministres ont fait en d'autres endroits, je citerai encore quelques chiffres. Prenez Amherstburg, petite ville d'Essex, alors représentée par le lieutenant-gouverneur actuel du Manitoba.

M. CASGRAIN: Non, il représentait Essex-rid.

M. LISTER: Dans tous les cas, un édifice public fut promis à cette ville avant l'élection. Le revenu de celle-ci, du bureau de poste, de \$2,289.05, et des douanes, de \$20,000, formant un total de \$22,289.

M. LISTER.

Cayuga, chef-lieu du comté, possédait une petite population et un revenu fiscal de \$1,533.30, sans revenu de douane apparemment, a été gratifiée d'un édifice public. Cette ville est située dans le comté représenté par mon honorable ami, l'ancien secrétaire d'Etat (M. Montagne).

Prenez Cobourg, actuellement représenté par un partisan de l'opposition, et, alors, par un partisan de l'ancien gouvernement. Il y a un revenu postal de \$6,618.26, et un revenu douanier de \$512,000.

Il y a aussi le cas de Cornwall, possédant un revenu postal de \$8,056.71, et un revenu douanier de \$21,000.

Lorsqu'il était représenté par un partisan de l'opposition actuelle, Goderich réussit à obtenir un édifice public. Ses recettes postales s'élevaient à \$6,068.99, et ses recettes douaniers à \$22,000.

Il y a encore Lindsay, dont les revenus postaux sont de \$9,130, et ses revenus douaniers, de \$13,000; Napanee, dont les revenus postaux sont de \$6,331, et les revenus douaniers, de \$7,000; Perth, dont les revenus postaux sont de \$5,269, et les revenus douaniers, nuls apparemment; Port-Hope, dont les revenus postaux sont de \$7,415; Renfrew, dont les revenus postaux sont de \$4,960, et les revenus douaniers, nuls apparemment; Smith's-Falls, dont les revenus postaux sont de \$7,549; Strathroy, petite ville possédant une population de 2,500 ou 3,000 habitants, dont les revenus postaux sont de \$4,733; Trenton, petite ville ayant des revenus postaux de \$5,515, et des revenus douaniers, de \$5,000; et Walkerville, ville de comté, dont le revenu postal est de \$5,012.

On a accordé des édifices publics à ces petites villes de tout le pays, lesquelles élurent des partisans du gouvernement pour les représenter en parlement, tandis qu'on refusait ces édifices aux comtés qui élisaient des membres du parti libéral.

A titre d'exemple de ce fait-ci, voyez Ingersoll qui possède un fort revenu postal; Woodstock, dont le revenu postal est de \$12,000 ou \$15,000; Sarnia, dont le revenu est de \$150,000; et Owen Sound. Je crois qu'on a promis un édifice à ce dernier endroit avant la dernière élection.

Quelques VOIX: Ecoutez! écoutez!

M. LISTER: Avant la dernière élection générale. Ces endroits-ci ont été absolument négligés.

M. BERGERON: Il y est pourvu dans les estimations.

M. LISTER: Dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, on constate que des édifices publics ont été élevés dans presque toutes les petites villes. Lorsque j'étais dans l'opposition, j'ai élevé la voix contre la construction de semblable édifices sans qu'ils fussent requis par les exigences publiques. Les membres de la gauche ont restés sourds aux protestations, et se sont jetés tête baissée dans la course effrénée des extravagances. Il y a certaines villes comme celles mentionnées par le ministre des Finances, pour avoir été absolument négligées par le passé, qui en tant que ces endroits sont concernés, du moins quant à quelques-unes d'entre eux, j'en suis convaincu, peuvent avoir droit à des édifices publics, et qui les méritent plus que les endroits qui en ont été gratifiés par le passé. Les membres de la gauche ont fort mauvaise grâce, en vérité, de se plaindre de ce que cette politique soit mauvaise, eux qui

pendant dix-huit longues années, ont appuyé le gouvernement et la politique qu'il a suivie.

M. BERGERON : L'honorable député a fait un discours pour l'opposition. Il semble oublier qu'il appuie maintenant le gouvernement. Il dit que nous objectons.

M. LISTER : Vous l'avez fait.

M. BERGERON : Pas du tout. Nous n'objectons pas, nous demandons des renseignements.

M. LISTER : Oh ! oui.

M. BERGERON : Le ministre des Finances possède un grand avantage sur plusieurs d'entre nous, car il n'a pas eu le plaisir d'entendre ses amis s'élever contre les items destinés à des fins comme celles-ci durant les dix-huit dernières années. Sous l'ancien gouvernement, un cas est arrivé peut-être où la dépense faite n'était guère justifiable, mais généralement, les dépenses de ce genre ont été appliquées de la même manière que doivent l'être celles destinées à Kentville et à Liverpool ; les dépenses de l'ancien gouvernement étaient religieusement et vigoureusement sauvegardées contre les abus par les hommes qui sont maintenant au pouvoir. Mon honorable ami, le député de Brant (M. Somerville), un Romain parmi les Romains, a fait pendant des années la guerre à ces dépenses, mais aujourd'hui, il se contente de protester faiblement, et il votera pour elles, acceptant tous les items des estimations proposés par le gouvernement. Le gouvernement actuel a adopté la politique du gouvernement conservateur à ce sujet, comme il l'a fait pour tout le reste.

M. WALLACE : Je déclare partager entièrement l'avis contenu dans les remarques de mon honorable ami, le député de Brant (M. Somerville). Tout en ayant appuyé un gouvernement, généralement, qui n'a pas possédé cette opinion, je puis dire que dans mon propre comté, il y a une ville de 5,000 habitants, et que je n'ai jamais demandé pour elle d'édifice public d'aucune sorte, mais qu'au contraire, j'ai refusé maintes fois de le faire. Je crois que seulement dans les grandes villes on devrait bâtir des édifices publics. Il y a dans mon comté, une ville qui possède au moins deux fois la population de Kentville, et je ne crois pas que je puisse justifier la proposition d'y bâtir un édifice public considérable et coûteux.

Le ministre des Finances nous dit que des endroits comme Kentville et Liverpool ont souffert pendant dix-huit ans. Souffert de quoi ? Ont-ils souffert parce qu'on n'y élevait pas d'édifices publics, quand la chose eût été contraire à l'intérêt du pays. Le ministre prétend, en outre, que le gouvernement est justifiable de faire cette dépense, parce que les endroits qu'elle concerne ont été privés d'édifices publics par le passé en punition de ce qu'ils n'ont pas envoyé de député pour appuyer le gouvernement conservateur. Il n'y a pas de punition dans le fait d'être privé de ce à quoi l'on n'a pas droit, en matière de politique publique. Les membres de la droite ont vigoureusement dénoncé l'ancien gouvernement en cette Chambre et au dehors, coupable d'avoir fait des dépenses de ce genre. Mais parce que l'ancien gouvernement a ainsi agi, cela ne les justifie point de continuer cette politique extravagante.

Le ministre des Finances nous a aussi déclaré que la construction de ces édifices était justifiée par le fait que les endroits où elle devait avoir lieu n'avaient pas reçu de subventions de chemins de fer. Eh bien ! il n'a pas été dépensé un sou de l'argent public dans la division électorale d'York, depuis que cette division a été formée, et la population d'York-ouest n'a rien demandé non plus. Cette raison du ministre des Finances tombe à plat.

L'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister) nous a donné une longue liste d'endroits où des édifices publics ont été bâtis, et il a fait une comparaison entre la ville de Sarnia, située dans son comté, et la ville de Petrolea, située dans le comté voisin, représenté par un conservateur. Il nous a dit que Sarnia faisait une fois plus d'affaires que Petrolea, et afin d'établir sa thèse, il a ajouté que le revenu des douanes à Sarnia était de \$111,000 par année. J'admets que voilà qui prouverait un assez bon cas en sa faveur, mais lorsque je lui ai demandé ce qu'était le revenu des douanes à Petrolea, il a répondu qu'il n'y avait pas de douane en cette ville.

M. LISTER : J'ai dit qu'il n'y avait pas de recettes en provenant.

M. WALLACE : Eh bien ! s'il s'était adressé au contrôleur qui sommeille tranquillement à sa droite, il aurait pu apprendre que Petrolea a produit des recettes de douane, et que les recettes douanières de Sarnia furent, non pas de \$111,000, mais seulement du quart de ce montant, c'est-à-dire \$29,027.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. WALLACE : Et l'honorable député (M. Lister) aurait pu apprendre que les recettes douanières de Petrolea, où il déclare qu'il n'y en a point, sont de \$62,403, soit plus du double de celles de Sarnia.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. WALLACE : Et afin de former les \$111,000 de Sarnia, l'honorable député (M. Lister) a pris les recettes douanières de Petrolea pour les ajouter à celles de Sarnia, et non encore satisfait de cela, il a emprunté \$18,000 ou \$20,000 aux recettes de Point-Edward, et il a eu alors ses \$111,000, puis il a dit : " Voyez les affaires que nous faisons à Sarnia ! " L'honorable député (M. Lister) devra assurément raviver sa mémoire.

Le ministre des Travaux publics (M. Tarte) vient dire à cette Chambre : " Voyez les affaires que nous faisons à Kentville ! Les douanes rapportent \$20,000 en cet endroit. " Non satisfait de se borner à mentionner le chiffre des recettes exactes de Kentville, il y a compris celles de Burwick, de Canada-Creek, de Canning, de French-Creek, de Hadleyville, de Port-William et de Hopefield, pour arriver ainsi à obtenir un montant de recettes douanières de \$20,900. L'honorable ministre branle la tête : Est-ce qu'il n'y a rien dedans ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Etes-vous certain de vos chiffres ?

M. WALLACE : Oh ! tout à fait. J'ai dans la main le rapport du contrôleur des Douanes, qui démontre que les recettes de Kentville ont été de \$13,920, et non pas de \$20,927. Les chiffres cités par le ministre ont été formés au moyen des

recettes de tous ces endroits que je viens de mentionner.

Je parlerai encore d'une autre particularité touchant Kentville. Certain député de la droite a dit que la population de cette ville était de 2,400 habitants, et le ministre des Finances a répété ce chiffre; mais en réalité, d'après le recensement de 1891, la population de cet endroit était de 1,686.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Alors, ces employés torys de mon département m'ont trompé.

M. WALLACE : S'il fait une chose habile, le ministre en réclame le mérite, tandis que s'il est commis une bêtise, il en blâme ses officiers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne blâme personne.

M. WALLACE : Nous devons en rejeter la responsabilité sur le ministre des Travaux publics et sur le ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les chiffres que j'ai ici sont 2,500.

M. WALLACE : Les chiffres que j'ai ici sont : 1,275 pour 1881, et 1,686 pour 1891, soit une augmentation de 401 en dix ans. Il y a dans mon comté un endroit possédant exactement trois fois cette population, pour lequel on ne demande pas d'édifice public, et pour lequel, lorsque j'étais à la droite, j'ai refusé d'en demander un soit verbalement, soit par écrit. Cependant, le ministre des Finances dit que, pour la raison qu'il n'a pas été dépensé d'argent public dans un endroit possédant une population de 1,686 âmes, il est juste d'y dépenser pour la construction d'un édifice public \$12,000, lesquels peuvent être grossis jusqu'à \$15,000 — là où l'on paie un loyer de \$215, et où l'intérêt, les réparations, le gardien, le chauffage et l'éclairage coûterait au gouvernement \$1,500 par année, ou sept fois autant que le loyer qu'il paie aujourd'hui.

Quelle excuse peut-on donner pour une pareille dépense, surtout faite par un gouvernement engagé à pratiquer l'économie, qui a juré solennellement que si on lui confiait le pouvoir, on ne verrait plus au Canada cette extravagance conservatrice, et qu'au contraire, il veillerait soigneusement sur les revenus de l'Etat. Dans mon opinion, le gouvernement commet une faute que rien ne peut justifier, pas même le plaidoyer de l'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister), en érigeant des édifices publics dans des localités comme Liverpool et Kentville. Je vois par les rapports que les revenus de la douane à Liverpool sont de \$4,579. La perception des impôts douaniers ne coûte pas en moyenne 5 pour 100, et par conséquent, les frais de perception à Liverpool ne devraient pas coûter plus de \$200; j'admets cependant que dans des endroits comme celui-là on a quelquefois besoin d'employer des préposés à la surveillance, ce qui augmente les frais. Cependant, le gouvernement propose d'ériger un édifice public dans cette localité où les revenus du bureau de poste et de la douane sont nécessairement peu élevés. Je considère ces dépenses comme injustifiables et incompatibles avec les principes des honorables membres de la droite, quand ils étaient dans l'opposition.

M. WALLACE.

M. TAYLOR : L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) est revenu à son siège. J'aimerais savoir s'il approuve cette dépense.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après le recensement, la population de Kentville et de Canning, qui ne font qu'une même ville pour les fins postales....

M. FOSTER : Je demande pardon à l'honorable ministre, Kentville et Canning ne font pas plus une seule ville pour les fins postales que Montréal et Québec.

M. WALLACE : Pour les fins de douane, il y a un bureau douanier à Kentville et un autre à Canning.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les chiffres qu'on m'a transmis sont simplement pris du recensement.

M. FOSTER : Vous feriez mieux de retirer la demande de crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais retirer les chiffres que je voulais donner.

M. FOSTER : Puisque les renseignements sur lesquels l'honorable ministre se basait pour demander ce crédit sont erronés, se propose-t-il de ne plus insister pour obtenir cet argent sous de faux prétexte ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mes honorable amis oublient ce qu'ils ont fait dans le passé. Je demande au comité de voter deux faibles crédits pour deux villes de la Nouvelle-Ecosse, Kentville et Liverpool. Depuis dix ans, les villes suivantes de la même province ont été dotées d'édifices publics : Amherst possède un édifice qui a coûté \$37,588.78.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas une ville.

M. WALLACE : Quelle est la population d'Amherst ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 3,781.

M. WALLACE : La population est double de celle des deux autres localités et les revenus de la douane sont beaucoup plus que le double.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Annapolis possède un édifice qui a coûté \$14,079.93. Pictou en possède un qui a coûté \$14,006.74. Tynemouth en possède un qui a coûté \$12,508.66. Lunenburg en possède un qui a coûté \$33,978.50. New-Glasgow en possède un qui a coûté \$43,285.61; Sydney-nord en possède un qui a coûté \$25,994.35.

M. LANDERKIN : Quelle est la population de Sydney-nord ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 2,426. Truro en possède un qui a coûté \$36,690.11; Windsor, un très petit village, en possède un qui a coûté \$32,347.29; Yarmouth en possède un qui a coûté \$41,700.71. Mes honorables amis devraient se montrer un peu plus justes.

M. BERGERON : Nous ne nous opposons pas à la construction de ces édifices. Ce sont les libéraux qui ont combattu toutes ces dépenses, sous l'ancien gouvernement, et ils font encore la même chose.

M. SOMERVILLE : Aucun des arguments dont se sont servis l'honorable ministre des Finances et l'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister) ne m'ont convaincu que le gouvernement que j'appuie fait bien en faisant des dépenses comme celles-là et comme celles que faisait le gouvernement précédent. Le ministre des Finances cherche à justifier ce crédit sous prétexte qu'aucun argent n'a été dépensé dans ce district pour des chemins de fer.

M. FOSTER : Oui, il y en a eu.

M. SOMERVILLE : Ce plaidoyer du ministre des Finances me rappelle l'argument dont se servait l'ancien gouvernement lorsque nous discutions les dépenses du canal de la Tay. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux prétendait que cette partie du pays n'avait jamais reçu un sou du gouvernement, et que, par conséquent, elle avait droit à un demi-million de piastres. Ces gens n'avaient jamais, disait-il, obtenu de subventions pour des chemins de fer et se trouvaient à payer tribut au reste du pays. L'argument du ministre des Finances vaut celui dont l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux se servait pour justifier une dépense d'un demi-million de piastres pour la construction d'un canal dont l'entretien coûte environ \$2,000 par année, et dont les revenus sont de \$125.

Le MINISTRE DES FINANCES : Y avait-il un chemin de fer à Perth ?

M. SOMERVILLE : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, il n'y a pas d'analogie entre les deux cas.

M. FOSTER : Les cas sont analogues. Il y a un chemin de fer qui traverse Kentville, et il a été subventionné par le gouvernement fédéral.

M. SOMERVILLE : L'honorable député de Lambton-ouest était aussi vigoureusement opposé aux dépenses de cette nature que les honorables députés de la gauche le sont aujourd'hui, et je ne vois pas comment il peut approuver cette demande de crédit. D'ailleurs, il ne l'a pas approuvée. Il a cité quelques grandes villes dont les revenus sont assez considérables, mais n'a rien dit des petites. Quand il était dans l'opposition, cependant, il parlait des petites villes, et nous avons dû conclure de ses remarques, qu'il est d'opinion que le gouvernement a le droit de marcher sur les traces du gouvernement précédent et que cette dépense est légitime, parce que nous devons récompenser nos amis, comme nos adversaires ont récompensé les leurs.

M. LISTER : Je n'ai rien dit de cela.

M. SOMERVILLE : Il est bien connu que lorsque nous étions dans l'opposition, nous avons posé certaines règles concernant l'emploi des deniers publics, et lorsqu'une fois arrivés au pouvoir, on nous demande de faire exactement ce que nous dénoncions dans l'opposition, je ne suis pas pour ma part disposé à y consentir.

D'ailleurs, ce n'est pas le seul cas de ce genre, que contient le budget. Il y a plusieurs autres crédits tout aussi injustifiables. Il y a, par exemple, le petit village que représente mon honorable ami, le député de Montmagny (M. Choquette). Il a obtenu un crédit de \$7,500 pour y faire construire un bureau de poste. A quel chiffre suppose-t-on que s'élevaient les revenus de ce bureau ? Il n'y a pas de bureau de douane à cet endroit. Des personnes qui habitent par là, disent que la seule industrie du village est une scierie, que lorsque le pin sera tout coupé, le village disparaîtra. Les revenus du bureau de poste sont de \$1,731, et les salaires s'élèvent à \$639.93, ce qui laisse un revenu net de \$1,091.07. La population du village est de 1,697.

Il y a aussi un autre honorable député (M. Beausoleil) qui a aussi obtenu un crédit pour un bureau de poste dans une ville d'à peu près de la même importance, et dont les revenus sont à peu près les mêmes. J'ai été libéral toute ma vie, et je resterai libéral, si les libéraux mettent en pratique, au pouvoir, les principes qu'ils professaient dans l'opposition, et je ne puis pas approuver ces dépenses. Nous n'avons pas le droit de faire la même chose que nos prédécesseurs quand ils faisaient mal, et je désapprouve le gouvernement sur cette question.

M. LISTER : Dans la chaleur du débat, mon honorable ami s'est laissé entraîner à dire que j'approuve le crédit qui nous occupe en ce moment. Je désire lui faire savoir que j'ai déclaré en toutes lettres que je prenais aujourd'hui la même attitude que j'ai toujours prise dans l'opposition. Je lui rappellerai aussi que lorsque j'étais dans l'opposition, chaque fois que la question des bureaux de poste est venue devant la Chambre, j'ai fait valoir auprès du gouvernement les justes réclamations de la ville que je représente. Session après session, j'ai fait valoir ces réclamations, et je signalais au gouvernement les villes qui rapportent beaucoup moins, et quelquefois pas la moitié, et même pas le quart de ce que la douane et le bureau de poste de Sarnia rapportent. Au nom de la justice et de l'équité, j'ai demandé au gouvernement de reconnaître les droits de Strathroy et autres villes de l'Ontario qui devraient avoir des édifices publics. Sarnia y a certainement droit. J'ai plaidé auprès du gouvernement en faveur des villes que je représente, ainsi qu'en faveur de Woodstock, Ingersoll et autres villes qui donnent un revenu plus considérable. Je disais qu'on devait d'abord ériger des édifices dans les endroits où la population et le chiffre du revenu justifient cette dépense. J'ai toujours prétendu que le devoir du gouvernement était de construire des bureaux publics dans les grandes villes, que c'est commettre une injustice et faire acte de partisan de construire ces édifices dans les petites villes, uniquement parce qu'elle sont représentées ici par des amis du gouvernement. Voilà les arguments que j'employais alors et dont je me sers encore aujourd'hui.

L'ancien gouvernement a distribué ses faveurs partout dans les provinces maritimes et de l'Ontario et il me semble dur que des places d'égales importances qui sont représentées par des partisans du gouvernement actuel, ne soient pas traitées aujourd'hui, de la même manière.

Le gouvernement devrait prendre pour règle invariable de ne construire des édifices publics que

dans les villes ayant une population minimum de tel ou tel chiffre, et produisant un revenu d'au moins tant. Si cette règle était adoptée aujourd'hui et pour toujours, cela mettrait fin à cette vilaine coutume de construire des bureaux publics dans des endroits où le revenu est insuffisant pour justifier la dépense.

A présent que toutes les grandes villes de l'Ontario sont pourvues d'édifices publics, la prochaine incursion sur le trésor viendra, non des villes de comtés, mais des grands villages de l'intérieur, qui ont une population de 3 à 4 milles. Les électeurs feront remarquer à leurs députés que si tel ou tel endroit ont des édifices publics, ils y ont droit, eux aussi; ils s'uniront et forceront le gouvernement à céder à leurs demandes.

La seule manière de mettre fin à cela, c'est, comme je viens de le dire, d'établir une règle pour l'érection des édifices publics et de ne pas s'en départir, et je crois que la meilleure base, c'est le chiffre de la population et celui du revenu qu'en retire le gouvernement.

M. CHOQUETTE: Comme je n'aurai probablement pas de meilleure occasion que celle-ci, je vais en profiter pour dire quelques mots au sujet du bureau de poste de Montmagny. Je regrette que mon honorable ami, qui siège devant moi (M. Somerville), trouve bon de répéter des choses qui ont déjà été dites en ma présence, sous forme de badinage.

M. SOMERVILLE: Je demande pardon à l'honorable député. Les faits que j'ai donnés sont tirés des livres officiels, le recensement et le rapport officiel du directeur général des Postes.

M. CHOQUETTE: Une partie des faits rapportés par l'honorable député provient de cette source....

M. SOMERVILLE: Tous.

M. CHOQUETTE: L'honorable député ne prend que la population de Montmagny, qui est de 1,600. Mais nous n'avons qu'un bureau de poste pour Montmagny et Saint-Thomas. Les deux ne forment qu'une seule paroisse, ne possède qu'une seule église, et la population totale est d'environ 5,000. D'après le recensement, la population réunie de Montmagny et de Saint-Thomas est de 4,607. Saint-Thomas qui est aussi desservi par ce bureau a une population d'environ 3,000. De plus, le bureau de poste de Montmagny est aussi le centre de distribution pour la Grosse-Île, où est la quarantaine, et l'île aux Grues; la population totale desservie par ce bureau est environ 6,000. En 1885, le conseil municipal, par l'entremise de son député, qui est aujourd'hui le sénateur Landry, adressa au gouvernement une pétition lui exposant le besoin qu'il y avait d'un tel bureau.

Pour bien faire voir qu'il ne s'agit pas ici d'une affaire politique, je vais expliquer quelques autres faits.

Je demande ce bureau depuis que je suis au parlement. L'ancien gouvernement et M. Landry nous l'ont promis. En 1882, j'ai été défait par M. Landry, qui était le candidat conservateur. Il promet de faire construire ce bureau de poste, et cela n'a pas peu contribué à son élection. En 1885, j'étais conseiller municipal, et tout en sachant que cela le rendrait plus fort dans le comté, je lui ai

M. LISTER.

aidé en appuyant devant le conseil une résolution qui a été adoptée, demandant au gouvernement de construire ce bureau comme il l'avait promis, et cette résolution a été transmise au ministre des Travaux publics, sir Hector Langevin, par M. Landry, dans une lettre en date du 16 mars 1885, avant l'élection générale de 1887. Voici cette lettre :

J'ai l'honneur de vous transmettre une requête du conseil municipal de Montmagny, demandant l'érection d'un bureau de poste à Montmagny et offrant au gouvernement l'emplacement nécessaire.

Permettez-moi de vous demander, encore une fois, comme je l'ai fait dans ma dernière lettre sur cette question du bureau de poste, que les fondations en soient jetées cette année. C'est tout ce que nous demandons. Une somme de \$2,000 à \$3,000 sera suffisante pour cette année. Dans l'espérance d'obtenir au moins cette somme pour le comté de Montmagny,

Je demeure, etc.,

(Signé)

P. LANDRY.

Durant l'élection de 1887, cette même question revint sur le tapis. M. Landry disait aux électeurs : le gouvernement va être maintenu au pouvoir, et si vous élisez un des ses partisans, vous aurez beaucoup plus de chance d'avoir votre bureau de poste. Je me suis alors engagé à appuyer le gouvernement sur cette question. J'ai dit : si le gouvernement conservateur est maintenu, et disposé à tenir ses promesses, en mettant dans le budget un crédit pour la construction d'un bureau de poste, je m'engage à appuyer le gouvernement sur cette question. Et c'est ce que j'ai fait à chaque session, j'ai demandé au gouvernement de tenir ses promesses. Lorsqu'il s'est agi du bureau de poste de Laprairie—où il s'agissait de dépenser \$20,000, dans une localité dont le revenu ne dépasse pas \$500—j'ai encore demandé au gouvernement de remplir ses promesses, m'engageant à l'appuyer.

Tout cela fait voir qu'il ne s'agit pas ici d'une question politique, mais que c'est une question d'honneur pour moi et une question d'honneur pour le parti conservateur qui s'est dit favorable au projet pendant 15 ans, et qui a fait deux élections avec cette question. Je demande aujourd'hui au gouvernement de tenir la promesse que le gouvernement précéden t a faite aux électeurs. Je ne demande que \$7,500; c'est une somme bien modeste, car je considère que nous n'avons pas besoin d'un beau et grand édifice, mais seulement un bureau suffisant pour les besoins du service postal dans le comté. Je dois ajouter qu'à l'époque où cette demande a été faite, nous n'avions pas de bureau de douane, bien que les marchands et les importateurs en eussent souvent demandé un. Nos affaires de douanes se font à Québec. Il n'y a que quelques jours, j'ai reçu une requête signée par le sénateur Price—un bon conservateur—et un grand nombre d'autres citoyens, demandant un bureau de douane.

Voyons maintenant quels sont les revenus du bureau de poste de Montmagny. Ils sont de \$1,723.19, et les dépenses s'élèvent à \$699.33, laissant un revenu net de \$1,043.86. Ainsi, pendant 20 ans, nous avons donné au gouvernement un revenu net de plus de \$1,000. Je considère que dans les circonstances, le gouvernement est bien justifiable de mettre dans le budget cette faible somme pour racheter la promesse faite au comté par les deux partis, par les deux gouvernements.

M. SOMERVILLE: Je demanderai à l'honorable député (M. Choquette), si l'édifice qu'on se

propose d'avoir à cet endroit n'est pas déjà construit.

M. CHOQUETTE : Je suis très content que cette question me soit posée, et je vais donner des explications à ce sujet. En 1886, M. Landry qui représentait alors le comté, voulant faire voir que le gouvernement était décidé à avoir un bureau de poste à cet endroit, induisit un de ses amis à y construire une grande maison en pierre, au coût de \$10,000. Le but de cette construction était de permettre aux conservateurs de dire : Voyez-vous l'édifice est déjà construit, et le gouvernement va l'acheter. J'étais satisfait de cet arrangement, et j'étais prêt à appuyer le gouvernement sur ce point, mais M. Landry, après avoir été battu, refusa de demander au gouvernement d'acheter le bâtiment. Celui qui l'avait construit avait été obligé d'emprunter du séminaire de Québec une somme de \$7,000. Mais il quitta le pays et s'en alla aux Etats-Unis. Il était assez bon bleu pour obtenir du crédit de M. Landry et des cultivateurs auxquels il a valu de \$30,000 à \$40,000 dans le commerce du beurre et du fromage.

Le séminaire de Québec est propriétaire de l'édifice, et il m'a demandé ainsi qu'à quelques députés de l'opposition d'insister auprès du gouvernement pour qu'il l'achète, et il est prêt à le vendre pour des milliers de piastres de moins que ce qu'il a coûté. Si le gouvernement croit que dans l'intérêt du public et de l'économie, il vaut mieux l'acheter, je suis prêt à lui donner mon appui.

M. CASGRAIN : Je crois que cette maison est habitée par un particulier.

M. CHOQUETTE : C'est possible à présent, mais la maison a été construite comme édifice public.

M. CASGRAIN : N'a-t-elle pas été construite pour en faire une beurrerie ?

M. CHOQUETTE : Non, elle a été construite pour un bureau de poste. C'est un édifice en pierre à trois étages, pourvu d'un appareil de chauffage. C'est un excellent édifice, et si le gouvernement est disposé à l'acheter, à bas prix—considérablement au-dessous du prix coûtant, je serai en faveur de cet arrangement.

M. TAYLOR : Le séminaire de Québec est le propriétaire de l'édifice ?

M. CHOQUETTE : Oui, et il l'a toujours été.

M. TAYLOR : Est-il hypothéqué ?

M. CHOQUETTE : Non, le séminaire possède un titre parfait ; il l'a acheté du shérif, et il a dû déboursier encore de l'argent pour l'avoir.

M. COCHRANE : Quel prix a-t-il payé ?

M. CHOQUETTE : Je ne me le rappelle pas, mais je crois que c'est au-dessus de \$8,000.

M. KAULBACH : Tant que j'aurai l'honneur d'occuper un siège dans l'enceinte de ce parlement, mon désir est de voir tout le monde traité avec une égale justice, sans en excepter Kentville, dans le comté de King, ni Liverpool, dans le comté de Queen Nouvelle Ecosse. Je connais Kentville, aussi bien que qui que ce soit ; c'est dans le comté

voisin du mien ; c'est le chef-lien du comté, et je ne vois pas de ville qui ait plus de droit que Kentville d'avoir un bureau de poste, et je considère qu'en justice pour ses habitants, l'on devrait leur en donner un.

La ville de Liverpool est aussi dans un comté voisin du mien, et n'a pas de chemin de fer. Il est vrai qu'une ligne est projetée, dans Queen-nord, mais elle n'est pas construite, j'espère qu'elle sera bientôt construite, car si elle ne l'est pas, ce sera un grand désappointement pour ceux qui l'attendent. C'est une ville de progrès et qui mérite, à tous les points de vue, d'avoir un bureau de poste beaucoup plus même que plusieurs autres villes qui en ont. Je dis donc qu'en justice pour ces deux villes on devrait voter le crédit demandé.

M. SPROULE : J'ai suivi ce débat avec beaucoup d'intérêt et j'ai observé l'honorable député de Grey-nord (M. Paterson). J'ai remarqué qu'il se laissait aller à une douce somnolence sous l'influence des chauds rayons du nouvel évangile de ministre des Travaux publics, et qu'il n'avait pas un mot à dire en faveur de la ville d'Owen-Sound qu'il représente, et à laquelle l'honorable M. Hardy avait promis qu'elle obtiendrait plus qu'une froide justice si elle élisait mon honorable ami. L'honorable M. Hardy faisait une distinction entre la froide justice et la justice ordinaire, et il leur promettait la première, si l'honorable député était élu. Or, il a été élu et il travaille à leur faire obtenir cette froide justice. Il est regrettable que le gouvernement n'ait pas jugé à propos de demander un crédit pour un bureau de poste à cet endroit, car Owen-Sound est une ville de progrès, c'est le chef lieu de notre comté, et possède plus de 9,000 habitants ; et cependant elle n'a pas de bureau de poste.

Si la règle posée par le ministre des Travaux publics, à propos de l'érection des bureaux de poste est mise à exécution, j'en demanderai deux ou trois dans notre comté. Il n'y en a pas à Thornbury ; il n'y en a pas à Meaford ; il n'y en a pas à Owen-Sound. Ce sont toutes des villes considérables et importantes. Je n'ai jamais demandé au gouvernement d'y ériger des bureaux de poste, car j'étais d'opinion que tant que les services publics pourraient se faire dans des édifices dont le loyer était moins élevé que l'intérêt de l'argent que nécessiterait la construction d'un nouvel édifice, il valait mieux continuer à louer, et je suis encore de cette opinion. Mais si la règle posée par le ministre des Travaux publics doit prévaloir, je m'efforcerais d'obtenir plus de bureaux de poste dans cette partie du pays.

M. COCHRANE : Je n'ai jamais objecté à ce que l'on fit des dépenses dans une partie quelconque de la confédération, lorsque je les croyais justifiables. Mais je trouve étrange que l'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister) prétende que la doctrine qu'il prêchait lorsqu'il était dans l'opposition est juste aujourd'hui parce que les parties ont changé de place.

M. LISTER : Je n'ai pas prétendu cela.

M. COCHRANE : Mais vous avez voté dans ce sens comme un brave. Or, je n'objecte pas à ce que l'on fasse des dépenses pour la construction de bureaux de poste, et je n'y ai jamais objecté ; mais j'objecte à ce que les honorables membres de la droite, qui, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, nous

blâmaient parce que nous faisons ce qu'ils appelaient des choses iniques en construisant des bureaux de poste—et c'est de cela que nous avons été accusés devant le pays, et un bon nombre de députés qui appuient le gouvernement actuel occupent leurs sièges parce que ces mesquines questions ont été soulevées, et ils ont été élus sous de faux prétextes—j'objecte, dis-je, à ce que les députés qui appuient le gouvernement se contentent, lorsque nous les accusons de faire ce qu'ils trouvaient répréhensible lorsque nous étions au pouvoir, de dire que nous avons fait la même chose. En tout cas, les honorables membres de la droite ne sont arrivés au pouvoir que par un accident ; c'est parce qu'ils nous ont condamnés de faire ce qu'ils font eux-mêmes aujourd'hui, et ils se justifient de faire cela en disant que nous avons fait la même chose. Ce n'est pas un argument.

Si les conservateurs avaient tort de construire des bureaux de poste dans ces petits villages, le gouvernement actuel a doublement tort d'en construire, parce que les hommes qui le composent condamnaient la chose d'une façon très énergique lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Des hommes publics peuvent commettre une erreur et être parfaitement justifiables ; mais les membres de la droite ne sont pas excusables, lorsque nous leur signalons cette erreur, de chercher à la justifier en disant que nous avons fait la même chose.

Je ne dis pas que mon honorable ami, le député de Lunenburg (M. Kaulbach), a parfaitement raison, et que ces bureaux de poste devraient être construits dans sa province qui, d'après le chef du cabinet, est le refuge des concussionnaires. S'il en est ainsi, les concussionnaires ne sont pas encore tous morts, nous en avons quelques-uns dans le cabinet, car ils ont commis des concussions en construisant des bureaux de poste dans de petits villages par toutes les provinces maritimes. Mais ce n'est pas une raison pour que ces concussionnaires ne meurent pas et pour que nous ne nous en débarrassions pas. Le chef de la Chambre peut bien dire à ces hommes : "Retire-toi Satan, tu es pour moi un sujet de scandale."

M. McMULLEN : En 1890, la Chambre a adopté à l'unanimité, avec l'appui de sir John-A. Macdonald, chef du gouvernement de l'époque, une résolution portant que l'on ne devait construire des édifices publics qu'aux endroits où les revenus du pays le justifiaient. Cette résolution a été adoptée à l'unanimité. Malheureusement les honorables membres de la gauche n'ont pas appliqué cette résolution. S'ils avaient appliqué ce principe jusqu'aujourd'hui, je doute beaucoup que l'on nous eût soumis les crédits que nous discutons maintenant. Je dirai que, pour ma part, j'objecte fortement à ce que l'on dépense les deniers publics pour la construction de bâtiments lorsque les revenus ne le justifient pas ; et, dans le présent cas, je prétends, qu'une dépense de cette nature est inopportune. A mon avis, on ne devrait construire aucun bâtiment public dans un endroit tant que la population n'y est pas considérable et que le revenu perçu à cet endroit n'en justifie pas la construction.

Relativement aux chefs-lieux de comté, j'admets qu'il y a une certaine valeur dans l'argument portant que nous devons nous arrêter peut-être à des chefs-lieux de comté ayant autant d'importance que celui-là. Vous ne pouvez jamais poser une règle rigoureuse qui puisse être appliquée. Ce ne

M. COCHRANE.

serait plus une règle s'il n'y avait pas une exception. Ce principe devrait être que l'on ne doit construire des édifices publics que dans des endroits comme Sarnia, par exemple, représenté par mon honorable ami (M. Lister). Je dirai qu'à mon avis, c'est faire une injustice criante à cette partie du pays que de n'y pas construire un bureau de poste. Mais s'il existe un endroit à l'égard duquel l'on ait commis une injustice manifeste, patente, en ce qui a trait à la construction d'édifices publics, c'est bien Woodstock. Voilà une ville active où les recettes du bureau de poste seul sont d'environ \$15,000 ou \$16,000, outre le revenu considérable que rapportent les douanes. Bien que, chaque année, des bureaux de poste aient été construits à des endroits comme Marysville et autres petites villes de très peu d'importance dans tout le pays, Woodstock n'a pas eu d'édifice public simplement parce qu'il envoyait ici un adversaire de l'ex-gouvernement, et, aussi, parce qu'il élisait un des principaux membres de la législature provinciale.

Je prétends que, sous ce rapport, les honorables membres de la gauche ont commis une injustice criante, et il n'est pas étonnant qu'ils aient exaspéré la population. En 1890, l'honorable M. David Mills présenta une motion acceptée par sir John Macdonald et unanimement approuvée par la Chambre, déclarant que l'on devrait construire des édifices publics seulement aux endroits où le revenu le justifiait et où les recettes de l'année courante laissaient une certaine somme au crédit du pays, laquelle pourrait être employée à la construction d'édifices publics. Je dis que nous devrions retourner immédiatement au principe.

M. TAYLOR : Ce principe n'a jamais été violé.

M. McMULLEN : Oui, on l'a violé dans plusieurs cas. On l'a violé dans le cas de Cayuga et dans le cas de Marysville. Dans ce dernier, l'on a violé ouvertement le principe. On l'a aussi violé dans d'autres endroits où l'on a construit des bâtiments. Si ce principe avait été appliqué, les crédits qu'il nous faut maintenant examiner ne nous auraient peut-être pas été soumis.

M. TAYLOR : L'honorable député (M. McMullen) n'a pas besoin de dénaturer les faits.

M. McMULLEN : Que l'honorable député (M. Taylor) reprenne son siège.

M. TAYLOR : J'en appelle aux règlements. L'honorable député (M. McMullen) a dit que ce principe avait été violé dans le cas de Cayuga.

M. le PRÉSIDENT : Je ne crois pas que l'honorable député doive en appeler aux règlements comme il le fait dans le moment.

M. McMULLEN : Il est bien connu que ce principe a été violé dans plusieurs cas.

M. TAYLOR : Mais pas à Cayuga.

M. McMULLEN : Je reconnais aux honorables membres de la gauche le mérite d'avoir discuté ces questions. Lorsque nous étions dans l'opposition, nous avons objecté à ces dépenses, et, aujourd'hui, j'aimerais que la Chambre adoptât de nouveau le principe reconnu en 1890, comportant que l'on ne doit construire des édifices publics qu'aux endroits où le revenu et la population justifient la chose, et

je dirai seulement aux membres du cabinet que si jamais l'on propose de violer ce principe, j'appuierai certainement une motion présentée pour condamner cette proposition. Je prétends que nous devrions appliquer rigoureusement ce principe.

M. BAIN : Avant que cette résolution soit adoptée, je désire dire un mot. J'ai écouté, chaque soir, la discussion de toutes les questions comme l'ont fait mes honorables amis de ce côté-ci de la Chambre, lorsque nous étions dans l'opposition, et j'avoue que mon honorable ami, le député de Simcoe-est (M. Bennett) a fidèlement exprimé mes sentiments. On ne saurait prétendre que dans les petites villes où on loue les bureaux de poste, ce système ait été préférable au service postal et au public, et je dirai formellement que si le gouvernement veut que ses partisans ne lui causent pas d'embarras à l'avenir, il ferait mieux d'adopter le principe qui consiste à ne pas dépenser les deniers publics dans les endroits de peu d'importance. Peu importe que ce soit un chef-lieu de comté, ou toute autre localité. Dans la ville que j'habite, nous percevons environ \$15,000 en droits de douanes, et nos recettes postales sont d'environ \$3,700 ou \$3,800. Il y a quelques années, nous avons loué un bureau de poste, et le gouvernement a dépensé une couple de mille piastres pour le meubler. Mais dans le cas où nous aurions dépensé \$10,000 ou \$12,000 pour construire un édifice public, nous n'aurions pas un meilleur service que celui que nous avons aujourd'hui, et, en principe, je dis que nous ne sommes pas justifiables de dépenser les deniers publics simplement pour embellir une ville en y construisant un édifice qui a une belle apparence.

Comme le dit mon honorable ami, le député de Simcoe-est, nous faisons un placement considérable et il nous faut payer un gardien. Je crois que le plus tôt nous mettrons fin à la construction d'édifices publics dans les endroits de peu d'importance, le mieux ce sera pour le gouvernement. Cela lui épargnera beaucoup d'ennuis de la part de ses partisans, qui sont constamment à lui demander de faire ce qu'il ne devrait pas faire, et cela économisera des sommes considérables qui ne rapportent rien au pays. Je suppose qu'aucun de nous ne désire dépenser de l'argent pour le simple plaisir de faire des dépenses, et j'espère que nous n'entendrons pas de députés dire que parce qu'un chemin de fer passant dans leurs comtés n'a pas été subventionné, nous devrions dépenser des fonds qui ne nous rapportent aucun résultat pratique. Nous désirons tous avoir de beaux édifices publics, mais il est possible que les plus belles choses coûtent trop cher. Si ce gouvernement veut convaincre le peuple que c'est lui qui doit administrer les affaires publiques, il ne faut pas qu'il invite exactement ses prédécesseurs, car il est inutile que l'on donne un nouveau nom à un gouvernement s'il suit les traces de ses devanciers.

Je dis formellement que, dans cette matière, le fait même des vives discussions qui, dans le passé, ont eu lieu chaque soir en cette Chambre a empêché l'ex-gouvernement, dans les dernières années de son administration, de faire des dépenses qui, sans cela, nous auraient été imposées par ses propres amis.

Les honorables membres de la gauche, je crois, appuieront ce que je dis, savoir : qu'il est très pénible de ne pas acquiescer aux demandes de ses propres amis, des hommes qui vous ont soutenus

dans la Chambre, et je prétends que nous devrions adopter pour principe de supprimer ces dépenses dans les petites localités, quand bien même cela devrait blesser quelques-uns de nos amis.

M. FOSTER : Ce débat est important pour deux raisons, sur lesquelles je désire appeler l'attention du comité avant que le crédit soit adopté.

Je vais faire un aveu sincère. Nous avons, dans le passé, dépensé trop d'argent pour la construction d'édifices publics, dans le but de satisfaire l'orgueil des localités qui désiraient avoir des édifices publics. J'admets que cela a été fait. Avant 1890, l'opposition nous a vivement critiqués dans cette Chambre et dans les journaux. C'était le principe alors posé par l'opposition ; c'était le principe qu'elle considérait comme convenable d'adopter. Elle présenta une motion ; sir John Macdonald l'accepta et la Chambre l'approuva. Elle fut adoptée sans qu'il y eût de vote. Cette motion établissait précisément quel était le sentiment de l'opposition au sujet de ces dépenses, et le gouvernement de l'époque reconnut que ce principe était juste. Tenant compte de toute la pression exercée sur le gouvernement, je dirai que si vous examinez la liste des bureaux de poste et des édifices publics construits depuis cette année-là, vous constaterez qu'à l'exception de ceux qui avaient été commencés auparavant et pour la construction desquels un crédit avait été demandé, ce principe a été appliqué.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois un peu que Marysville est venu sous ce chef.

M. FOSTER : Ce crédit avait été inséré dans le budget, puis on l'avait éliminé pendant une année ou deux, et on l'y avait remis. Vous verrez toutefois, je crois, qu'à une ou deux exceptions près—pas plus qu'une—l'ex-gouvernement n'a pas construit de nouveaux édifices publics à l'encontre de cette règle avant 1891. Nous admettons que c'était une règle avantageuse. Nous avons cru que nous devrions terminer les édifices commencés et dont l'emplacement avait été acheté, et, tout au plus, il existe peut-être une couple de cas où l'on ne s'est pas conformé à cette règle. Mais aucun membre de l'opposition de l'époque ne doutait que ce ne fût le principe juste. Pas un seul homme ne doutait que lorsque l'opposition est arrivée au pouvoir elle n'appliquât ce principe, et ces messieurs nous ont critiqués depuis 1890 parce que dans le cas même de bureaux de poste en voie de construction dans des endroits peu importants, nous continuions les travaux. Or, seulement trois partisans du gouvernement ont protesté relativement au présent crédit. Je ne crois pas que dans ces localités de très peu d'importance, il soit de l'intérêt public que nous placions une somme considérable des deniers publics qui ne nous rapporteront rien du tout.

Mais l'importante question sur laquelle je désire appeler l'attention de la Chambre, c'est la proposition et le principe invoqués par le ministre actuel des Finances, qui est le gardien du trésor du pays. Si jamais plaider franc et élaboré a été fait en faveur de la dépense des fonds publics pour des motifs autres que des motifs publics, il l'a été par l'honorable monsieur qui est aujourd'hui le ministre des Finances de la confédération. Qu'a-t-il dit ? Pour justifier ce crédit, il a apporté les raisons

mêmes sur lesquelles nous nous basions pour accorder un crédit de même nature dans une circonstance précédente, crédit qu'ils appelaient du favoritisme. Lorsqu'une ville ou un comté où l'on n'a pas fait de grandes dépenses s'adresse au gouvernement et lui dit : "Vous nous avez donné ni ceci ni cela, et vous l'avez donné à d'autres endroits; donnez-nous maintenant quelque chose," le gouvernement a l'intention d'acquiescer à cette demande sans songer si ce que l'on demande est raisonnable et dans l'intérêt public.

Or, quelles ont été les raisons données par le ministre des Finances? Et il est sérieux et important de considérer la chose dans les présentes circonstances. Le ministre des Travaux publics (M. Tarte) était disposé à traiter très légèrement cette question, et lorsque l'honorable député de Brant (M. Somerville) a fait entendre sa protestation, il croyait qu'elle subirait le sort des protestations que fait entendre parfois l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), et que l'honorable député ne persisterait pas, et, le ministre, en badinant et en plaisantant, a donné à mon honorable ami (M. Somerville) une réponse qui ne l'a pas satisfait. Mais le ministre des Finances a répondu gravement. Les trois points qu'il a soulevés sont les suivants: Premièrement, ces petites villes ont été laissées de côté par ce méchant gouvernement conservateur; accordons-leur quelques faveurs, qu'elles aient raison de les demander ou non. Quelle était l'autre raison? C'était que ces petites villes n'avaient pas reçu de deniers publics en subventions de chemin de fer, et, qu'en conséquence, elles doivent avoir leur part du trésor public, et puis, le ministre des Finances a dit: Donnons-leur cela, que ce soit nécessaire ou non. Lorsque le ministre (M. Fielding) est venu à parler de Kentville, il a constaté que cette localité est située sur la ligne-mère du chemin de fer et qui y a aussi des embranchements. Et lorsqu'il est arrivé à la petite ville de Liverpool, dont la population diminue et qui n'a pas devant elle beaucoup d'avenir, à moins qu'il ne se fasse quelque chose qui ne s'est pas fait dans le cours des quinze dernières années; il a prétendu que parce que c'est un chef-lieu de comté son gouvernement devait y dépenser \$12,000, bien qu'il n'y ait là pas beaucoup plus de 1,200 âmes.

Le MINISTRE DES FINANCES: Plus du double.

M. FOSTER: Le recensement ne le prouve pas.

Le MINISTRE DES FINANCES: Le recensement dit 2,465.

M. FOSTER: Parfaitement; on doit dépenser \$12,000 ou \$15,000 dans une petite ville de 2,400 âmes, dans le simple but d'y faire une légère distribution des deniers publics. Or, c'est là le principe vicieux que les honorables membres de la droite croyaient si préjudiciable, et ils l'ont combattu avec tant d'énergie, que leur opposition a produit son effet, et qu'en 1891, sir John Macdonald a admis le principe posé dans la résolution, et depuis 1891, l'on s'en est très peu écarté. J'appelle l'attention de la Chambre sur ceci, savoir: que le parti libéral a posé son principe en 1891, et s'y est conformé lorsqu'il était dans l'opposition, jusqu'à sa première année de pouvoir, et, aujourd'hui, le ministre des Finances et le ministre des Travaux publics leur disent: "Oh! ce n'était là que des
M. FOSTER.

discours d'opposition; nous devons donner à ces petites places des consolations, car elles ont été ignorées pendant si longtemps!"

L'autre principe posé par le ministre des Finances était: Vous devez dépenser des deniers publics seulement pour faire plaisir au peuple, et non pas pour le bien public. Si ce n'est pas là le principe à poser, alors, je ne saurais en voir d'autre.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je ne permettrai pas à l'honorable député (M. Foster) d'expliquer comme il l'a fait le principe que j'ai posé. D'abord, je nie qu'un tort quelconque soit causé au service public du Canada, si, après avoir adopté pour principe de construire des édifices publics par tout le Canada, vous en construisez un proportionné à la grandeur et à la population de la ville. Si vous construisez un édifice public dans chaque comté de la Confédération canadienne, je nie qu'un tort sérieux quelconque soit causé. Je dis que la population a le droit de prétendre qu'elle paie une partie des dépenses faites avec les deniers publics, lesquelles, nous le supposons, sont toujours faites pour le bien public. Et, bien que l'honorable député (M. Foster) dise que c'est une violation de principe, il est conforme à la raison et au sens commun, à mon avis, que si, dans une partie quelconque du pays, il y a un comté qui fournit sa part à la construction de tous les travaux que l'on exécute et qui n'a rien à montrer indiquant que l'on y a construit de ces travaux, il est naturel et raisonnable, dis-je, qu'il désire avoir une partie de ces deniers.

Si ces deniers étaient dépensés pour construire des travaux publics inutiles, je ne voudrais pas un seul instant approuver cette dépense, mais si la ville, si le comté—car je parle du comté plutôt que de la ville—demandait qu'un édifice public fût construit dans son chef-lieu, et si cet édifice était d'un caractère modeste, en égard à l'état de la ville et de ses affaires, je nie qu'il y eût là une violation de principe ou un gaspillage de deniers publics fait dans le but de répondre à la demande de la population. L'honorable député (M. Foster) dira peut-être que c'est l'énonciation d'un principe vicieux, mais je dis que c'est l'énonciation de quelque chose qui se rapproche tellement de la nature humaine, et du sens commun, que la population de tout le Canada dira qu'il est raisonnable que les diverses parties de chaque province et les diverses parties de la confédération doivent avoir leur part égale des deniers publics. Naturellement, vous pourriez appliquer la règle de manière à faire du gaspillage, car, dans une petite ville, vous pourriez construire un grand édifice tout à fait disproportionné à ses besoins. Voyons comment le principe a été appliqué par le gouvernement conservateur dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Dans la ville d'Annapolis, qui, d'après les tableaux du recensement, n'a qu'une population de 959 âmes—mon honorable ami (M. Mills) dira, je crois, que ce chiffre n'est guère juste, car je crois que Annapolis a une population plus considérable—dans cette ville, dis-je, dont la population est de 959 âmes d'après le recensement, le gouvernement conservateur a construit un édifice qui a coûté \$14,000. Je vois aussi que dans la ville de Baddeck, dont la population n'est que de 1,200 âmes, l'on a dépensé \$14,000 pour la construction d'un édifice public. Or, lorsque des édifices de ce genre ont été construits dans plusieurs des comtés de la Nouvelle-Ecosse,

n'est-il pas naturel que la population des autres comtés espèrent qu'on l'écouterà, lorsqu'elle fera ses demandes ?

M. COCHRANE : Il n'est ni juste ni raisonnable que vous acquiesciez à ces demandes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suppose que mon honorable ami (M. Cochrane) a des édifices publics dans son comté.

M. COCHRANE : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ose dire que si mon honorable ami n'avait eu aucun édifice public dans son comté, il ne serait pas disposé à exprimer cette opinion large et généreuse. Je dois parler à titre de représentant de la population qui n'a pas eu part aux faveurs du gouvernement dans le passé, faveurs que les honorables membres de la gauche ont partagées.

Bien qu'il soit possible que vous appeliez cela une vue étroite, c'est un sentiment très humain, et il n'est pas incompatible avec les meilleurs intérêts du pays si, comme je l'ai dit, il a pour résultat de donner à chaque comté de la confédération un édifice public. Mais je dis que si vous multipliez ces édifices et que vous les construisiez dans les endroits de peu d'importance, vous poussez la chose trop loin, que les honorables membres de la gauche se mettent à la place des députés qui représentent des comtés libéraux et qui, durant des années, ont vu le gouvernement conservateur appliquer le principe qui consiste à construire des édifices de \$14,000 dans des villes dont la population est de 900 âmes, et je leur demanderai s'il n'est pas naturel que d'autres comtés de la province désirent avoir des édifices.

M. BERGERON : Mais vous avez protesté contre cela.

Le MINISTRE DES FINANCES : On m'appréhend que dans la province de l'Ontario, presque chaque chef-lieu de comté a maintenant un édifice public, à l'exception d'un très petit nombre.

M. COCHRANE : Pas du tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que l'on m'a dit, et je donne ce renseignement comme on me l'a donné.

M. SUTHERLAND : J'apprendrai à l'honorable ministre que l'ex-gouvernement n'a jamais fait construire d'édifice dans un comté représenté par un libéral.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne doute pas que cela n'ait toujours eu quelque influence, et nous sommes tous humains. Mais je le demande : n'est-il pas raisonnable, lorsque vous avez donné des édifices publics aux deux tiers des comtés d'une province, que nous donnions un édifice public à des endroits comme ceux que l'on a mentionnés aujourd'hui, pourvu que ce soit un édifice modeste et qu'il n'y ait ni extravagance ni gaspillage des deniers publics.

M. HENDERSON : Le dernier orateur a déclaré, je crois, que sous l'ancien gouvernement, aucun édifice public n'avait été construit dans les comtés représentés par des libéraux. Il faut se rappeler,

cependant, que lorsqu'ils furent au pouvoir, autrefois, les libéraux ne négligèrent pas leurs amis. Ainsi, par exemple, dans la ville de Guelph, dans le comté de Wellington, ils construisirent un grand bureau de poste, dans un comté, alors représenté par un libéral, mais aujourd'hui par un conservateur. Dans le comté de Peel, il y a un édifice public considérable, construit par l'ancien gouvernement. Ce comté est maintenant représenté par un partisan du gouvernement.

Je suis heureux que l'honorable député de Brant-nord (M. Somerville) ait soulevé cette question, car il est temps, je crois, que le gouvernement nous soumette quelque politique définie à ce sujet. Le gouvernement n'a aucune politique, sauf celle annoncée par le ministre des Travaux publics, c'est-à-dire qu'il allait suivre la ligne de conduite que lui dicterait l'intérêt public, et vous savez ce que cela veut dire : Cela veut dire qu'il va suivre la politique condamnée par les honorables membres de la droite lorsqu'ils étaient de ce côté-ci ; politique qui consiste à contenter les amis. Je ne crois pas qu'il soit sage de la part des honorables députés de suivre cette politique qu'ils ont condamnée, et l'honorable député de Brant-nord a parfaitement raison, je pense, de les blâmer à ce sujet.

Dans presque chaque comté du pays, au moins, dans les anciennes provinces, il y a 4 ou 5 grands villages. Je n'objecte pas à ce que le chef lieu d'un comté ait un édifice plus coûteux ; mais je condamne et j'ai toujours condamné la dépense de fortes sommes d'argent pour la construction de bureaux de poste. Je n'approuve pas une dépense de \$20,000 ou \$30,000 pour la construction d'un bureau de poste ailleurs que dans une ville.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député a-t-il la page des *Débats* où se trouvent rapportées ses objections à telles dépenses ? Je suis membre de cette Chambre depuis longtemps, et je ne me rappelle pas l'avoir entendu protester formellement.

M. HENDERSON : L'honorable ministre a parfaitement raison ; je n'ai pas dit avoir fait cette déclaration en Chambre. Pour ce qui est de mon comté, je n'ai jamais demandé à l'ancien gouvernement d'y dépenser une forte somme pour la construction de quelques édifices public, bien que j'eusse le droit de le faire. Ainsi, j'ai raison dans la déclaration que je fais. Mon idée est de choisir, disons cinq villes constituées en corporation dans un comté et, au lieu d'affecter \$30,000 pour la construction d'un édifice considérable, de diviser ce montant en cinq donnant \$6,000 pour la construction d'un édifice dans chacune des cinq villes. Je sais ce que coûte aujourd'hui la construction des édifices dans l'Ontario. La main-d'œuvre et les matériaux sont bon marché, et pour \$6,000 l'on peut construire un bon édifice assez grand pour le bureau de poste, et la résidence du directeur de la poste.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui ; pour moins que cela.

M. HENDERSON : Je puis en toute sûreté mettre \$6,000. Pour ce montant, vous avez un bon édifice, presque à l'épreuve du feu. En tout cas, vous pouvez y avoir une voûte pour la protection des lettres recommandées et autres choses de valeur.

Au lieu de dépenser \$30,000 pour un édifice, construisons-en cinq pour le même montant. Ainsi, vous économiserez le loyer que paye le gouvernement, et un honorable député me fait penser que vous économiserez le salaire d'un gardien, \$400 ou \$500 par année. Si nous voulons administrer les affaires publiques avec économie, il nous faut renoncer à l'idée de ces dépenses considérables et adopter une politique en rapport avec les besoins du pays.

L'honorable député de Brant-nord a bien fait, je crois, d'attirer l'attention du gouvernement sur l'erreur qu'il commet en construisant des bureaux de poste ou des édifices publics dans de petites villes, comme dans le cas de Montmagny et autres comtés, où le gouvernement a l'intention de construire des édifices.

Je serais heureux de voir le gouvernement adopter une politique comme celle que je recommande, et je suis sûr que le pays l'approuverait. D'un autre côté, je crois que le pays le condamnera, s'il continue de dépenser de fortes sommes d'argent pour la construction de grands édifices publics par tout le pays.

M. SPROULE : J'aimerais à dire quelques mots au sujet du principe posé par l'honorable ministre des Finances, principe que je crois mauvais et qui sera, je pense, également condamné par le pays ; c'est-à-dire que certaines villes, parce qu'on n'y a rien dépensé, ont droit à certaines dépenses de deniers publics, que cela soit nécessaire, ou non. Le pays approuvera la dépense de deniers publics là où cela est nécessaire dans l'intérêt public ; mais le peuple n'approuvera pas la dépense de deniers publics dans une localité pour la simple raison que cette localité n'a pas auparavant eu de patronage. C'est là, je crois, un très mauvais principe.

Je désire dire un mot au sujet de la déclaration de l'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister) que l'ex-gouvernement avait donné des bureaux de poste à tous les comtés représentés par des conservateurs. J'attirerai l'attention de l'honorable député sur le fait que, dans Simcoe-nord, qui a toujours été représenté par un conservateur, il n'y a eu aucun bureau de poste ou édifice public construit par le gouvernement.

M. LISTER : Cela comprend-il le chef-lieu du comté ?

M. SPROULE : Non ; mais il y a une ville. Puis, prenez Grey-est.

M. LISTER : Le chef-lieu du comté ?

M. SPROULE : L'honorable député n'a pas parlé des chef-lieux ; il a parlé des comtés représentés par des conservateurs.

M. LISTER : Quelle est la ville importante ?

M. SPROULE : Elle a de deux à trois milles habitants.

M. LISTER : Quel est son nom ?

M. SPROULE : Meaford.

M. LISTER : C'est un simple village.

M. SPROULE : Cette ville a été pendant plusieurs années représentée par un conservateur. Prenez Grey-nord, généralement représenté par un

M. HENDERSON.

conservateur et qui a un chef-lieu de plus de 9,000 habitants, et cependant, on n'y a pas construit de bureau de poste. L'honorable député a été mal renseigné, s'il croit que tous les comtés conservateurs ont été favorisés.

M. LISTER : N'est-il pas vrai que l'ex-gouvernement a promis de construire un édifice public à Owen-Sound ?

M. SPROULE : Pas à ma connaissance.

M. LISTER : C'était dans le budget de l'an dernier.

M. SPROULE : Je ne le sais pas. Je réponds à l'argument de mon honorable ami de Lambton (M. Lister) que les comtés représentés par des conservateurs avaient tous été favorisés et qu'il n'était que juste de faire la même chose pour les comtés libéraux. Prenez le comté de Grey-sud, la ville de Durham est très importante, assez pour obtenir de l'ex-gouvernement un bureau de poste.

M. LANDERKIN : Et elle en aura un.

M. SPROULE : Si l'honorable député est assez influent auprès du gouvernement.

M. LANDERKIN : Si vous voulez achever, j'en ferai peut-être construire un à Markdale.

M. SPROULE : Sur ce principe, plusieurs endroits devraient avoir un bureau de poste. Je prétends que ce principe est tout à fait faux.

M. LANDERKIN : Vous allez continuer jusqu'à six heures et demie.

A six heures, la séance est suspendue.

Séance du soir.

M. SPROULE : Lorsque la séance a été suspendue, M. le président, je réfutais l'assertion faite l'autre soir que dans tous les comtés représentés par des conservateurs, on avait construit des bureaux de poste ; je crois avoir démontré qu'il n'en était pas ainsi. J'ai mentionné les deux circonscriptions de Grey-est et Grey-nord, et aussi Simcoe-sud ; je mentionnerai maintenant Cardwell, un comté longtemps représenté par des conservateurs et qui n'a pas d'édifices publics. Je pourrais aussi ajouter sur la liste York-ouest, York-est, et plusieurs autres. Je cite ces comtés pour démontrer que les comtés conservateurs n'ont pas été mieux traités que les autres.

M. McALISTER : Je suis de l'avis de l'honorable député de Lambton (M. Lister) au sujet de l'opportunité de poser un principe, d'après lequel on construira les édifices publics dans les comtés où cela sera nécessaire—savoir : le minimum de la population et des affaires dans une ville, avant d'y dépenser de l'argent pour des édifices publics. Je ne suis pas prêt à contester le droit de Liverpool, mais je vois, dans le budget supplémentaire, des crédits pour des édifices publics dans des endroits moins importants que la ville de Campbellton, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter. Prenez Liverpool, dans le comté de Queen et

Shelburne, dont le ministre des Finances a parlé. Le revenu total de la poste à cet endroit est de \$2,085.14, et le montant total des mandats de poste de \$21,212.77.

Prenez Montmagny, où l'on va construire un édifice public. Les recettes brutes de la poste à cet endroit sont de \$1,743.19, et le montant total de mandats de poste, \$8,623.40. Comparez cela à la ville de Campbellton, dont la population est d'environ 3,000, et où le revenu de la poste, l'année dernière, a été de \$3,146.56, et les mandats de poste, de \$31,826.77.

Si des endroits comme Liverpool et Montmagny ont droit à un édifice public, assurément Campbellton a le même droit, car c'est une ville plus grande et qui donne de plus forts revenus.

On a dit que sous le régime conservateur, les comtés libéraux avaient été négligés et les conservateurs favorisés. Eh bien ! Ristigouche a toujours été représenté par un conservateur depuis 1882, et la ville de Campbellton est encore sans édifice public. J'ai demandé la chose à plusieurs reprises de 1891 à 1896, et l'on m'a répondu que le gouvernement avait décidé de ne plus dépenser d'argent pour la construction d'édifices publics dans des villes de ce genre.

Je ne salue cette question que pour démontrer que Campbellton est encore laissée de côté, tandis que l'on accorde des crédits pour des endroits beaucoup moins importants, où les affaires de la poste sont moins considérables. Campbellton devrait, en justice, avoir un édifice public, si ces petites villes doivent être favorisées.

M. SEMPLE : J'approuve entièrement les observations de l'honorable député de Brant-nord (M. Somerville). Je suis membre de cette Chambre depuis un temps considérable, et je sais comment les libéraux ont dénoncé ce genre de crédits, et il me semble que le fait d'avoir changé de côté ne devrait pas motiver un changement de principes. Un bon nombre de députés actuels n'étaient pas dans cette Chambre lors de ces discussions. Le ministre des Finances n'y était certainement pas. Il est malheureux que l'on mette dans les estimations de semblables crédits pour la construction de petits bureaux de poste locaux. Les députés libéraux ont appuyé le gouvernement sur des questions importantes comportant de grandes dépenses, parce que nous avons eu foi dans le jugement du gouvernement, mais dans un cas de ce genre, nous ne pouvons dire la même chose, et des dépenses de ce genre sont contraires aux principes que nous avons suivis par le passé, lorsque nous étions dans l'opposition. J'espère que l'honorable ministre retirera ces crédits pour ces petits bureaux de poste.

Dans la province de l'Ontario, un grand nombre de comtés n'ont jamais reçu un sou du gouvernement fédéral, et beaucoup n'ont rien reçu du gouvernement provincial ; cependant, ils se sont taxés pour aider à la construction de leurs chemins de fer et autres travaux publics nécessaires. Je crois même que sous l'ancien gouvernement, beaucoup de députés conservateurs, ayant de grandes villes dans leurs comtés, n'ont pas demandé de crédits semblables. Dans les quelques cas où la chose s'est présentée, nous avons protesté, parce que nous croyons que cette dépense n'était pas dans l'intérêt du public. Qu'il soit une fois connu que de tels crédits sont accordés parce que les comtés qui doivent en bénéficier n'ont jamais obtenu de patronage, et vous verrez

tout de suite chaque comté demander quelque chose.

Wellington-centre n'a jamais rien reçu du gouvernement. Il est vrai qu'un bureau de poste a été construit à Orangeville, dans Dufferin, mon comté. Cet édifice coûte \$20,000 ou \$25,000, et il y a là un gardien qui reçoit \$400 par année. L'entretien de ces édifices coûte cher, et si vous les multipliez par tout le pays, ces dépenses seront énormément augmentées.

M. HAGGART : Je désire faire quelques observations au sujet de l'attitude prise par le ministre des Finances (M. Fielding). Je me rappelle le temps où j'employais à peu près les mêmes arguments à l'appui de ces travaux d'une nature locale. J'ai dit qu'il y avait des endroits où les dépenses de deniers publics pour de grands travaux comme le chemin de fer Canadien du Pacifique et autres n'avaient été d'aucun avantage, pas plus que la construction d'un chemin de fer en Angleterre, et qui n'avaient reçu aucune subvention depuis la confédération, bien qu'ils eussent tout le temps contribué leur quote-part aux dépenses du pays. J'ai invoqué cela comme justifiant une dépense publique à ces endroits.

Le ministre des Finances dit que dans ce cas, l'on n'a reçu aucune subvention de chemin de fer, ni obtenu la construction d'aucun édifice public. Il est très naturel, comme le dit l'honorable ministre, que les habitants de ces localités soient mécontents lorsqu'on leur demande de contribuer aux immenses dépenses faites dans d'autres parties du pays tandis que l'on n'en fait aucune pour eux. Ainsi, je prétends que dans certains endroits une dépense est parfaitement justifiable. C'est d'après ce principe que le gouvernement justifia plusieurs subventions de chemins de fer, d'un caractère provincial ou purement local. Une autre raison, c'est que nous recevions plus d'argent qu'il n'en fallait pour les besoins du pays, et il n'y avait pas de meilleur moyen de le rendre aux localités. Pour ces raisons nous avons cru la dépense justifiable. Mais je rencontrai l'opposition unanime des honorables messieurs qui étaient alors de ce côté-ci de la Chambre et leurs journaux ridiculisèrent les arguments employés par le ministre des chemins de fer et Canaux à l'appui de sa prétention. Je maintiens cependant la sagesse de cette politique. Je suis encore de la même opinion, et je crois que le ministre des Finances était parfaitement justifiable dans ses observations à l'appui de la concession d'un petit crédit pour une dépense dans une localité qui, réellement, n'avait reçu aucun denier public.

Mais qu'est devenue la politique des honorables messieurs de la droite ? Que reste-t-il de leur politique ? Leur demande du contrôle de la dépense publique est disparue ; leur opposition aux subventions aux chemins de fer est aussi disparue ; et quant à leur politique d'économie, nous avons devant nous des estimations plus considérables qu'il n'en a jamais été présenté au parlement. Je pensais que l'on retiendrait peut-être ce principe opposé à toute dépense publique dans certaines localités ; ainsi cela aussi a été sacrifié et les honorables messieurs ont adopté en masse la politique du gouvernement auquel ils ont succédé.

M. LANDERKIN : Je ne suis pas surpris que les estimations soient plus élevées que celles des années dernières ; le gouvernement, malheureuse-

ment, paye les dettes laissées par ses prédécesseurs. On a la preuve de cela presque à chaque page, à chaque item des estimations.

M. BERGERON : A quoi bon un changement ?

M. LANDERKIN : Il y a un an aujourd'hui, le 23 juin, que c'est fait le changement.

M. BERGERON : Mais à quoi cela a-t-il servi ?

M. LANDERKIN : Dès que nous aurons payé ces vieilles dettes de l'ex-gouvernement, nous pourrions inaugurer une politique beaucoup plus économique.

M. BERGERON : On ne vous croira pas ; vous ne pouvez répéter la chose.

M. LANDERKIN : Nous ne pouvons répudier ces obligations, car la répudiation ne fait pas partie de la politique libérale. Si l'on veut se donner la peine de parcourir les estimations, on pourra voir à combien de millions se chiffrent les dettes contractées par l'ancienne administration.

Une VOIX : Le chemin de fer de Drummond.

M. LANDERKIN : Drummond, oui ; dettes inaugurées par l'ancien gouvernement et au double de celles qui fera le gouvernement actuel. Mais les honorables messieurs n'ont pas eu le courage de faire passer une mesure avantageuse non seulement pour la province que ce chemin traverse, mais aussi pour les provinces de l'ouest. Cela ouvrira un débouché vers l'ouest, par la province de l'Ontario, fournira de meilleures communications et donnera de meilleures compensations pour l'argent placé dans l'Intercolonial.

Maintenant, à propos de ce qu'a dit l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron), le pays a raison de se réjouir et de célébrer ce jour, car c'est un événement aussi important que celui que nous célébrions hier, car il y a un an, nous rejetions du pouvoir un gouvernement qui s'est chargé de fortes obligations, a contracté d'énormes dettes et snivi une politique qui conduisait à la ruine. De fait, lorsque ces messieurs ont quitté le pouvoir, il ne restait plus rien au peuple. Ce gouvernement, après avoir dépensé l'argent du peuple, a laissé le pays dans un tel état de banqueroute que le nouveau gouvernement devra porter plusieurs années le poids de ses dettes.

Le bureau de poste de Kentville, voilà une des obligations contractées par l'ancien gouvernement. Si je me rappelle bien, et je crois me rappeler, car nous avons discuté la chose une ou deux fois, et ce crédit fut mis dans les estimations immédiatement avant une élection, et le gouvernement d'alors s'engageait à construire ce bureau de poste, mais il recula la chose de temps en temps, et le gouvernement actuel met ce crédit dans les estimations parce que l'honneur de la Couronne est engagée. Il peut y avoir d'autres endroits qui méritent la chose davantage, je n'en doute pas ; mais je suis sûr que le gouvernement suivra le principe établi, qu'il ne sera construit d'édifices publics que là où l'intérêt public l'exigera. Durant cette session, le gouvernement a appliqué le programme du parti libéral ; il n'a laissé de côté aucune partie de sa politique comme l'a dit l'honorable député qui vient de parler.

M. LANDERKIN.

Le gouvernement actuel est tenu de remplir les obligations prises par le gouvernement conservateur, et il faudra sans doute plusieurs années pour sortir le pays du borbier où les honorables messieurs le plongeaient depuis quelques années.

M. DUPONT : Vous n'êtes pas sérieux.

M. LANDERKIN : Le pays vous a pris au sérieux, et vous a renvoyés il y a un an. Le peuple était sérieux alors, et je ne comprends pas pourquoi mes honorables amis de la gauche ne veulent pas se résigner au sort que leur a fait le pays. Pourquoi ne se résignent-ils pas ? Durant cette session, ils n'ont fait que crier comme des enfants à qui on a enlevé quelque chose ; ils ne sont pas contents.

Quand nous étions du côté de l'opposition, nous leur avons donné un exemple de chevalerie et d'entente qu'ils feraient bien de suivre. Nous ne leur avons jamais demandé de bureaux de poste, nous ne leur avons jamais demandé d'édifices publics. De fait, j'ignorais où se trouvaient les départements. Je ne leur ai jamais rien demandé. Mais aujourd'hui, les honorables messieurs de la gauche demandent toujours quelque chose.

Je ne suis jamais allé à un département, je n'ai jamais tend la main vers le trésor public. Je ne voulais pas de faveur ; je n'ai rien demandé pour mon comté ; je me fiais aux événements. Je savais à peine où étaient les départements. Je suis un représentant indépendant, je ne demande rien. Je ne veux qu'une chose : c'est que le gouvernement administre les affaires du pays honnêtement et avec justice ; s'il vent mon appui, il ne l'aura à aucune autre condition.

Je suis bien convaincu que c'est leur intention d'en agir ainsi. Le haut caractère de ces hommes m'inspire la plus grande confiance et m'assure qu'ils vont bien administrer les affaires du pays, et je ne crains pas le résultat, lorsque nous avons un gouvernement comme celui que nous avons actuellement. Les membres de ce gouvernement se sont engagés à pratiquer la plus stricte économie, et je suis convaincu qu'ils rempliront leurs promesses et administreront économiquement les affaires de ce pays. Ce n'est pas l'intérêt du parti qui guidera le gouvernement actuel, mais ce sera purement et simplement l'intérêt public. Les honorables membres de la gauche croient qu'aucun gouvernement ne peut durer si l'on ne le conduit pas purement et simplement dans l'intérêt du parti, sans égard à l'intérêt du pays. Les affaires sont administrées bien différemment aujourd'hui, et ce n'est pas étonnant. Les honorables membres de la gauche ayant joui des délices du pouvoir pendant dix-huit ans, sont devenus tellement indifférents aux intérêts publics que maintenant qu'ils sont dans l'opposition, ils pensent que ce gouvernement doit les imiter. Mais ils constateront un grand changement dans l'administration des affaires publiques et ils verront que l'administration actuelle ne se servira des deniers publics que judicieusement, économiquement et honnêtement. Ils sont surpris de ce qui arrive.

L'honorable ex-ministre des Finances a goûté les douceurs du pouvoir durant plusieurs années, mais il voit aujourd'hui que toutes les roses ont leurs épines. Il est de mauvaise humeur aujourd'hui ; il critique, critique et critique du matin au soir. Il s'étonne que le pays puisse marcher sans lui. J'aimerais le voir accepter la situation comme un

homme, comme un breton, car il faut bien qu'il fasse son sacrifice, qu'il sèche ses pleurs, qu'il mette un terme à ses plaintes et à ses lamentations; Rama n'en a jamais poussée d'aussi déchirantes. Quant au crédit soumis à la considération de cette Chambre, je dis que la parole du pays est engagée.

M. TAYLOR : Et Liverpool ? Et Saint-Martin ?

M. LANDERKIN : Et Gananoque ? Le fait était d'occurrence, journalière, autrefois, et l'honorable député n'a jamais soulevé, je crois, la moindre objection.

M. TAYLOR : Prenez Ingersoll, et Portage-du-Rat.

M. LANDERKIN : L'on m'informe que Portage-du-Rat a aujourd'hui une population de 7,000 âmes, et que cette population augmente d'année en année. Mais je ne m'oppose pas à ce crédit et je ne m'opposerais pas non plus à un crédit pour Ingersoll et Woodstock. Dans chacun de ces endroits, le gouvernement a, je crois, agi avec sagesse. Il a choisi les endroits où le revenu du bureau de poste le justifie de construire des édifices publics, et je suis convaincu que le gouvernement est tout à fait justifiable d'en agir ainsi. Il n'y a aucun doute qu'il est beau pour un comté, pour un gouvernement de s'en tenir aux principes de moralité politique énoncés par l'honorable député de Lanark-sud. Je ne sais pas s'il prêchera la même doctrine une fois au pouvoir, mais je suis convaincu que dans l'opposition, il va proclamer ces principes à cor et à cri. Il n'est pas besoin de dépenser les deniers publics, lorsque l'intérêt du pays ne l'exige pas. Je suis convaincu que ce n'est pas là une bonne politique et je n'approuve pas une telle politique. Mais toutes les fois que l'intérêt public le demande, je veux que le gouvernement fasse des dépenses légitimement et honnêtement. En terminant, M. le Président, j'aime à rappeler aux honorables membres de la gauche que c'est aujourd'hui l'anniversaire de la grande bataille du 23 juin, jour où les actes et la conduite des hommes qui administraient alors la chose publique ont été condamnés comme ils le méritaient, et où le pays a salué avec plaisir une nouvelle administration, car le peuple savait que les affaires seraient conduites honnêtement et économiquement, et je suis convaincu que les hommes qui, ce jour-là, sont sortis victorieux de la lutte électorale, ne tromperont pas l'attente populaire.

M. SPROULE : Je remarque que dans tout le budget, on appelle ces bureaux de poste des édifices publics. Est-ce que l'on veut ainsi dépister les membres de l'opposition et les empêcher de savoir ce dont il s'agit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que c'est le nom que l'on donne ordinairement ; dans tous les cas, dans les provinces maritimes, ces édifices publics ne contiennent pas seulement que le bureau de poste. Le même édifice contient généralement le bureau de poste, les douanes, l'accise, une banque d'épargne, et toutes les branches du service public dans cette ville-là.

M. SPROULE : Mais vous ne le mentionnez pas dans ce cas-ci. A Saint-Martin, vous mentionnez séparément un bureau de poste et un bureau de douane.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas qu'il y ait un seul item où l'on ne mentionne que le bureau de poste. Dans tous les cas, je crois que l'édifice public est le quartier général des employés du gouvernement dans le voisinage.

M. SUTHERLAND : C'est un malheur pour ce pays, je crois, que d'avoir inauguré cette politique de construire des édifices publics dans les petites villes. Il est même très douteux qu'il ait été de l'intérêt public de construire ces édifices dans certaines villes plus considérables, et les abus que l'on a fait de ce système dans le passé sont des plus malheureux. J'ai entendu avec plaisir l'honorable ex-ministre des Finances demander au gouvernement de suivre le principe contenu dans la résolution unanimement adoptée par cette Chambre en 1890. Il serait bon que tous les membres de cette Chambre vinssent prêter main-forte au gouvernement pour aider ce dernier à s'en tenir à la politique énoncée dans cette résolution. Mes amis qui ont besoin d'édifices publics dans leurs comtés ont toute ma sympathie, mais je crois que les membres du parlement, en discutant cette question, doivent être pratiques et raisonnables. Nous savons que durant plusieurs années, on a abusé de cette politique au point que la chose était devenue scandaleuse, comme l'a dit avec beaucoup de vérité un honorable membre de cette Chambre. La manière dont l'ancien gouvernement a abusé de cette politique pour des fins de parti, accordant des subventions à certains comtés afin d'influencer le vote populaire, a probablement contribué pour beaucoup à la chute de l'administration conservatrice.

Les abus de cette politique en avaient fait un véritable scandale public. Je comprends la position actuelle. Durant l'élection générale, prenant en considération le fait que le parti conservateur a élevé des édifices publics partout où le verdict populaire lui était favorable et a refusé d'en construire dans les autres endroits, quels que fussent les titres de ces endroits, et prenant aussi en considération le fait que les membres de l'ancien gouvernement et les candidats conservateurs ont promis à ces comtés d'y construire des édifices publics, je comprends, dis-je, que les candidats libéraux, ainsi que l'honorable député de Montmagny (M. Choquette) l'a franchement déclaré, aient promis des subventions pour construire des édifices publics dans leurs comtés. Il y a probablement, dans les circonstances, autre chose à prendre en considération que le revenu que perçoit le gouvernement de certains bureaux de poste. Les circonstances diffèrent, selon les endroits. Ainsi, le point central d'un comté, la ville ou le village principal peut bien ne pas avoir une grande population et ne pas donner un revenu postal considérable, mais c'est le centre des affaires du district, et je comprends que les députés de ces comtés insistent pour que le gouvernement fasse droit à leurs demandes. Dans les circonstances, j'appuierai les propositions faites par le gouvernement, après lui avoir donné les explications que je voudrais lui donner. Il me fait peine cependant de constater que le gouvernement ait cru nécessaire de se départir du principe que la Chambre a incorporé dans une résolution en 1890. J'espère qu'à l'avenir, les membres de cette Chambre s'uniront afin de faire respecter ce principe et que, dans la dépense des deniers publics, l'on prendra en considération la population des villes ou villages où l'on

veut élever des édifices, et le revenu qu'ils donnent à l'État.

M. BENNETT: Avant l'adoption de cet item, je désire faire rappeler au ministre des Travaux publics qu'il a, sous prétexte d'effectuer une économie, congédié le gardien d'un grand édifice public à Orillia, et qu'alors, il a déclaré qu'il ne le remplacerait pas, et qu'à l'avenir, il ne nommerait plus de gardien, mais que les directeurs de poste auraient eux-mêmes la surveillance des édifices publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Autant que possible.

M. BENNETT: En ajoutant ces paroles, l'honorable ministre gâte toute l'affaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je l'ai dit dans le temps, et je le répète aujourd'hui.

M. BENNETT: Si le ministre ajoute "autant que possible," je dois présumer que toutes les fois que l'on construira un édifice public, on nommera un gardien. Je dirai que, dans la circonstance que je viens d'indiquer, j'ai cru que l'honorable ministre ne ferait pas une différence pour le bureau de poste d'Orillia, mais que c'était une ligne de conduite que l'on adoptait et que l'on avait l'intention de suivre à l'avenir. Si l'honorable ministre n'applique pas cette règle ailleurs, j'ai confiance qu'il l'appliquera à Orillia. Je présume cependant que l'on donnera un successeur à l'employé qui a été remercié.

M. MILLS: J'aimerais demander à l'honorable ministre des Travaux publics à quel usage il emploie les pièces autrefois occupées par l'agent de la banque d'épargne du Canada à Annapolis. Sans qu'il y paraisse, cet agent a été congédié et son emploi a été supprimé. La coutume du département, je crois, est lorsque l'agent d'une banque d'épargne meurt ou est destitué, l'agence est supprimée et l'argent est placé dans la banque d'épargne du bureau de poste. Nous avons, à Annapolis, un vaste et bel édifice, et il y avait deux pièces occupées par l'agent de la banque d'épargne du Canada. L'agence n'est plus là maintenant. Le directeur de la poste a charge de l'argent et il tient son bureau au rez-de-chaussée de cet édifice. Les pièces sont actuellement vacantes, et j'aimerais demander si on les a louées, ou si quelqu'un a voulu les louer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Rien n'a été décidé. Les pièces ne sont pas encore louées.

M. MILLS: Est-ce l'intention du département de les louer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Jusqu'ici, je n'ai pu donner beaucoup d'attention à la question. Je sais que l'on a demandé de louer ces pièces, mais je ne me rappelle pas exactement qui; je crois que c'est M. DeBlois.

M. MILLS: M. DeBlois, l'agent de la banque d'épargne du Canada, désirait garder le bureau. Est-ce que le ministre refuse de louer ces pièces à M. DeBlois.

M. SUTHERLAND.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je ne refuse pas. Je n'ai pas encore considéré la question. Mais aussitôt que la session sera terminée, je prendrai une détermination à ce sujet.

M. MILLS: Non seulement M. DeBlois n'est plus l'agent de la banque d'épargne du Canada, mais aussi il a quitté ces pièces. Le gouvernement pourrait obtenir un certain loyer de M. DeBlois. Mais il peut arriver que quand le ministre aura le temps de considérer la chose, il ne trouvera pas de locataire.

Nouveau-Brunswick — Saint-Martin, bureau de poste, bureau de la douane, etc. \$5,000
Chatham—Édifice public; réparations au bureau de la douane, au quali, cabane de la chaloupe, etc. 500

M. FOSTER: J'aimerais avoir quelques informations relativement à ces items. Quel sera le coût de l'édifice public à Liverpool?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je n'ai pas d'état estimatif de l'édifice public à Liverpool. Qu'il me soit permis de dire quelques mots. Je comprends l'à-propos des remarques que l'on a faites aujourd'hui. J'admets sans hésitation que nous ne devrions pas construire un aussi grand nombre d'édifices publics dans les places peu considérables. C'est la politique que l'on a suivie par le passé, mais je suis heureux d'avoir entendu ce que l'on a dit aujourd'hui en cette Chambre. C'est la dernière fois que je me présente ici pour demander de voter de l'argent pour élever des édifices publics dans des places peu considérables. Je prends cet engagement. Mes honorables amis de la gauche connaissent toute la pression que l'on exerce sur nous, pour faire construire des édifices publics. Je demande aujourd'hui de l'argent pour un très petit nombre d'édifices publics. Si j'avais cédé aux nombreuses demandes qui m'ont été faites par les honorables membres de la droite, je déclare qu'au lieu de trois ou quatre édifices publics, j'aurais demandé des crédits pour cinquante. J'ai peut-être cédé trop facilement, car j'admets parfaitement que nous devrions avoir une politique plus sévère, et pour cette raison, je propose:

Que les items relatifs au bureau de poste de Saint-Martin, de Berthier et de Portage-du-Rat soient retranchés.

M. FOSTER: L'honorable ministre va-t-il agir avec justice, ou non?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Avec justice.

M. FOSTER: Pour quelle raison l'intérêt public veut-il retrancher ce bureau de poste de Portage-du-Rat, et maintenir dans le budget le bureau de poste de Liverpool, si ce n'est pour le motif que Liverpool est situé dans un comté représenté par un ministre, et que Portage-du-Rat n'a pas cet avantage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Je crois que Portage-du-Rat peut attendre quelque temps.

M. FOSTER: Et est-ce que Liverpool ne peut pas attendre? Qu'est-il donc arrivé à Liverpool pour que ce village ne puisse plus attendre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien, le gouvernement a décidé de donner un bureau de poste à Liverpool.

M. FOSTER : Oui, parce que l'honorable ministre a laissé voter cet item.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'opposition ne s'y est pas opposée, non plus.

M. FOSTER : L'honorable ministre propose de retrancher l'item qui a trait à Portage-du-Rat, une ville florissante, dont la population augmente rapidement et qui va devenir, nous en sommes convaincus, l'une des villes les plus importantes de l'Ontario; mais il ne veut pas toucher à Liverpool, qui se trouve dans un comté représenté par un ministre.

M. DYMENT : L'honorable ministre ne connaît pas tous les faits relativement à Portage-du-Rat, car autrement, il ne proposerait pas de retrancher le crédit pour la construction d'un bureau de poste à cet endroit. D'abord, la ville doit donner au gouvernement un emplacement qui vaut \$1,500 ou \$2,000. Portage-du-Rat a une population de 7,000 âmes environ. L'an dernier, la population s'est augmentée de 1,000 âmes, et des personnes bien renseignées ne disent que cette année, il y aura encore une augmentation de 1,000 âmes, et il est probable que dans douze ou dix-huit mois, Portage-du-Rat sera une cité. Le comté d'Algoma n'a jamais reçu jusqu'aujourd'hui beaucoup de faveurs des gouvernements, et je m'oppose à ce que cet item soit retranché.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La raison pour laquelle je demande que l'item relatif à Portage-du-Rat soit retranché, c'est parce que nous ne payons qu'un loyer de \$169 par année, et parce qu'il est évident que la Chambre ne veut pas que nous fassions de nouvelles dépenses pour construire des édifices publics.

M. FOSTER : Quel est le loyer que vous payez à Portage-du-Rat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : \$169.

M. FOSTER : Mais vous ne payez que \$140 à Kentville.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit relatif à Kentville est voté.

M. FOSTER : C'est trop subtil.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous devons tirer une ligne de démarcation quel que part. C'est ma proposition et je la soumets à la Chambre. Nous devons avoir une chose ou l'autre.

M. SOMERVILLE : L'honorable ministre (M. Tarte) aurait dû faire cette proposition avant l'adoption des trois autres item. Maintenant qu'il déclare que ces item sont votés, je lui demanderais d'inclure, avec les bureaux de poste de Saint-Martin et de Berthier, le bureau de poste de Montmagny, qui n'est pas aussi important que les autres bureaux de poste. Je ne vois pas pourquoi nous laisserions dans le budget le crédit relatif au bureau de poste de Montmagny, et nous retrancherions les autres. Je crois que l'honorable ministre

devrait aussi retrancher ce crédit-là. Je suis heureux d'entendre l'honorable ministre nous déclarer qu'à l'avenir, il sera inflexible, quand les partisans du gouvernement lui demanderont des subventions pour des édifices publics. Il est absolument nécessaire, je crois, si le gouvernement veut obtenir du peuple un renouvellement de son mandat, de renoncer aux vieux abus, même à la première session d'affaires de ce parlement. C'est dans l'intérêt du gouvernement que je m'oppose à ces subventions, car je sais que le parti libéral d'un bout à l'autre de la province de l'Ontario s'est ému des dépenses extraordinaires faites par l'ancien gouvernement pour la construction d'édifices publics, et il a décidé de n'appuyer aucun gouvernement qui gaspillerait ainsi les deniers publics. C'est pour cette raison que l'on a attiré l'attention de la Chambre sur cette question. Je suis heureux d'avoir entendu le ministre des Travaux publics faire cette déclaration, et je suis heureux d'apprendre qu'à l'avenir, nous n'aurons plus de ces subventions pour la construction d'édifices publics dans les petits villages de n'importe quelle province du Canada. Si j'ai compris, l'honorable ministre des Travaux publics consent à retirer le crédit relatif au bureau de poste de Montmagny.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. PORATEUR-SUPPLÉANT : Je dois rappeler aux honorables membres du comité que nous en sommes actuellement à l'item 32, et je leur demanderai de s'en tenir à la discussion de cet item.

M. LISTER : J'approuve la déclaration de mon honorable ami d'Algoma (M. Dymont). Suivant moi, si, entre les places peu considérables de la province de l'Ontario, ou du Canada, il y en a une qui ait droit à un édifice public, c'est bien Portage-du-Rat.

M. PORATEUR-SUPPLÉANT : Nous en sommes à l'item 32. Le crédit relatif à Portage-du-Rat est l'item 34.

M. FOSTER : J'aimerais demander à mon ami, le président, s'il n'y a pas une motion du ministre des Travaux publics pour retrancher le crédit relatif à Portage-du-Rat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que cette motion n'était pas dans l'ordre.

M. BEUSOLEIL : Je ferai remarquer à l'honorable ministre des Travaux publics qu'il a été le premier à nous donner l'exemple, lorsqu'il a mentionné l'item 33.

M. PORATEUR-SUPPLÉANT : Il est proposé de retrancher de la résolution 32, les mots suivants :—

Saint-Martin, bureau de poste, bureau de la douane..... \$5,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me borne à cela.

M. FOSTER : J'aimerais savoir de mon honorable ami pourquoi il choisit la province du Nouveau-Brunswick; pourquoi il prend la petite ville florissante de Saint-Martin, et d'un coup lui enlève toutes ses espérances. Et c'est le même ministre

qui, il y a une heure, plaisantait l'honorable député de Brant (M. Somerville) qui avait osé mettre en doute la sagesse de l'honorable ministre portant dans le budget une subvention pour la construction d'un bureau de poste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas dit un mot.

M. FOSTER : Maintenant, ce ministre se met à l'œuvre, et après avoir satisfait le désir immodéré du ministre des Finances, en lui donnant deux bons bureaux de poste dans la Nouvelle-Ecosse, il s'attaque au Nouveau-Brunswick et à Portage-du-Rat, avec une magnanimité bien digne de lui, sous tous les rapports. Que l'on nous rende justice. Je serais en faveur de retrancher tous ces item, mais je ne permettrai pas que l'on traite ma province de cette manière. S'il y a une place qui ait droit à un bureau de poste, c'est bien Portage-du-Rat.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami (M. Foster) n'est vraiment pas raisonnable. Durant deux mortelles heures, les honorables membres de la gauche ont dénoncé mon honorable ami (M. Tarte), pour avoir présenté, dans un moment de bonne humeur, quelques crédits qui, peut-être, étaient trop généreux ; et lorsque l'honorable ministre se rend à la demande des honorables députés, tous se lèvent, ayant à leur tête l'ex-ministre des Finances (M. Foster), pour dénoncer mon honorable ami qui veut faire ce qu'ils lui demandaient de faire il n'y a pas deux heures. Je déclare franchement que l'on a abusé des deniers publics pour construire des édifices dans le pays. On a dénoncé les abus ; j'étais prêt, il y a quelques instants, à féliciter l'ex-ministre des Finances de la déclaration juste et raisonnable qu'il a faite sur cette question, déclaration qui méritait la considération du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances, car il n'y a pas de doute qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de construire un grand nombre de bureaux de poste d'un bout à l'autre du pays. Pour définir, en peu de mots, la position du gouvernement, je puis dire à mes honorables amis, qu'après dix-huit ans d'opposition, il n'y a pas le moindre doute qu'il faut faire quelques concessions à certains comtés qui, durant ce temps, n'ont jamais eu justice, ou, n'ont eu qu'une bien faible mesure de justice.

Il me semble souverainement injuste d'attaquer le ministre des Travaux publics, au moment où il accepte l'avis des députés de l'opposition, au prix de sacrifices personnels et au risque de déplaire à ses propres amis. C'est à l'ex-ministre des Finances qu'il appartient de donner l'exemple à ses collègues. Il sait parfaitement quelle incroyable pression s'exerce sur le ministre des Travaux publics, et je sais le chiffre énorme de demandes qu'il a mises au rancart, épargnant par là des sommes énormes au pays, mais se faisant aussi par ce moyen beaucoup d'ennemis. Or, le ministre offre de biffer un ou deux item qui lui semblent, après les observations de l'opposition, soulever de sérieuses objections. A mon avis, la proposition du ministre est fort légitime, et il fait preuve en cela d'une force morale qu'il ne nous est pas souvent donné de voir déployer en Chambre. S'il s'est trompé sur un ou deux points de légère importance, après tout, il a, au moins, le courage de le dire, et il propose de revenir sur sa décision, en quoi il est digne de
M. FOSTER.

félicitations. Quand le ministre agit dans l'intérêt public, il mérite autre chose que la censure et le ridicule, et j'espère que l'ex-ministre des Finances, en pareilles circonstances, viendra à l'aide de mon ami, le ministre.

M. FOSTER : Je veux lui aider à être juste, à faire deux pas de plus qu'il ne se propose de le faire, et à faire disparaître une criante injustice. S'il consent à accorder des bureaux de poste aux deux localités en question, qu'il en accorde à toutes les autres localités. Le ministre a certainement droit à nos félicitations en ce moment pour avoir décidé de biffer ces deux item ; mais je le complerais d'éloges, s'il veut faire un pas de plus et les biffer tous sans exception. Plaçons Portage-du-Rat et Liverpool côte à côte et il n'est pas un seul homme d'affaires au monde, qu'appelé à décider de leurs mérites respectifs, ne déclare que le Portage-du-Rat a incomparablement plus de titres que n'en a Liverpool à un bureau de poste.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis moi-même frappé du passe-droit commis vis-à-vis de Portage-du-Rat, et je ne voudrais pas être la cause d'une semblable injustice. Il est préférable de poser d'abord quelque principe d'application générale : Dans tous les cas, je ne veux, pour mon comté, aucune faveur qui ne soit juste et raisonnable, et je demande que l'item demeure en suspens, en attendant que l'on puisse délibérer sur l'affaire de Portage-du-Rat.

Quelques VOIX : Qu'ils demeurent tous en suspens.

M. SUTHERLAND : Le ministre, je crois, a fait preuve de trop de précipitation en bifant un ou deux item ; car après avoir entendu les deux côtés de la Chambre dire que tout en reconnaissant les abus du passé, la grande majorité consentait à ce que la proposition du ministre au sujet des édifices publics fût adoptée, il aurait pu s'exempter de biffer ces deux item, à moins de les biffer tous.

M. McMULLEN : Je ne saurais admettre un semblable principe. A mon avis, les députés ministériels ne sont pas d'humeur à admettre un semblable principe et à doter d'un édifice public toutes les localités dont le revenu ne justifie pas cette demande. Dans la ville où je demeure, les recettes postales annuelles sont de \$4,280, et cependant, je n'ai jamais demandé au ministre des Travaux publics d'y bâtir un bureau de poste, et voici pourquoi : j'ai toujours espéré que nous appliquerions, une fois arrivés au pouvoir, les principes que nous avions proclamés dans l'opposition, et j'espère que le ministre des Travaux publics, après mûre délibération, décidera que les localités dont les recettes postales sont insignifiantes n'ont pas droit d'avoir d'édifices publics, et que les députés représentant les comtés où se trouvent ces localités, n'insisteront pas auprès des membres du gouvernement pour qu'ils appliquent un système en antagonisme avec les principes qu'ils professaient à l'époque où ils se trouvaient dans l'opposition.

M. BEAUSOLEIL : M. le président, je concours entièrement dans la suggestion qui a été faite par l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland). Le gouvernement ayant mis ses estimations devant la Chambre, après mûre délibération, a dû avoir de

bonnes raisons pour en agir ainsi. Il est trop tard maintenant pour reculer, et ce serait non seulement une injustice, mais une injure à faire aux députés qui représentent ici les comtés qui sont affectés par ces crédits. Car la chose est devenue publique, il est connu que le gouvernement a décidé d'accorder ces octrois et on ne doit pas les retirer sans avoir de bonnes raisons à offrir.

Je suppose que la proposition du ministre a été faite sous la pression de quelques-uns des députés qui supportent le gouvernement sur les questions ordinaires, mais je crois que l'honorable ministre conviendra que c'est une injure à faire aux comtés pour qui ces crédits ont été proposés. Après avoir mûrement délibéré et avoir accordé certaines sommes pour la construction d'édifices publics, on ne doit pas, il me semble, sans aucune raison valable, retirer ces crédits.

Si l'honorable ministre des Travaux publics ne se rend pas au désir qui sera exprimé, je n'en ai pas de doute, par d'autres députés, lorsque l'item affectant le comté de Berthier viendra sur le tapis, je donnerai à la Chambre des explications qui l'empêcheront, je l'espère, de concourir dans la motion de l'honorable ministre tendant à retirer le crédit qui a été proposé pour la ville de Berthier. (Texte.)

M. CHOQUETTE : Je prierais le ministre des Travaux publics de ne pas insister sur sa motion.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous les item demeurent en suspens.

M. WALLACE : L'item en discussion est relatif à un bureau de poste et à un bureau de douane à Saint-Martin. Le contrôleur des Douanes pourrait-il me dire s'il y a un port de douane à cet endroit ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : Il y a un port succursale, je crois.

M. WALLACE : Le contrôleur ne trouvera pas cela sur sa liste. Le port succursale se trouve à Quaco. Le revenu des douanes à cet endroit a été de \$115.02, l'année dernière, ce qui ne suffit pas pour justifier l'érection d'un édifice public.

Salle d'armes de Montréal—Nouvelles lucarnes et autres changements, toiture, etc. \$10,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voilà trois ou quatre ans que la pluie coule par le toit. En 1895 le ministre a donné instruction de faire une inspection qui a été confiée à deux architectes de la ville, lesquels ont fait rapport qu'il fallait faire des changements. A mon entrée au ministère, sur les instances du ministère de la Milice, je fis faire un examen par l'ingénieur en chef du département, lequel suggéra un changement. De chaque côté du toit, se trouvent de longues lucarnes par lesquelles la pluie coule dans la salle d'armes. On a proposé d'enlever complètement ces lucarnes et de faire poser une toiture plate. L'architecte en chef du ministère, après avoir fait un minutieux examen, me dit qu'il faudra \$10,000 pour faire ces modifications. Cette salle d'exercices militaires a coûté fort cher, et je suis positif que l'eau qui filtre à travers le toit achève de miner cet édifice.

Bureau de poste de Montréal—Nouveau matériel pour le chauffage et la production de la force motrice pour éclairage électrique, pour fonctionnement des ascenseurs, etc. \$18,500

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'éclairage du bureau de poste se fait actuellement à l'entreprise. Avant que l'entreprise actuelle eût été donnée, nous avions coutume de payer une somme fixe, \$3,000 par année, si je ne me trompe. Le contrat fut modifié, et au lieu de réaliser l'économie espérée, nous avons vu, au contraire, le coût de l'éclairage de ce bureau de poste s'accroître considérablement, au point qu'aujourd'hui, nous payons \$12,000 à l'année, tant pour l'éclairage que pour le fonctionnement des ascenseurs. Nous nous proposons d'y installer nos propres machines, et nous espérons pouvoir ainsi réaliser une économie annuelle de \$3,000, toutes dépenses payées.

M. FOSTER : Quel est la force motrice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'électricité produite par la vapeur.

Bureau de poste de Montréal—Balance due à J. Nelson, architecte, pour services professionnels rendus de 1891 à 1895, inclusivement, relativement aux travaux d'amélioration et de réparations exécutées, etc. \$1,908 15

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons employé deux architectes, MM. Nelson et Raza. Le compte de Nelson s'élève à \$4,008.15, dont il a touché \$2,100. Son compte a été reconnu et certifié, et ce monsieur réclame aujourd'hui la balance.

Salle d'exercices militaires de Kingston \$30,000

Cette salle d'exercices militaires sera construite sur le plan de celle d'Ottawa.

Édifices publics de Port Colborne—Mansards devant servir d'habitation au gardien, etc. \$1,100

M. LISTER : S'agit-il d'un bureau de poste et d'un bureau de douane ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ignore s'il y a un bureau de douane à cet endroit.

Édifices publics, Ottawa—Nouveaux trottoirs et allées sur les terrains du parlement (crédit renouvelé) \$15,000

M. FOSTER : Quelle espèce de trottoirs allez-vous faire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des trottoirs asphaltés. C'est, d'ailleurs, un ancien crédit du budget primitif.

M. FOSTER : Quelle est la différence de prix entre la granolithe et l'asphalte ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La granolithe coûte \$1.18 la verge carrée, et nous payons actuellement pour l'asphalte \$2.19 la verge carrée, ce qui est très bon marché, et, de fait, meilleur marché que nous n'avons jamais payé.

M. SPOULE : L'asphalte coûte plus cher que la granolithe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ! mais il est bien meilleur, tout le monde admet cela.

M. BERGERON : Voilà pour les trottoirs, est-ce l'intention du ministre de faire paver l'allée, à partir de l'escalier jusqu'au chemin public ? Cette allée est fort boueuse, parfois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne pense pas que cela puisse se faire cette année.

M. SPROULE : Ce pavage se fait-il à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, après avoir demandé des soumissions publiques.

Édifices publics, Ottawa—Terrain—Enlèvement des vieux hangars en arrière de la cour Suprême et érection d'une nouvelle serre..... \$5,000.

M. WALLACE : La serre en question prendra-t-elle la place de la serre actuelle ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. WALLACE : L'ancienne serre est-elle encore assez bonne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, les fondations sont en ruines, et il faut les refaire sans retard.

Édifice public—Smith-Falls—Indemnité à l'entrepreneur Robert Cameron, et règlement définitif de toutes réclamations pour pertes subies en raison de la suspension de travaux à l'entreprise ordonnés par le gouvernement.....\$500 28

M. BERGERON : Que veut dire cet item ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement avait forcé cet individu à suspendre ses travaux, et plus tard il découvrit qu'il n'avait pas le droit de le faire ; de là, cette réclamation. Cela a eu lieu en 1895, avant mon entrée en charge.

M. BERGERON : Cela veut dire que tout est parfait, je suppose.

Maison de correction d'Alexandria..... \$9,000

M. BERGERON : Qu'est-ce que cela signifie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question a été débattue en comité l'année dernière. A notre arrivée au pouvoir, nous constatâmes qu'une entreprise avait été donnée et que les travaux avaient été suspendus en raison de quelque différend survenu entre le ministre et l'entrepreneur, M. Bourque. Ce différend me porta à étudier soigneusement la question, et je découvris qu'il s'agissait d'une entreprise de \$95,000, mais ce n'était là que le débat, et si l'entreprise eût été exécutée, elle aurait entraîné une dépense de \$800,000 pour le pays.

Après m'être consulté avec mes collègues, nous avons décidé que l'érection de cet édifice n'était pas nécessaire. Il s'agissait ensuite de savoir si nous pourrions arriver à une entente avec M. Bourque. Il avait été fait certains travaux et payé certaines sommes en acompte. La somme payée se monte à M. SPROULE.

\$2,600. Sans doute, il s'est fait des travaux pour une somme plus considérable que celle-là. J'ajouterai que j'ai à ce sujet un rapport de l'un de mes employés, rapport qui est demeuré jusqu'ici confidentiel. Ce que je me propose de faire c'est d'en venir à un arrangement par arbitrage avec M. Bourque. Ma proposition est celle-ci : que le gouvernement nomme un architecte, que M. Bourque en choisisse un autre, et s'ils ne s'entendent point, qu'ils prennent pour troisième arbitre un homme impartial. Ainsi, l'intérêt public sera sauvegardé.

M. BERGERON : Et quand les arbitres auront décidé, et que la question sera réglée, il s'agira de payer, je suppose, quelque chose comme \$9,000. Et tous les travaux faits, toutes les dépenses effectuées, tout cela sera abandonné et perdu ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Édifices publics.—Imputable sur le revenu—Manitoba—Édifices pour les immigrants à Winnipeg.....\$4,600

M. FOSTER : Que veut dire cet item ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) m'a demandé d'inscrire ce crédit au budget, parce qu'il s'attend à une forte immigration.

M. FOSTER : Est-ce là toute la raison d'être de cet item ? Le ministre a-t-il pris lui-même des renseignements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; c'est là la seule raison qui m'ait décidé à inscrire cet item au budget, le ministre de l'Intérieur m'ayant dit que son plan d'immigration exigeait un crédit de cette nature.

M. JAMESON : Ceci est compris dans la question que j'ai soulevée l'autre jour. Le but de ce crédit est d'empêcher les immigrants de propager la petite vérole et autres maladies.

On se propose d'ajouter aux édifices actuels un certain nombre de chambres, afin que s'il se déclarait quelque maladie infectieuse parmi ces trains d'immigrants qui nous arrivent, il fût possible d'isoler les malades, sans avoir à les envoyer à l'hôpital général de Winnipeg. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) était ici lorsque j'ai parlé de cette question, l'autre soir ; lorsqu'il se déclare quelque cas de maladie contagieuse parmi ces immigrants, dont quelques-uns ne font que passer par notre pays, pour se rendre au Dakota, il faut les envoyer à l'hôpital général de Winnipeg, avec le danger de répandre l'infection parmi nos propres concitoyens. Le ministre de l'Intérieur a jugé qu'il serait avantageux d'ajouter une aile au bâtiment existant, afin que les immigrants atteints de maladies infectieuses puissent être isolés de façon à soustraire au danger nos propres concitoyens.

Bureau de poste du Portage-la-Prairie (crédit à voter de nouveau)..... \$4,000

M. FOSTER : Avant que cet item soit adopté, je veux avoir un bout de conversation avec le ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en suis bien aise.

M. FOSTER : Le ministre sera peut-être moins à son aise, quand j'aurai fini. L'année dernière, cette question a été débattue ici, et la Chambre se rappelle ce qui s'est alors passé. A cette époque, l'emplacement du bureau de poste avait été choisi par l'ancien gouvernement, l'entreprise avait été adjudgée, les fondations avaient été posées, et il avait été fait certains autres travaux. Or, après que le site eut été choisi et que tous ces travaux eurent été exécutés par l'ancien gouvernement, voilà qu'une partie des citoyens de la ville demandant au gouvernement actuel de changer l'emplacement du bureau, de prendre le nouvel édifice et de le transporter ailleurs. Le représentant de ce comté était ici à ce moment, et il s'éleva à ce sujet un débat fort important et très prolongé.

Le ministre se rappelle ce début, et il est inutile d'y revenir. Qu'il me suffise d'ajouter qu'il s'éleva du sein de l'opposition une protestation énergique contre toute tentative de changer l'emplacement du bureau de poste de Portage-la-Prairie. Le ministre des Travaux publics assura l'opposition qu'il ne tenterait point de changer l'emplacement du bureau, avant d'avoir demandé à la Chambre un crédit dans ce but. En raison de cette entente, nous laissâmes adopter l'item. Je fis, plus tard, une interpellation au ministre au sujet d'un certain crédit, parce que le représentant du comté en question se trouvant à Toronto, me demandait de lui télégraphier si ce changement d'emplacement allait être effectué. Je demandai au ministre s'il allait conserver une partie de ce crédit en changement d'emplacement du bureau de poste du Portage-la-Prairie, et il me fit une réponse négative. Voici donc quelle était la situation : dans la mesure même où il s'était prononcé, le ministre avait assuré la Chambre qu'il ne serait point fait de changement dans les fondations du bureau, tant qu'il n'aurait pas demandé à la Chambre un crédit spécial dans ce but, c'est-à-dire, tant qu'il n'aurait pas mis la Chambre dans ses confidences et dégagé sa parole. Or, si je ne me trompe, le changement en question a été effectué ; au moins, j'ai posé la question au ministre, au début de la session, lui demandant si le bureau de poste de Portage-la-Prairie avait été changé de place, et le ministre me donna à entendre qu'il l'avait été. Voici donc la situation : le ministre a donné sa parole à la Chambre qu'il ne changerait pas l'emplacement du bureau de poste, avant d'avoir mis la Chambre dans ses confidences et demandé un crédit spécial à cette fin. Il n'a pas demandé de crédit de cette nature. Il n'a pas mis la Chambre dans ses confidences, comme il nous avait donné à entendre qu'il le ferait ; il nous a dit qu'il ne ferait pas de changement, et, dans l'intervalle, il a tout changé. J'attends les explications du ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il doit y avoir malentendu quelque part. Je ne me rappelle pas m'être engagé vis-à-vis de la Chambre à demander le crédit en question, bien que, toutefois, la chose soit possible. Voici de quoi il s'agit : la Chambre a été saisie de cette affaire, à la session dernière, en présence de M. Boyd. J'ai fait connaître à la Chambre les faits suivants : le changement d'emplacement avait été demandé par la chambre de commerce, par le conseil de ville et par la grande majorité des électeurs. Le premier emplacement avait été imposé à la ville, malgré elle ; c'est ce que j'ai alors prouvé à la Chambre. En dépit des protestations de la chambre de commerce,

du conseil de ville et de la majorité des électeurs, l'ancien gouvernement avait choisi l'emplacement en question, et je décidai de le changer. Voilà des faits que j'ai portés à la connaissance de la Chambre, l'année dernière. Je n'ai point pris la Chambre par surprise. Un autre emplacement nous avait été offert.

M. FOSTER : Il ne s'agit pas ici de savoir quel est le meilleur emplacement, mais si le ministre a tenu la parole qu'il avait donnée à la Chambre. Tout ce qu'il vient de nous dire sur ceux qui ont demandé le changement d'emplacement, sur les requêtes présentées au gouvernement, sur les mérites relatifs des deux emplacements, tout cela a été discuté à fond en Chambre, et c'est à la suite d'un débat prolongé que le ministre m'a fait la promesse en question, promesse qu'il a réitérée dans une autre circonstance.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si j'ai bonne souvenance de l'engagement pris, j'aurais dit que je me proposais d'aller au Nord-Ouest, et que je m'y renseignerais à ce sujet. Il est possible que je fasse erreur, et pour plus de certitude, j'ai envoyé chercher le compte rendu des débats. Je ne crois pas m'être engagé à autre chose qu'à prendre de nouveaux renseignements, car j'avais fait connaître à la Chambre tous les faits venus à ma connaissance. Si j'ai pris l'engagement en question, je dois faire excuse à la Chambre, mais je suis d'avis que je ne me suis point engagé dans ce sens.

M. FOSTER : J'ai étudié la chose ; j'ai sous les yeux le compte rendu officiel des débats ; j'ai fait une interpellation au ministre, au début de la session, et je sais à quoi m'en tenir. Je n'accepte point les excuses du ministre. Le ministre a mis la Chambre dans ses confidences et fait adopter cet item de son budget, moyennant une promesse ; et je tiens à le lui répéter, sans cette promesse, il n'aurait pas obtenu le crédit en question.

Cette question fut longuement débattue à la session dernière, et afin d'obtenir le crédit demandé, le ministre nous fit une promesse. Il s'engagea aussi clairement qu'il fut possible de le faire à ne pas changer le bureau de place avant d'avoir demandé à la Chambre un crédit dans ce but.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout ce que j'ai promis alors était de venir demander à la Chambre l'autorisation nécessaire, et c'est ce que j'ai fait. Dans le budget principal de mon ministère qui a été présenté à la Chambre cette année, j'ai inscrit un crédit de \$5,000, précisément pour le changement d'emplacement en question.

M. FOSTER : Quand cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le budget même de cette année.

M. FOSTER : Le ministre prétend-il sérieusement déplacer ainsi la question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne déplace pas la question.

M. FOSTER : Alors, pourquoi a-t-il présenté cet item ? J'ai donc droit d'affirmer qu'il a pris l'engagement en question, et qu'il a changé de place le bureau de poste de Portage-la-Prairie, avant de déposer son budget sur le bureau.

M. LISTER : Dans tous les cas, il fallait faire ce changement.

M. FOSTER : Cela peut être, je n'entends pas discuter cette question. Je dirai que lorsque, dans la discussion d'item, un ministre nous a fait une promesse en cette Chambre, rien ne peut autoriser celui-ci à abandonner cette promesse, à moins qu'il ne remplisse la condition qu'il a mise à sa promesse. Si un ministre tente de manquer à la promesse qu'il a faite à la Chambre, celle-ci devra considérer alors qu'elle ne doit pas tenir compte des promesses de ce ministre.

M. RUTHERFORD : Je suis surpris de voir l'ex-ministre des Finances faire quelque allusion au bureau de poste de Portage-la-Prairie. Si jamais spéculation honteuse a été faite au détriment d'une population qui souffre depuis longtemps, c'est celle relative à l'emplacement de ce bureau de poste. Un terrain a été choisi à l'extrémité ouest de la ville, tout au delà du centre des affaires—en réalité, au delà de presque tous les établissements d'affaires de la ville. Il fut contrairement aux désirs, non seulement de la grande majorité de la population de Portage-la-Prairie, du conseil de ville et du "Board of Trade", mais encore de l'inspecteur des travaux publics directement, c'est-à-dire, l'officier du département des Travaux publics. Celui-ci refusa positivement de faire un rapport favorable au terrain choisi. L'ancien gouvernement a payé \$75 le pied pour ce terrain. J'ai assisté, il y a eu un an l'hiver dernier, à une vente à l'encan de terrains situés près de celui que le gouvernement a ainsi payé \$75 le pied, et l'on a pu obtenir seulement \$20 le pied des enchérisseurs. Personne n'en avait besoin. La population de Portage-la-Prairie était avec justice et à bon droit initiée relativement à cette affaire, et elle a pris tous les moyens possibles qui étaient à sa disposition pour remédier au mal.

Ceux qui ne connaissent pas les circonstances ni la situation de la ville pourraient être induits en erreur par l'histoire plausible racontée par la gauche, mais le fait est que la population de Portage-la-Prairie était presque unanime à vouloir que ce bureau de poste et cet édifice public fussent transportés à un emplacement situé plus à l'est. Une requête fut signée par un très grand nombre, et par tous les hommes d'affaires sérieux de Portage-la-Prairie, en faveur du déplacement. Le soin de transmettre cette requête au département des Travaux publics fut confié au maire de la ville de cette époque, M. W.-J. Cooper. Nous n'en avons plus entendu parler. Puis, on a commencé à construire l'édifice. Lorsque le gouvernement a été changé, le 23 juin dernier, l'une des premières manifestations de l'opinion publique à Portage-la-Prairie fut celle-ci : "Nous allons maintenant obtenir justice relativement au bureau de poste !"

Les citoyens se sont mis à l'œuvre, convaincus qu'en justice, le gouvernement devait fournir un nouveau terrain. Toutefois, le ministre des Travaux publics prit une position ferme. Il dit que, quand l'ancien gouvernement avait fait une certaine dépense, bien qu'il ne pût se tenir lui-même responsable des méfaits de ce gouvernement—je regretterais pour lui qu'il pût le faire—d'un autre côté, il ne pouvait justifier la perte qu'entraînerait l'acquisition d'un nouveau terrain et le déplacement des fondations. Alors, les citoyens se réunirent pour

M. FOSTER.

acheter un terrain coûtant \$80 le pied. Ils offrirent ce terrain au gouvernement pour qu'il y bâtît l'édifice. Cet édifice est actuellement en train d'être construit, et tout le monde est content, si ce ne sont deux ou trois intrigants qui avaient été la cause de l'accomplissement du premier marché. Ceux-ci ne sont pas si fort mécontents, non plus, car ils ont obtenu \$75 le pied pour un terrain qui ne vaut pas plus de \$25 le pied. L'édifice est en train de s'élever, et le gouvernement a obtenu un terrain d'une grande valeur, qui vaut au moins \$80 le pied, au lieu d'un terrain valant de \$20 à \$25 le pied.

J'aurais cru que l'ex-ministre des Finances (M. Foster) aurait rougi de rouvrir un chapitre aussi honteux, tout faible et court qu'il soit comparativement aux forts et longs chapitres de mauvaise administration de nos affaires publiques ; je suis surpris qu'il ait entamé pareil chapitre de ses méfaits, à lui et à ses collègues de l'ancien gouvernement, et je suis sûr que la population de Portage-la-Prairie, du Manitoba et du Canada, en tant qu'elle connaît bien la question, n'aura rien que des paroles de louange à l'adresse du ministre des Travaux publics au sujet de l'attitude qu'il a prise en cette affaire. Il a fait un bon marché pour le pays, et il a satisfait la population de Portage-la-Prairie. Je suis surpris que l'affaire ait été ramenée sur le tapis comme elle l'a été.

M. FOSTER : Je ne suis pas responsable de la surprise de l'honorable député (M. Rutherford) ; ce monsieur peut avoir ou ne pas avoir compris ce que j'ai prétendu ; il ne l'a pas pas saisi, ou bien il a évité d'en tenir compte. Je n'entends pas discuter la question du terrain. Il s'agit de savoir si, après avoir donné sa promesse à la Chambre et au pays, un ministre a passé outre. Je pense qu'il ne peut y avoir de doute, même dans l'esprit de mon honorable ami (M. Rutherford), quant à savoir d'où la surprise doit venir en un cas de ce genre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois admettre que j'ai été assez clair. En réponse à une question que m'a posée l'honorable député (M. Foster), j'ai dit :

Je ne ferai pas de changement avant de demander \$5,000 à la Chambre.

Je dois admettre franchement que c'est ce que j'ai dit, mais, d'un autre côté, si l'honorable député fait allusion à tout le débat qui a eu lieu, il verra que j'ai déclaré très nettement que je ferais le changement dans le cas où l'on fournirait un terrain gratuitement. Le temps pressait, et je dois admettre franchement que j'avais oublié avoir fait cette promesse à la Chambre. Ayant révélé mon intention de changer ce terrain dans le cas où l'on nous en offrirait un gratuitement, j'ai cru être parfaitement libre d'agir. Je serai franc à ce sujet : je reconnais maintenant que je suis allé plus loin que ce que j'avais dit. J'ai dit à la Chambre que je ne ferais pas de changement avant de demander les \$5,000 à la Chambre. Dès que la question a surgi, j'ai déclaré que le changement avait été fait ; mais d'un autre côté, je dois dire que mon honorable ami (M. Foster) a raison de dire que j'avais fait cette promesse. Le changement a été fait de façon à être entièrement approuvé par la Chambre.

M. FOSTER : J'ai lu le débat fort attentivement, et je sais toute la portée de la discussion. L'objection n'avait pas trait au changement de terrain, mais au coût que comportait l'adoption du principe qu'à son avènement, un nouveau gouvernement peut démolir et rebâtir des édifices publics construits par un gouvernement précédent ; et c'est après un long débat à ce sujet, que l'honorable ministre a fait sa promesse.

Voici ce qui s'est passé :

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne demande pas \$5,000 nécessaires pour faire le changement.

M. FOSTER : Dois-je comprendre que si l'honorable ministre décide de faire le changement suggéré, il ne le fera pas avant d'être venu demander \$5,000 à la Chambre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne ferai pas de changement avant de venir demander \$5,000 à la Chambre.

Plus tard, encore, M. Boyd a posé cette question au ministre :

M. BOYD : Avant de choisir un terrain et de faire un changement, l'honorable ministre viendra-t-il demander l'argent nécessaire à la Chambre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Voilà qui établit ma position.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le nie point.

M. FOSTER : Je n'ai rien à dire ; je ne demande pas d'excuses ni rien de la sorte. Tout ce que je veux dire au ministre, c'est qu'il est bon, lorsqu'il fait une promesse de ce genre sur laquelle la Chambre se repose, d'en prendre note pour éviter des oublis dont l'effet est quelque peu de nature à détruire la confiance à laquelle vous êtes en droit de vous attendre des deux côtés de la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets absolument que j'aurais dû en prendre note, mais l'honorable député constatera que la question avait été débattue, et qu'elle était virtuellement décidée dans l'affirmative ; mais d'un autre côté, j'ai fait cette promesse, et peut-être aurais-je dû la tenir.

M. WALLACE : C'est seulement "peut-être" qu'il aurait dû la tenir ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh ! bien, c'est une manière de la part de mon honorable ami de s'exprimer en anglais.

Colombie-Anglaise—Salle d'exercices militaires de Victoria et bâtiments accessoires—A voter de nouveau	\$3,500—Pour compléter.....	\$5,700
Station de quarantaine de Williams-Head	.....	\$7,000
Logement de l'équipage, améliorations, meubles, instruments, etc.	.....	\$7,000
Victoria—Nouveau bureau de poste—A voter de nouveau	.....	\$10,000

M. MAXWELL : J'aimerais savoir quel a été le coût de cette salle d'exercices militaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat primitif, je crois, était de \$22,000. Si mes officiers sont bien informés, je pense que le coût total s'est élevé à \$30,000.

M. MAXWELL : Pas davantage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. MAXWELL : C'est là une des spéculations.

Victoria—Nouveau bureau de poste.....\$10,000

M. MAXWELL : Quel est le coût total de ce bureau de poste de Victoria ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il sera de \$312,000.

M. MAXWELL : Quelle est la population de Victoria ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ 20,000 habitants.

Ports et rivières—Nouvelle-Ecosse.....\$60,800

M. MILLS : Le ministre entend-il laisser la jetée d'Hampton, dans le comté d'Annapolis, tomber en ruines ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas que j'ai pourvu à cela dans les estimations.

M. MILLS : Je puis rafraîchir la mémoire du ministre. Lorsque je lui ai posé cette question, il a dit qu'il prendrait la chose en sérieuse considération. C'est encore là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute je l'ai fait, mais je n'ai pu arriver à y parvenir.

Ports et rivières—Nouveau-Brunswick..\$49,117,50

M. FOSTER : Où sont ces quais sur la rivière Saint-Jean, pour lesquels vous demandez \$2,500 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On n'en a pas encore fixé l'emplacement, mais nous avons reçu de nombreuses requêtes pour les construire.

M. FOSTER : Eh bien ! l'idée maintenant, M. le président, de demander un crédit pour bâtir un quai sans même avoir fixé l'emplacement de leur construction ! Comment ! mais c'est pire que les affaires de la lumière électrique de cette après-midi !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas du tout pire, c'est tout aussi bon.

M. FOSTER : Vous avez fait une estimation imaginaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien que l'emplacement de ces quais ne soit pas actuellement fixé, nous avons reçu de nombreuses requêtes les demandant.

M. FOSTER : Est-ce là le système d'après lequel toutes ces estimations ont été préparées ? Alors, il nous faudra être très exigeants. Si le ministre doit dépenser \$2,500 pour des quais, assurément, il doit savoir où ces quais sont situés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demanderai simplement que cet item reste en suspens jusqu'à demain.

M. FOSTER : Peut-être, l'honorable député d'Albert (M. Lewis) pourrait nous dire où se trouve Deux-Rivières ?

M. LEWIS : Dans le comté d'Albert.

M. FOSTER : Y a-t-il un havre en cet endroit ?

M. LEWIS : Oui.

M. FOSTER : Le ministre voudra-t-il nous dire comment il entend employer les \$5,000 destinés à un lever hydrographique du port de Saint-Jean.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On n'a jamais fait de lever convenable de ce port et de nombreuses requêtes l'ont demandé.

M. FOSTER : Je suppose que ce crédit n'est pas destiné au lever de l'intérieur du port, lequel est assez bien connu, mais qu'il doit être appliqué au chenal tant du port que des environs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le chenal et les entrées ont besoin qu'on en fasse le lever.

M. McALISTER : Je suis très heureux de voir dans les estimations \$2,000 destinés à un quai public de Dalhousie, qui a beaucoup besoin de réparations ; mais je dois encore exprimer mon désappointement de n'y rien voir pour le quai public de Campbellton. Comme je l'ai fait remarquer au ministre des Travaux publics en plusieurs occasions, vu la manière dont on est situé en cet endroit, on n'y possède aucune commodité en matière de quai, et tant que le gouvernement n'aura pas pris possession du quai privé auquel communiquent les autres quais, ou qu'il n'en aura pas bâti un autre, nous ne pouvons nullement avoir accès aux quais publics. De plus plus, on a dépensé là beaucoup d'argent pour faire un quai de traverse. Ce quai n'a jamais été complété et n'a été d'aucune utilité quelconque. Tant qu'on ne l'achèvera pas, aucun bateau ne pourra y accoster, et je demanderais qu'on accordât un petit crédit destiné à en terminer les travaux et à le prolonger, de manière à ce qu'on puisse faire usage du bac.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me propose de visiter Dalhousie si c'est possible, et j'examinerai la chose.

Havre de Shippégan—Prolongement des ouvrages de protection et réparations à ces ouvrages..... \$10,000

M. FOSTER : Mon honorable ami voudra-t-il expliquer cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces ouvrages, qui coûtent fort cher, ont été en partie détruits il y a un an. Ce sont des ouvrages très importants, car ils apportent des commodités aux pêcheurs exerçant leur industrie entre la baie des Chaleurs et le détroit de Northumberland. Ces travaux ont coûté près de \$90,000, et nous espérons pouvoir, avec cette somme de \$10,000, les mettre dans un bon état de réparations.

Cap Tourmentin—Réparation au brise-lames..... \$25,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je propose que ce crédit soit réduit à la somme

M. TARTE.

de \$12,000, car nous ne pouvons pas dépenser beaucoup plus que cela cette année.

L'amendement est adopté.

Ports et rivières—Québec—Rivière du Lièvre—Réparations urgentes aux murs de soutènement, à l'écluse et au barrage des Petits Rapides..... \$4,500

M. FOSTER : Qu'est cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux, comme le sait mon honorable ami, ont coûté fort cher. L'eau s'introduit au sein des quais, et avec ce montant, nous pourrions sauver ces quais de la ruine.

M. FOSTER : Y a-t-il de la navigation à cet endroit, maintenant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Pas autant qu'autrefois, vu que l'industrie du phosphate a cessé d'être exploitée ; mais nous croyons ne pas devoir laisser ces quais tomber en ruines.

Ile Perrot—Addition au quai, côté nord... \$2,500

M. BERGERON : Relativement à cet item, je désire signaler à mon honorable ami certains cailloux situés à l'extrémité de ce quai, qui sont dangereux pour la navigation, en automne surtout, lorsque l'eau est basse, et lui faire remarquer qu'on a demandé, depuis quelques années, qu'ils fussent enlevés. Le travail pourrait se faire en peu de temps lors du passage d'un dragueur en cet endroit.

Cacouna—Prolongement du quai. \$5,000

M. FOSTER : Quel est ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a un quai en cet endroit, mais la jetée n'est pas assez longue, et nous voulons la prolonger.

M. FOSTER : Quelle est la longueur de la jetée que vous devez construire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je comprends qu'il y a plusieurs centaines de pieds entre son extrémité et la rive.

M. FOSTER : Peut-on atteindre cette extrémité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'eau haute seulement. C'est un quai de marée.

Saint-Nicolas—Construction d'un quai public..... \$7,000

M. FOSTER : Où se trouve Saint-Nicolas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le beau comté de Lévis. Il ne possède pas du tout de travaux publics, et il a droit à un quai. Il y a là une grande paroisse qui n'a pas de quai.

M. FOSTER : Mon honorable ami va-t-il entreprendre de bâtir des quais du haut en bas du Saint-Laurent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, seulement là où c'est nécessaire.

Rivière Gatineau—Protection de la rive est de la rivière entre le pont du chemin de fer Canadien du Pacifique et la rivière Ottawa..... \$4,600

M. BERGERON : Qu'est-ce que c'est que cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le crédit s'explique par les termes de la résolution. Le pont a été fort endommagé, et l'on prétend qu'il l'a été par suite de notre dragage.

M. FOSTER : Quel dragage a-t-on fait sur la Gatineau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je comprends par ce que dit l'ingénieur en chef, qu'il y a des années, on a fait un dragage qui a changé le courant et causé le dommage.

M. FOSTER : Combien y a-t-il d'années de cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je comprends bien sept ou huit ans.

M. FOSTER : Mon honorable ami aura besoin de millions s'il doit entreprendre de réparer les rives des rivières comme la Gatineau, qui sont devenues endommagées par suite d'améliorations faites dans ces rivières il y a sept ou huit ans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque les officiers d'un département public disent que le dommage a été causé par nos propres travaux, je pense que nous sommes responsables.

M. FOSTER : Y a-t-il de la navigation sur la Gatineau ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, jusqu'au chemin de fer. C'est après avoir été informé qu'il y avait là de la navigation que j'ai consenti à cet item.

M. FOSTER : Quelle navigation y a-t-il là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai parcouru les lieux l'autre jour, et j'y ai vu une demi-douzaine de barges chargées de bois de construction.

M. FOSTER : Nous devrions savoir où nous en sommes. Le gouvernement fédéral entend-il se charger du soin de la navigation de chaque cours d'eau sur lequel on transporte du bois de construction ? Supposons que dans le but d'améliorer le chenal d'une rivière navigable nous le draguions, et que huit années après, la berge de cette rivière s'éboule, le gouvernement se chargera-t-il de la dépense nécessaire pour protéger cette berge dans chaque cas ?

M. WALLACE : Il est un autre point, savoir : que cet endroit est virtuellement propriété privée. Gilmour et Cie ont là des piles de bois de construction, et des vaisseaux y accostent pour prendre des chargements. Il n'y a pas là de quai public ni de navigation publique en aucune manière. Ce qu'on fait là, c'est seulement pour le bénéfice de particuliers.

M. POUPORE : Le gouvernement fédéral a fait de grandes améliorations sur cette rivière, et la descente des billes à l'eau haute a causé l'éboulis

de la berge au point que le chenal se trouve obstrué. Le gouvernement fédéral retire chaque année un revenu de la descente des billes dans cette rivière, et il est absolument juste et à propos qu'il nettoie la rivière lorsque le chenal est obstrué.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ancien gouvernement, je pense, a dépensé de très fortes sommes à cette fin-là même.

M. FOSTER : Cet item n'a pas pour but de débayer le cours d'eau, même en supposant que vous feriez la bonne œuvre de nettoyer tous les cours d'eau du pays servant à la descente des billes ; cet item est destiné à protéger la propriété de la rive.

M. CHAMPAGNE : Les faits sont ceux-ci. Il y a sept ou huit ans, le gouvernement a décidé de faire certaines améliorations aux estacades appartenant à l'Etat.

M. HAGGART : Les barrages de l'embouchure de la Gatineau appartiennent-ils au gouvernement fédéral ?

M. CHAMPAGNE : Oui. Le gouvernement décide de faire certaines améliorations consistant dans la construction de piles et dans le dragage de la rivière. Une pile fut construite au centre de la rivière, et la conséquence de sa construction et du dragage fut que le cours d'eau se trouva détourné de son cours naturel, et que les propriétaires riverains subirent des dommages considérables. Ceux-ci se plaignirent, ainsi que les municipalités intéressées, dont le chemin municipal avait été enlevé par les eaux. Il fut prouvé que le changement du courant de la rivière constituait la cause immédiate du dommage.

Il y a cinq ou six ans, le gouvernement fédéral reconnut que les dommages en question résultaient des travaux qu'il y avait fait exécutés, et dépensa à peu près \$3,000, m'assure-t-on, dans le but de protéger les berges de la rivière. Le gouvernement a donc admis qu'il était responsable des dommages causés aux propriétaires riverains et aux municipalités. Or, ces travaux de protection se trouvèrent insuffisants, l'eau en ayant emporté une partie, et il a fallu faire certaines réparations. A ma demande personnelle, le ministre des Travaux publics a bien voulu mettre à ma disposition l'un de ses ingénieurs, M. Charles Taché, de la Pointe Gatineau, en compagnie duquel je me suis rendu sur les lieux. J'ai moi-même vérifié l'étendue des dommages, et M. Taché a fait un rapport où il dit que les dommages subis par ces propriétés ont été causés par les travaux exécutés les années précédentes, par le gouvernement fédéral. En présence de ces rapports, le ministre des Travaux publics a jugé de son devoir de porter à son budget un crédit suffisant pour parer à semblables dommages à l'avenir. Ce n'est pas une faveur que le gouvernement fédéral a accordée à ces individus, mais il leur a simplement rendu justice, car, à mon avis, dans les circonstances, nous sommes tenus en loi d'indemniser les parties lésées. Légalement parlant, je suis d'avis que le gouvernement est responsable des dommages.

M. FOSTER : Quelle est la nature de la berge qui a besoin de travaux de protection ? Cette berge se prolonge-t-elle sur une partie considérable du

cours de la rivière en question, et appartient-elle aux propriétaires riverains ?

M. CHAMPAGNE : Une partie de cette berge appartient à des particuliers, et il y avait aussi sur le bord de la rivière un chemin qui a été détruit par l'action de l'eau. Dans plusieurs endroits le chemin se trouve à quatre ou cinq acres de sa place primitive. Il y a plusieurs propriétaires riverains, et deux municipalités qui sont intéressées.

M. FOSTER : Ces dommages ont-ils été causés par la construction d'une jetée ?

M. CHAMPAGNE : C'est la conclusion à laquelle est arrivé l'ingénieur du ministère, qui est d'avis que ces dommages résultent du dragage et de la construction d'une jetée au milieu de la rivière ?

M. FOSTER : Cette jetée n'a-t-elle pas été construite au bénéfice des scieries mécaniques de cette localité ?

M. CHAMPAGNE : Précisément.

M. FOSTER : Et les glissoirs et tout le reste appartiennent au gouvernement ?

M. CHAMPAGNE : Sans aucun doute.

M. FOSTER : Et le gouvernement perçoit des droits sur ces travaux ?

M. CHAMPAGNE : Oui.

M. FOSTER : Le ministre (M. Tarte) a-t-il par devers lui le rapport de ses ingénieurs sur cette question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est M. Pelletier, je crois, qui a fait l'exploration sur laquelle ce crédit est basé.

M. FOSTER : Est-ce que le représentant du ministère de la Justice en Chambre approuve l'opinion exprimée par l'honorable préopinant, et prétend-il aussi que, si après avoir fait des travaux sur une rivière et construit un quai, les eaux minent un côté de la berge, au bout de sept ou huit ans, le gouvernement est responsable des dommages ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne doit pas oublier que je ne fais ici que suivre la ligne de conduite qu'il nous a tracée, et je pensais qu'il s'était lui-même renseigné auprès du ministère de la Justice.

M. FOSTER : L'honorable ministre va-t-il toujours nous suivre pas à pas ?

M. HAGGART : Je n'ai pas souvenance que nous ayons perçu de droits ou possédé de glissoirs ou d'estacades sur la Gatineau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas le moindre doute que nous en possédons.

M. HAGGART : Quelles sont les recettes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas le renseignement sous les yeux, dans le moment, mais on le trouvera au rapport.

M. FOSTER.

M. FOSTER : J'espère que le ministre nous le communiquera avant l'adoption définitive de l'item à l'étude.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

M. COCHRANE : A mon avis, la question soulevée en ce moment a une grande portée. Si le gouvernement fédéral à la haute main sur cette rivière, il a droit d'y exécuter toutes les améliorations qu'il juge à propos d'y faire. On prétend que le gouvernement fédéral est responsable à perpétuité des dommages et est tenu de faire les travaux de protection à la berge appartenant aux propriétaires riverains et que si les eaux minent le chemin sur le bord de la rivière, la municipalité a droit de se faire indemniser. Le ministre et ses amis, si je ne me trompe, ont affirmé que le gouvernement était tenu de faire les travaux de réparation. Mais voici ce que je tiens, avec tout le comité, à savoir du ministre des Travaux publics : s'est-il renseigné auprès du ministère de la Justice sur la question de savoir si nous sommes tenus de faire ces travaux de réparation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit : que les travaux ayant été commencés par l'ancien gouvernement, j'ai présumé qu'il avait dû prendre tous les renseignements nécessaires à cet égard.

M. COCHRANE : Je ne pense pas que ces travaux aient été commencés par l'ancien gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils l'ont certainement été.

M. COCHRANE : Vous l'affirmez, mais je ne le pense pas ainsi. Je pense que l'ancien gouvernement avait commencé à faire des travaux d'amélioration sur la rivière, mais non pas les travaux de protection aux berges de la rivière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'affirme de nouveau, l'ancien gouvernement a commencé à exécuter les travaux de protection aux berges de la rivière.

M. BERGERON : Quelle est la longueur de la berge qu'il s'agit de protéger ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette berge a une étendue d'un demi-mille.

Travaux publics—Imputables sur le revenu
—Sainte-Anne de Sables—Brise-glaces, \$3,600

M. BERGERON : Pourquoi cet item ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La glace produit toujours de grands dégâts à cet endroit, et quelques-uns de ces brise-glaces ayant été emportés par les glaces, il s'agit de les remplacer.

Jetée de Rimouski—Réparations... \$500

M. Fiset : Je ferai remarquer à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) que ce crédit n'est pas assez élevé pour faire les réparations nécessaires au quai de Rimouski. Je profiterai de cette occasion pour dire que si l'on se con-

tente de faire des travaux pour cette somme-là seulement, ce sera presque inutile, car vous ne pourrez certainement pas faire toutes les réparations qui sont absolument nécessaires.

M. BERGERON : Il y a un autre montant plus haut.

M. Fiset : Je parle du quai de Rimouski.

Je sais qu'il existe des difficultés entre le département des Travaux publics et celui des Chemins de fer et Canaux à propos de ces travaux. Le département des Chemins de fer et Canaux prétend que ces réparations relèvent du département des Travaux publics ; de son côté, le département des Travaux publics dit que cela regarde le département des Chemins de fer. Comme me l'a fait observer le sous-ministre des Travaux publics, ce département ne construit pas de quais pour les chemins de fer. Cela me paraît assez exact. Dans tous les cas, tout le monde sait comme moi que le quai de Rimouski sert à la réception et à l'expédition de la maille anglaise ; c'est donc un quai de première nécessité.

À l'heure qu'il est, l'intérieur du quai est pourri et une certaine partie en est vide. Le quai incline même considérablement.

Cette dépense de \$500 suffira à peine pour payer les travaux qui seront exécutés cette année. Je doute même que l'on ne s'expose pas à avoir des accidents sur ce quai, vu que l'intérieur en est pourri. Je sais qu'un rapport a été fait par les gens employés sur la voie ferrée, dans lequel ils exposent les faits que je viens de faire connaître, voulant par-là même mettre leur responsabilité à l'abri. (Texte.)

M. BERGERON : Maintenant que nous avons disposé des articles du budget relatifs à Québec, je dois féliciter le gouvernement d'avoir rendu justice à cette province. Il est, toutefois, une omission que je regrette beaucoup. Je crains que le ministre des Travaux publics n'ait oublié que nombre de mesélecteurs résidant sur le parcours du canal d'alimentation de la rivière Saint-Louis, Valleyfield, lui ont adressé de très énergiques représentations au sujet des dommages causés aux propriétés des cultivateurs sur le bord de cette rivière. Le gouvernement a construit certains travaux dans cette localité. Malheureusement, ils ne sont pas terminés et la terre de chaque côté du canal d'alimentation s'est éboulée. De fait, ces travaux, sont en très mauvais état. Ils sont dangereux en ce sens que l'eau, au lieu de suivre son cours naturel, dévie, et quelques cultivateurs ont éprouvé de très sérieux dommages, l'eau ayant pénétré dans leurs caves et détruit leurs légumes, etc. De fait, nous avons contre le ministère des Travaux publics une réclamation de \$1,500 à \$2,000, et il la trouvera dans les archives du département.

Je suis informé qu'au dernier voyage du ministre à Valleyfield, les intéressés lui ont exposé leurs griefs, et il aurait, paraît-il, promis d'y porter remède. Je m'attendais à trouver parmi les articles du budget en discussion un crédit affecté au paiement de ces dommages, ainsi qu'au nettoyage du canal d'alimentation et à la réparation des portes, lesquelles sont aujourd'hui dans un pitoyable état. De fait, si ces portes se rompaient, tout le cours d'eau pourrait tout aussi bien s'écouler dans cette direction que passer par le chenal. M. Bergevin, le gardien du canal, est venu à Ottawa dans le but

de s'entendre avec le ministère à ce sujet. J'espère que le ministre en prendra note.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me rappelle, en effet, que M. Bergevin m'a fait des représentations à ce sujet, et je pense que nous trouverons moyen de faire face à ces minimes travaux, à même le crédit général de \$10,000.

M. BERGERON : Le ministre voudra-t-il bien en prendre note ? L'affaire est très grave.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, l'ingénieur en chef en a pris note.

M. BENNETT : Est-ce que ce quai d'Iberville est un dock du gouvernement, ou la propriété de quelque particulier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la propriété du gouvernement.

Honora—Ile Manitouline—Quai..... \$6,000

M. WALLACE : Je voudrais un mot d'éclaircissement à ce sujet. Est-ce un quai du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons bâti à cet endroit un nouveau quai qui est la propriété du gouvernement.

M. CASGRAIN : Le ministre a-t-il affirmé que les quais de la province de l'Ontario n'étaient pas la propriété du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelques-uns le sont.

M. CASGRAIN : Je tiens à savoir si le système de péages sur tous ces quais va être maintenu. J'ai soulevé cette question, l'année dernière, lorsque l'item a été voté, et le ministre a bien voulu me répondre qu'il tâcherait de trouver quelque moyen d'abolir ces péages sur certains quais qui ne produisent que peu de recettes. Or, dans le comté de Montmorency, il existe certains quais dont les recettes ne suffisent certainement pas au paiement des gardiens. Le ministre doit se souvenir que la population de Montmorency n'a jamais reçu de faveurs du gouvernement sous forme de subventions accordées aux chemins de fer ou aux bateaux à vapeur, pour le transport des passagers de l'île d'Orléans à la ville de Québec ou à d'autres points. Je tiens à savoir du ministre quel système il entend suivre à l'égard de ces péages.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question n'est pas du ressort de mon ministère. Dès que les quais sont terminés, ils tombent dans le domaine du ministre de la Marine et des Pêcheries. Le ministre de la Marine, je pense, n'a encore rien décidé au sujet du système qu'il entend appliquer à l'égard de ces quais.

M. CASGRAIN : J'espère que le ministre de la Marine et des Pêcheries tâchera d'en venir à une décision d'ici à la prochaine session, à l'égard des péages sur les quais, surtout dans le comté de Montmorency.

M. WALLACE : Je demande encore une fois à être renseigné au sujet du quai d'Honora, dans l'île Manitouline. Le député d'Algoma pourrait peut-être nous renseigner à ce sujet.

M. DYMENT : J'ignore ce que je pourrais dire à cet égard : le quai en question n'est pas encore construit.

M. WALLACE : C'est absolument contraire à la déclaration du ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pardon ; j'ai, au contraire, déclaré que c'était un nouveau quai.

M. WALLACE : C'est la première fois que j'entends parler de cette localité. Ce quai sera-t-il la propriété du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. LISTER : Le chef actuel du ministère, j'espère, s'il se propose de construire un quai à cet endroit, ne marchera pas sur les brisées de ses devanciers, qui ont dépensé \$10,000 sur la propriété d'un particulier, avec l'entente que la propriété serait transférée au gouvernement. De fait, jamais ce transfert n'a eu lieu. Le gouvernement n'a jamais pris possession du quai, et le propriétaire, l'ayant hypothéqué à une banque, le gouvernement a perdu tout l'argent qu'il avait mis.

M. WALLACE : L'avertissement est opportun, mais ce n'est pas le renseignement que je désire sur le quai en question.

M. DYMENT : Cette localité se trouve dans l'une des parties les mieux établies de l'île Manitouline, et l'ancien gouvernement avait promis de bâtir ce quai. Honora se trouve à treize milles environ de Little-Current.

M. WALLACE : Y a-t-il un village à cet endroit ?

M. DYMENT : Non, il y a un établissement et des scieries mécaniques.

M. WALLACE : Quel est le propriétaire des scieries à cet endroit ?

M. DYMENT : Le docteur Herriman.

M. WALLACE : Y a-t-il autre chose que les scieries du docteur Herriman ?

M. DYMENT : Il y a un magasin.

M. WALLACE : C'est la première fois que j'entends parler de cette localité.

M. DYMENT : Puisque Algoma représente à peu près la moitié "du territoire" de l'Ontario, il est difficile que j'en connaisse toutes les localités.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous allons y ériger une loge.

M. WALLACE : Je dois dire au ministre que l'île Manitouline est remplie de loges.

Port-Stanley—Aide aux améliorations du havre..... \$10,000

M. HAGGART : Cette somme, suffira-t-elle à l'achèvement des travaux d'amélioration ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. WALLACE.

M. HAGGART : Le terrain, je suppose, est donné par la compagnie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous nous sommes engagés à payer un tiers du montant.

Quai de Hilton ou Markdale—Pour achat de la propriété du quai, y compris terrain, quai et magasin..... \$5,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demandons au parlement ce crédit de \$5,000 pour acheter de M. A. G. Duncan la propriété du quai.

M. HAGGART : Où se trouve situé Hilton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur l'île Saint Joseph. Ce quai est actuellement la propriété de M. Duncan. Il exige de forts péages et les habitants sont d'avis qu'il a autant droit que les autres citoyens du pays d'avoir un quai public. Le gouvernement, après avoir pris connaissance de la requête qui lui a été présentée, a décidé, de l'avis de mon honorable collègue (M. Dymont) que ces gens-là ont droit d'avoir un quai public.

M. CASGRAIN : Pourquoi les électeurs de Montmorency n'auraient-ils pas, eux aussi, un quai public ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministre de la Marine et des Pêcheries réglera l'affaire du député de Montmorency (M. Casgrain) je n'en doute point.

M. HAGGART : Quel montant y a-t-on dépensé ?

M. DYMENT : A peu près \$11,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement y a bâti une partie du quai et il me fait peine de dire que nous n'avons pas eu l'esprit de devenir propriétaires du quai.

M. CASGRAIN : Ce quai sera-t-il un quai public, où aucun péage ne sera exigé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'abord, le quai a été construit par M. Duncan. Plus tard, le gouvernement y fit une allonge. Pour avoir accès au rivage, les habitants ont été obligés de payer une somme considérable. Nous avons décidé de les libérer de ce fardeau.

M. HAGGART : Tant qu'à faire une semblable dépense, pourquoi ne pas exproprier le quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas nous qui avons fait cette dépense ; c'est l'ancien gouvernement.

M. HAGGART : Pourquoi ne l'expropriez-vous pas maintenant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que j'ai fait, maintenant ; j'achète le quai de M. Duncan.

M. CASGRAIN : Sera-ce, oui ou non, un quai public ?

M. DYMENT : Ce sera un quai ordinaire de l'Etat, sur lequel les péages seront tout à fait insi-

gnifiants. Jusqu'ici M. Duncan a eu pour habitude d'exiger une fois la valeur des péages ordinaires. Les cultivateurs et d'autres ont créé tout un marché au Sault-Sainte-Marie. Il leur faut passer sur le pont pour transporter leurs produits au marché et les péages leur enlèvent tout profit. Nous adoptons un moyen bien économique de rentrer dans les fonds que nous avons dépensés sur ce quai.

M. CASGRAIN : Que payez-vous maintenant ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Les habitants acquitteront les péages exigibles.

M. SPROULE : Les quais sont généralement transférés aux municipalités, après que le gouvernement les a construits.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non.

M. SPROULE : J'en suis bien certain, car j'ai moi-même fait adopter un bill, avec l'aide du ministre de la Marine et des Pêcheries. La municipalité propriétaire du quai, exige des péages des rouliers qui s'en servent, et l'argent est affecté aux travaux d'entretien du port. A Meaford, par exemple, à Thornbury, à Penetanguishene, les municipalités ont toute la haute-main sur les quais. Certains péages sont exigibles, après avoir été approuvés par le gouverneur en conseil.

M. DYMENT : Ce n'est pas ainsi que les choses se passent dans la partie du pays que j'habite ; chez nous, il y a un péage fixe qui revient au gouvernement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ces péages sont versés entre les mains du ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas établir le même système sur les deux rives de la baie Georgienne ?

M. LISTER : Ce que le gouvernement fait à l'île Saint-Joseph tend à aider la colonisation.

M. BRITTON : Si les péages sont fort minimes, ce système deviendra une source de dépenses continues pour le gouvernement fédéral, car c'est sur lui que retombe le coût des travaux d'entretien de ces quais, pour lesquels on se propose de dépenser des sommes assez rondes. Par conséquent, si, comme le fait observer l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) on n'a pas encore établi un système uniforme tendant à transférer législativement ces quais à la charge des municipalités, il serait temps, à mon avis, de le faire. De fait, il se construit, au bénéfice de nos populations, une foule de quais sur lesquels il n'est exigé qu'un péage nominal et dont les travaux d'entretien et de réparation retombent sur le gouvernement fédéral, tandis que dans d'autres parties du pays, comme celle mentionnée par l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) les habitants sont privés de ces avantages. A mon avis, le gouvernement devrait remédier à cela, en établissant partout un système uniforme.

M. DYMENT : J'ai dit que les péages seraient insignifiants, comparativement à ceux que le propriétaire en question exige ; et outre ces péages

que les marchands ou les cultivateurs acquittent, le gouvernement perçoit de chaque vaisseau qui aborde au quai, de \$2 à \$2.50. Les vaisseaux de Collingwood, d'Owen-Sound et d'autres lieux abordent souvent au quai, et cela crée un revenu au gouvernement.

M. TAYLOR : A mon avis, si le gouvernement construit des quais, il devrait en garder le contrôle. D'année en année, nous votons des crédits pour des quais dans la province de Québec et dans la partie occidentale de l'Ontario ; or, à Toronto, à Kingston, à Gananoque et sur tous les points du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent, les quais appartiennent à des particuliers, qui les ont construits à leurs propres frais et exigent les péages qu'ils veulent. Quand le gouvernement est propriétaire d'une partie d'un quai, il devrait en garder le contrôle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Dans les provinces maritimes, la plupart des quais appartiennent à des particuliers, mais quelques-uns sont la propriété du gouvernement parce qu'on les considère comme ayant une importance nationale.

M. BORDEN (Halifax) : Il devrait être possible d'adopter pour règle de n'accorder de l'aide qu'aux quais qui ont une importance nationale, qui sont assez importants pour être utiles à tout le pays, ou à toute une province. On ne devrait pas nous demander de voter des crédits comme celui-ci, pour des entreprises dont nous ne connaissons rien. J'ignore si le ministre veut nous faire entendre que tous ces quais dans le pays sont la propriété du gouvernement ou non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelques-uns appartiennent au gouvernement, et non les autres.

M. BORDEN (Halifax) : Sur quel principe le ministre se base-t-il pour accorder de l'aide à ces quais ? Si un quai a une importance nationale ou provinciale, je comprends qu'on puisse lui venir en aide, mais je ne comprends pas qu'on vote de l'argent pour les autres, excepté dans les circonstances spéciales que le ministre devrait nous expliquer. Il ne nous a donné aucun renseignement à propos de ces quais, et j'espère qu'avant que le crédit soit voté, il nous expliquera quels sont ceux qui ont une importance nationale ou provinciale et comme tels méritent de recevoir de l'aide du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas demandé un sou pour des quais qui n'appartiennent pas à l'Etat.

M. WALLACE : N'y a-t-il pas un crédit pour le havre de Collingwood, qui appartient à Collingwood ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci n'est pas un quai. Je parle des quais en ce moment.

M. TAYLOR : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré que ces crédits sont demandés me semble que les quais de Kingston, Brockville et pour des quais ayant une importance nationale. Il Gananoque ont autant d'importance nationale que le quai d'Iberville, pour lequel on vote \$8,000. Le quai de Kingston est à l'extrémité du lac Ontario,

où atterrit tout le trafic de ce grand lac. Ces quais ont certainement une grande importance nationale.

M. CASGRAIN : Ce qui fait l'importance nationale du quai d'Iberville, c'est qu'il est situé dans le comté que M. Tarte représente.

M. TAYLOR : Je vois. Si le gouvernement abaisse les droits de quaiage dans la province de Québec il devrait accorder le même avantage à la province de l'Ontario pour faciliter le trafic.

M. QUINN : Si ces quais appartiennent à l'Etat, ils doivent être remis au ministre de la Marine et des Pêcheries.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

M. QUINN : Quel est le mode adopté pour déterminer ces droits de quaiage, et le mode est-il uniforme ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le taux est uniforme.

M. QUINN : Les droits de quaiage sont-ils les mêmes au quai de Marksville, qu'aux quais de Montréal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

M. QUINN : Cela me paraît juste.

Écluse du Fort Francis..... \$25,000

M. BERGERON : Il me semble que nous avons déjà entendu parler de l'écluse du Fort Francis. A quoi est destiné cet argent ?

M. FOSTER : L'honorable ministre ne peut pas s'attendre à ce que nous votions ce crédit, sans qu'il nous donne au moins quelques explications.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ces travaux sont un monument à la sagesse et la perspicacité de l'honorable Alexander Mackenzie, et ils auraient dû être construits il y a vingt ans.

M. SPROULE : Le malheur, c'est qu'il était de 20 ans en avant de son temps quand il a fait cette dépense.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'écluse Saint-François a été construite en 1875 et a été abandonnée depuis, mais aujourd'hui, on s'aperçoit que c'est une entreprise d'une grande importance au point de vue du développement de cette région minière. Quand cette écluse sera construite, nous aurons 200 milles de plus de navigation.

M. HAGGART : La construction de cette écluse permettra-t-elle d'aller du Lac la Pluie jusqu'au Lac des Bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que le gouvernement a déjà dépensé \$280,000.

M. DYMENT : Comme tous mes honorables collègues le savent sans doute, les plus riches mines du Canada se trouvent dans la vallée de la Seine. La plupart des navires sont sur le lac des Bois, et M. TAYLOR.

il n'y en a qu'un sur le lac la Pluie, au-dessus de l'écluse. Tous les approvisionnement destinés à ce pays, doivent être transbordés à grands frais sur ce petit vapeur. Cette entreprise sera d'un grand avantage pour l'industrie minière dans la vallée de la Seine.

M. HAGGART : Quelle est la profondeur de l'eau, sur le seuil de l'écluse ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Six pieds.

M. HAGGART : Votre intention est-elle d'avoir une profondeur de six pieds sur toute la longueur de la rivière la Pluie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. HENDERSON : Je désire rappeler à l'attention du ministre une question qui lui a été soumise au cours de cette session. Je ne remarque dans le budget qu'un crédit de \$4,000 pour toute la rive du lac Ontario. La ville de Bronte, une ancienne réserve sauvage et ayant une assez grande importance, à mi-chemin entre Toronto et Hamilton, s'est adressée au ministre au cours de cette session, par l'entremise d'une députation municipale, me dit-on, pour obtenir certains travaux. Il y a environ un an, le gouvernement a envoyé un ingénieur qui a fait l'inspection et a envoyé son rapport. Il se fait beaucoup de pêche à cet endroit et dans les environs, et il serait très important que le gouvernement reconstruisit la jetée et mit le port en assez bon état pour permettre aux gens d'y exercer leur industrie. Je sais que ces travaux sont urgents, et j'aimerais beaucoup que le ministre examinât le rapport de l'ingénieur qui se trouve dans ses bureaux, et qu'il prit la chose en considération.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Écoutez ! écoutez !

M. HENDERSON : Les propres amis de l'honorable ministre à cet endroit, désirent beaucoup qu'il rende ce port utile à ceux qui le fréquentent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon ingénieur en chef prendra note des remarques de l'honorable député.

Havres et rivières—Manitoba—Lac Manitoba—Ouverture d'issues additionnelles pour empêcher le débordement du lac et le maintenir au niveau voulu pour la navigation..... \$25,000

M. BRITTON : Ce lac est très grand et un crédit de \$25,000 pour des travaux comme ceux qu'on mentionne ici, me paraît étrange, en l'absence de toute explication.

M. HAGGART : C'est la première fois que j'entends dire que le fait que l'eau d'un lac monte au-dessus de son niveau ordinaire, nuit à la navigation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La véritable question est celle-ci : la crue des eaux du lac Manitoba cause des inondations et beaucoup de dégâts, et pour rendre ces inondations impossibles à l'avenir, il faut creuser l'issue du lac. J'ai fait faire une inspection et le rapport dit qu'avec cette somme nous pouvons creuser le chenal suffisamment pour prévenir ces inondations.

M. HAGGART : Alors, le ministre demande un crédit pour empêcher un lac d'inonder des propriétés privées. En vertu de quel principe explique-t-il cela ? D'après ce qu'il vient de dire, cet argent n'est pas du tout pour les fins de la navigation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux auront pour résultat immédiat d'empêcher le lac de déborder, et en même temps, ils rendront la navigation plus facile.

M. RUTHERFORD : Je suis peut-être en état de donner au comité quelques renseignements sur ce crédit. Le lac Manitoba et le lac Winnipegosis sont des bassins naturels pour le drainage d'une grande partie du nord-ouest du Manitoba. C'est dans ces lacs que vont les eaux d'un grand nombre de cours d'eau, et c'est là aussi que s'égouttent une immense étendue de terrain. L'issue du lac Manitoba est très étroite. La seule issue est la rivière Fairford, qui se jette dans le lac Saint-Martin, et ensuite l'eau s'en va dans le lac Winnipeg, en passant par la petite Saskatchewan. Il y a une différence de niveau de 100 pieds entre les deux lacs. Cette étroite issue se bouche graduellement et après une succession d'années pluvieuses et de fortes chutes de neige, une grande partie du nord-ouest du Manitoba, est inondé en partie. Non seulement les terres des particuliers, mais de riches terrains appartenant au gouvernement sont recouverts par l'eau ; et une colonie nombreuse d'Islandais, a été forcée d'abandonner ses *homesteads*. Les colons, tout autour du lac Manitoba, qui se livrent à l'élevage et à la pêche, ont aussi été forcés de chercher refuge ailleurs. Ce lac est situé au nord de Portage Plains, une vallée excessivement riche et fertile, et environ 40,000 acres de belles terres à blé sur lesquelles les colons avaient construits de jolies maisons et autres constructions sont inondés.

Une inondation a eu lieu en 1882, et après cela, nous avons eu une série d'années de sécheresse ; depuis quelque temps, nous avons une succession d'années pluvieuses, et ces colons sont de nouveau chassés de leurs demeures. Au point de vue économique, la somme demandée est bien minime comparée au bien que fera le dragage du lac Manitoba. Au point de vue de la navigation, l'idée de l'entreprise est de conserver le lac à son niveau normal, et d'élargir l'issue sans la creuser, de manière à ne pas nuire à la navigation.

Je crois que le gouvernement a fait faire des inspections complètes et possède des rapports sur ces travaux, et qu'il a raison de demander ce crédit. Les électeurs de mon comté attendent avec impatience l'exécution des travaux. Depuis quelque temps, je reçois des lettres et des télégrammes à ce sujet. Cette question est à l'ordre du jour depuis plusieurs années, car les gens savent qu'une année ou l'autre le lac débordera encore et causera des dommages. Je vois avec plaisir ce crédit dans le budget, et je suis certain qu'il sera un bienfait pour une grande partie du Manitoba, car ces inondations n'affectent pas seulement le district avoisinant le lac Manitoba, mais une étendue beaucoup plus considérable, car le pays étant si plat, l'eau est refoulée à de grandes distances.

M. HAGGART : Le seul argument de l'honorable député en faveur de cet octroi, c'est que le gouvernement possède des terrains dans ce district. Je ne connais pas de terrains dans cet endroit

appartenant au gouvernement qui n'aient pas été concédés à des compagnies de chemins de fer. Ceux qui n'ont pas été concédés doivent être compris dans ce qu'on appelle les terres marécageuses, et appartiennent au gouvernement du Manitoba. L'honorable député a prononcé un fort plaidoyer en faveur d'une subvention provinciale destinée à prévenir ces inondations, mais il n'a pas trouvé un seul argument en faveur d'une subvention fédérale.

M. RUTHERFORD : Si l'honorable député veut jeter un coup d'œil sur la carte, il verra que le gouvernement possède de grandes étendues de terrains autour du lac Manitoba et du lac Winnipegosis.

M. HAGGART : Je crois connaître la géographie du pays, et je crois aussi savoir que tous les terrains appartenant au gouvernement dans cette partie du pays, ont été concédés aux différentes compagnies de chemins de fer du Canada, et les terrains sur lesquels les sections impaires ont été réservées, appartiennent au Manitoba, en vertu de notre arrangement avec cette province.

M. QUINN : Quel sera le coût total de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne nous attendons pas à dépenser plus que le crédit de \$25,000. Quant à moi, ce n'est pas mon intention.

M. QUINN : Le crédit me paraît bien petit pour l'ouvrage qu'il y a à faire, et il serait inutile de l'entreprendre, si on ne veut pas y consacrer une somme suffisante.

M. RUTHERFORD : Ce crédit sera amplement suffisant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le rapport que j'ai reçu dit que les travaux ne coûteront pas plus de \$25,000.

Havres et rivières—Colombie-Anglaise—	
Rivière Colombie—Améliorations dans	
les passages étroits entre le lac la	
Flèche supérieur et le lac la Flèche	
inférieur.....	\$10,000

M. FOSTER : Quelle profondeur cela donnera-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sept pieds à l'eau basse.

M. FOSTER : Quelle sera la largeur du chenal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cent pieds.

M. FOSTER : Ce crédit est-il pour toute l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef est d'opinion que toute l'entreprise coûtera \$25,000.

M. FOSTER : Alors, ce crédit n'est que pour une partie de l'ouvrage. Avec cet argent, a-t-on l'intention de creuser tout le chenal à une profondeur de moins de sept pieds, ou bien doit-on n'en faire qu'une partie à la profondeur voulue ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons l'intention d'en faire une partie, puis de continuer le reste de l'ouvrage.

Rivière Fraser—Amélioration au chenal des navires, somme additionnelle..... \$50,000

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est considérable, et je tiens à mettre la Chambre au courant des intentions du gouvernement dans cette affaire. J'ai beaucoup hésité avant d'inscrire cet item dans le budget. Il y a quelques mois, j'ai visité la Colombie-Anglaise et j'ai inspecté tous les travaux. La Chambre sait que nous avons dépensé \$600,000 pour ces travaux et nous avons un chenal d'environ 21 pieds d'eau entre New-Westminster et la mer. J'ai ici un plan, en petit, qui explique toute la question. A l'extrémité des travaux se trouve Western-Isle. Nous avons fait un chenal dans la rivière Fraser. Au bout de ces travaux est Western-Isle, et le courant menace maintenant de détruire Western-Isle et de passer en arrière des travaux. Si cela se produisait, les travaux seraient détruits. D'après les ingénieurs, cette rivière est probablement la plus difficile de l'Amérique à contrôler. Le courant et la crue des eaux sont terribles au printemps, et Western-Isle est la base de tous les travaux. Si cette île disparaissait, tout ce qui a été fait serait détruit. J'ai déjà reçu un rapport de M. Gamble, l'ex-ingénieur, et un autre de mon ingénieur qui a visité la rivière lui-même, et tous deux s'accordent à dire que ce crédit est nécessaire pour protéger les travaux. Ces jours derniers, encore, j'ai reçu le M. Roy, un télégramme disant que si cette somme n'est pas dépensée immédiatement, tout sera détruit. Je me suis donc trouvé dans la nécessité de demander ce crédit, pour ne pas laisser détruire des travaux qui ont déjà coûté \$600,000.

M. FOSTER : L'honorable ministre va-t-il faire faire ces travaux à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est ce que nous avons fait dans le passé. Nous sommes très bien outillés pour ces sortes de travaux.

L'item est adopté.

Pont de la rue Maria, sur le canal Rideau—Ottawa—Reconstruction..... \$10,000

M. HAGGART : La ville fournit-elle quelque chose ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La ville et le chemin de fer Canada Atlantique doivent y contribuer pour leur part, et je ne dépenserai pas un sou si cette part n'est pas payée.

M. FOSTER : Quelle est la part que le Canada Atlantique aura à payer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Booth sera obligé de construire en fer la partie du pont qu'il a construite en bois. Les proportions exactes n'ont pas encore été fixées, mais j'ai eu plusieurs entrevues avec M. Booth et le maire d'Ottawa. Je crois que le gouvernement s'est engagé à payer un tiers du prix.

M. HAGGART : L'honorable ministre ne se propose pas de dépenser un sou avant que la proposition soit acceptée ?

M. FOSTER.

portion convenue pour chacune des parties ait été payée. Et M. Booth s'engage à compléter la diversion causée par le prolongement de son chemin de fer jusque dans la ville.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est absolument cela.

Île du Prince-Edouard—Pour payer l'achat des quais suivants sur la rivière Hillsboro', du gouvernement provincial, en payant pour chacun de ces quais, le montant dépensé pour leur construction, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1897, avec intérêt à 5 pour 100 par année, savoir :

Quai de la Pointe-Rouge (Red Point).....	\$4,028 31
Quai de Haggarty	5,745 00
Quai de Cranberry	2,069 85
	11,843 16

M. FOSTER : Nous désirerions avoir des explications sur ce crédit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il y a quelques années, après la décision rendue dans la cause de Holman vs Green, le gouvernement dont mes honorables amis (M. Haggart et M. Foster) faisaient partie, acheta du gouvernement de l'Île du Prince-Edouard ces quais qui furent jugés d'importance nationale. Il envoya un ingénieur visiter tous les quais de l'Île et faire rapport. Certains quais furent acceptés et d'autres furent refusés. Mais le gouvernement provincial refusa de se conformer à la décision de l'ingénieur, et ensuite, pour faire accepter les autres quais, sous prétexte qu'ils avaient aussi une importance nationale. Pour ce qui concerne les quais mentionnés ici, l'ancien gouvernement avait virtuellement accepté le premier, le quai de la Pointe-Rouge, et il y a environ quatre ans, il a fait voter une certaine somme pour le faire réparer. Mais il n'a jamais été régulièrement accepté. Le quai de Haggarty et celui de Cranberry sont sur le même bras de mer, la rivière Hillsboro, qui a une longueur d'une vingtaine de milles et qui compte 7 ou 8 quais. Les vapeurs font un service de deux fois par semaine sur cette rivière et vont jusqu'à Mount-Stewart.

Le gouvernement décida qu'il ne serait pas juste d'acheter aucun des quais du côté nord de la rivière parce que, bien qu'ils aient pu être utiles et avoir une importance nationale, il y a quelques années, après la construction du chemin de fer, cette importance avait cessé ; c'est pour cela que la demande du gouvernement provincial au sujet des quais de la rive nord fut rejetée. Quant à la rive sud, le quai de la Pointe-Rouge avait été reconnu comme un de ceux que le gouvernement devait prendre à sa charge, et il y a 4 ans, une somme fut votée pour y faire des réparations. Il ne reste donc à décider que pour deux quais qui sont exactement dans la même position que celui de la Pointe-Rouge.

Lorsque mon ami (M. Tarte) me fit part de la requête qu'il avait reçue du gouvernement provincial, je lui dis que mon opinion personnelle était que le gouvernement fédéral devait les prendre à sa charge, mais j'ai ajouté qu'il ferait mieux avant de les accepter d'envoyer un ingénieur impartial sur les lieux. Il envoya, en conséquence, M. Hogan, ingénieur de Saint-Jean, et il a fait un rapport sur les quais des deux rives. Après avoir lu attentivement ce rapport, et avoir pris connais-

sance de ce que j'avais à dire sur la question, le conseil décida de rejeter tous les autres points et de n'accepter que ces trois, qui remplissent les conditions posées dans la cause de Holman vs Green.

Le rapport de l'ingénieur les déclare d'importance nationale et conseille fortement au gouvernement de les prendre à sa charge.

M. WALLACE : Quel prix paie le gouvernement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Uniquement l'argent dépensé par le gouvernement provincial.

M. HAGGART : Est-ce que l'on prétend que ces quais doivent appartenir au gouvernement fédéral, en vertu d'un arrangement conclu lors de la confédération ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, pas de la confédération. Les avocats des provinces maritimes ne croyaient pas que ces quais appartenait au gouvernement fédéral. Mais le procès Holman vs Green eut lieu devant la cour Suprême, et dans cette cause, il fut décidé que ces quais appartenait au gouvernement fédéral. Conformément à cette décision, le gouvernement—j'ignore si mon honorable ami (M. Haggart) en faisait alors partie,—prit possession de ces quais et paya, je crois, la somme de \$120,000, à l'île du Prince-Edouard. Mon ami, l'honorable député de Queen (M. Martin), peut dire le prix qui a été payé.

M. MARTIN : Je crois que c'est un peu moins de \$100,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Après l'acceptation de ces quais, une demande fut faite au gouvernement provincial :

Régions nos comptes et donnons-nous quittance. Mais le gouvernement provincial, un gouvernement conservateur, refusa d'en agir ainsi. Il refusa d'accepter la décision comme finale. Le gouvernement fédéral prit possession de certains quais ; tandis que d'autres restèrent la propriété du gouvernement provincial. Subséquentment, le gouvernement fédéral prit virtuellement possession du quai de la Pointe-Rouge et voilà de l'argent pour y faire des réparations. La question des quais de Cranberry et Hillsborough vint alors sur le tapis. On envoya un ingénieur sur les lieux, et l'on en vint à la conclusion de laisser la plus grande partie des quais au gouvernement provincial ; mais en vertu de la doctrine énoncée dans la cause de Holman contre Green, le gouvernement fédéral dut prendre possession de ces quais.

M. MARTIN : Il me fait plaisir d'apprendre que le gouvernement du Canada a acquis ces trois quais ; mais je crois qu'il est malheureux que le gouvernement ait agi sans prendre en considération la question de tous les quais de l'île du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous ne pouvons tout faire en un jour.

M. MARTIN : Mais l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries m'a dit l'autre jour....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le bruit des conversations m'empêche d'entendre mon honorable ami (M. Martin).

M. MARTIN : Si le président faisait taire ceux qui causent, peut-être que l'on m'entendrait mieux. Je crois que si cette discussion est inopportune, la faute en est à l'honorable ministre qui a permis que l'on ne réglât cette question qu'à demi. Les trois quais qu'il a mentionnés sont près de Charlottetown, dans le comté que représente le premier ministre de l'île du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Et que représente aussi l'honorable député.

M. MARTIN : Je sais cela.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Est-ce que l'honorable député s'oppose à cet item ?

M. MARTIN : Non, mais je dis qu'il est malheureux,—je présume que l'honorable ministre m'entends, s'il ne m'entend pas, je vais essayer de parler plus haut,—que le gouvernement, en prenant ce sujet en considération, n'ait pas embrassé toute la question des quais dans l'île du Prince-Edouard. Personne n'a dénoncé cette manière d'agir avec plus d'énergie que l'honorable ministre lui-même. L'honorable ministre avait fait naître de grandes espérances dans le cœur du peuple de l'île du Prince-Edouard, et l'on croyait que, lorsqu'il formerait partie du cabinet, le gouvernement non seulement prendrait possession de ces quais, mais aussi des autres. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries sait parfaitement qu'il n'y a qu'un petit nombre de quais qui n'auraient pas été compris dans cette catégorie. Je désire attirer tout particulièrement son attention sur le quai de la rivière Murray. Si je ne me trompe, un mémoire a été envoyé au gouvernement, le printemps dernier, à propos de ce quai-là. Je sais que durant l'hiver, l'on a convoqué une assemblée à laquelle ont assisté deux députés provinciaux....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'espère que l'honorable député laissera cette question en suspens, car il sait quelles sont les intentions du gouvernement relativement au chemin de fer.

M. MARTIN : Quel chemin de fer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : De la rivière Murray à Belfast.

M. MARTIN : Est-ce que cela a quelque chose à faire avec le quai ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, mais j'espère que toute la question restera en suspens.

M. MARTIN : Quel rapport peut-il y avoir entre un quai et un chemin de fer ? Si l'honorable ministre veut éviter cette question....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne veux pas éviter cette question ; je ne dis pas que l'on ne doit point la prendre en considération.

M. MARTIN : Je désire informer le comité que des membres de la législature provinciale, des amis de l'honorable ministre, ont convenu d'envoyer un mémoire au gouvernement concernant les dépenses à faire à la rivière Murray. Il n'y a aucun doute que le quai de la rivière Murray est tout aussi important que les quais mentionnés dans cet item. Je dois rappeler aussi à mon honorable ami (M. Davies) la jetée sur laquelle j'ai attiré plusieurs fois l'attention du ministre des Travaux publics, mais sans jamais recevoir une réponse définitive. Je veux parler de la jetée de la rivière Bell. Quand l'ingénieur du gouvernement est allé à l'Île du Prince-Edouard, il est bien malheureux qu'il n'ait pas visité la rivière Murray et la rivière Bell ; je pourrais encore en nommer quelques autres. Il y a le quai de McKinley et le quai d'Alexandria. L'un et l'autre de ces quais sont aussi importants que ceux qui sont mentionnés dans cet item. Je suis étonné que l'on ne nous donne aucun renseignement sur cette jetée de la rivière Bell, mais ce n'est pas là mon seul grief. On ne vote pas l'argent pour réparer ces quais. Pourquoi demande-t-on ce crédit ? Dans l'intérêt du gouvernement provincial ? Mais ces quais vont rester dans l'état délabré où ils sont aujourd'hui.

Je ne dis pas que le gouvernement provincial, qui est en excellents termes avec les membres de la droite, n'a pas un pressant besoin de cet argent ; mais au lieu d'employer cet argent pour réparer ces quais, on le donne au gouvernement provincial pour sortir d'embarras. D'un côté, je suis heureux de voir le gouvernement faire l'acquisition de ces quais, mais d'un autre côté, il me fait peine de pouvoir constater que l'on ne demande aucun crédit pour les réparer. Je désire aussi attirer l'attention de l'honorable ministre sur le quai de la Pointe Rouge ; je l'ai entretenu de ce sujet à la dernière session. On paie pour acheter ce quai \$4,028.31 à compte, mais l'on ne demande pas un dollar pour y faire des réparations ; on paie \$5,745 pour acheter le quai de Haggarty et \$2,069.85 pour le quai de Cranberry, et l'on n'a pas voté un dollar pour y faire des réparations. Où ira cet argent ? L'honorable ministre peut se lever et essayer à nous faire croire que l'on va reconstruire ces quais, mais on ne dépensera pas un dollar pour cette fin, et cet argent sera versé dans le trésor provincial. Après avoir entendu le ministre des Finances nous dire qu'il donnait un bureau de poste à un petit village de la Nouvelle-Écosse, parce que ce village n'avait reçu aucune subvention de chemin de fer, j'ai cru que si cet argument valait pour un simple village, à plus forte raison il devait s'appliquer à toute une province. Si un député peut se lever et demander un bureau de poste pour un village de son comté, sous le prétexte que ce village n'a jamais eu de chemin de fer construit aux frais du gouvernement, que dire alors de toute une province dont les droits à des travaux publics datent de la confédération. Mais le gouvernement a deux poids et deux mesures, selon qu'il s'agit d'un ministre ou d'un simple député d'une province ou d'une autre. Si dans cette question de l'Île du Prince-Edouard, l'honorable ministre des Travaux publics désire être impartial, il enverra un ingénieur examiner de nouveau les autres quais dont l'ancien gouvernement n'a pas fait l'acquisition, de manière à rendre partout justice égale.

Le mémoire présenté par le premier ministre de l'Île du Prince-Edouard ne parle que des quais qui

M. DAVIES.

se trouvent dans son propre district, sans faire aucune mention de quais aussi importants situés dans les autres parties de l'île. L'honorable ministre sait qu'il y a dans l'Île du Prince-Edouard un grand nombre de quais aussi importants que ceux-ci. Je crois que le ministre de la Marine et des Pêcheries qui veille avec un soin paternel sur les intérêts de sa province, a fait un grand tort à l'Île du Prince-Edouard en n'embrassant pas toute la question, mais en se contentant de recommander au gouvernement l'acquisition de trois quais seulement. Parmi les quais situés sur cette petite rivière, il y en a d'autres qui sont d'une grande importance. Sans doute, ces quais-ci sont importants, mais l'on ne dépensera pas un dollar pour les améliorer. Je crois que l'on devrait envoyer un ingénieur pour examiner non seulement ces quais, mais tous les autres quais qui ne sont pas la propriété du gouvernement fédéral. Je désire savoir si le ministre des Travaux publics enverra un ingénieur pour examiner les quais de la rivière Bell et de la rivière Murray.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne veux pas discuter cette question, mais laissez-moi vous dire qu'il me fait peine d'entendre mon honorable ami parler de la rivière Hillsborough comme d'une petite rivière. Tout le monde sait que c'est un bras de mer. J'ai vu mouiller en même temps cinq frégates anglaises dans cette rivière.

M. MARTIN : Veuillez m'excuser un moment. L'honorable ministre prend un plaisir tout particulier à dénaturer mes paroles. Je n'ai pas dit que c'était une petite rivière. Une petite rivière ! je suis certain qu'elle n'est pas aussi large que le Saint-Laurent. Par comparaison, c'est certainement une petite rivière, comme par comparaison, je suppose que je suis petit auprès de l'honorable ministre qui est maintenant chevalier. La rivière de l'Est est petite, si on la compare au Saint-Laurent ou au fleuve des Amazones. L'honorable ministre (M. Davies) ne parle ainsi, je crois, que pour que ses paroles soient rapportées dans les *Debats* afin de s'en faire une arme contre moi dans l'Île du Prince-Edouard. Pour le bénéfice de ce comité, je vais donner un avis à l'honorable ministre. Toutes les fois que j'essaie de dire quelque chose en cette Chambre, l'honorable ministre cherche à dénaturer mes paroles. Mais aussi longtemps que j'occuperai un siège en cette Chambre, je réclamerai justice, et l'honorable ministre, quelque grand qu'il soit, quelque éloquent qu'il soit, verra que je ne me laisserai pas réduire au silence, et que je ne lui permettrai pas de dénaturer mes paroles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député ne me comprend pas. Je n'ai jamais eu l'intention de dénaturer ses paroles ni de le bâillonner. Si l'honorable député n'avait pas parlé de Hillsborough comme d'une petite rivière, je n'en dirais pas davantage ; c'est un très large bras de mer. L'honorable député ne s'oppose pas à ce crédit, mais il déclare simplement qu'il devrait être plus considérable. Peut-être pourrait-on engager mon honorable ami, le ministre des Travaux publics à examiner de nouveau les quais de la rivière Bell et d'Alexandria, ainsi que les autres quais de l'Île du Prince-Edouard. Mais comme nous convenons tous qu'il

était opportun d'acheter les quais mentionnés dans cet item, il ne peut donc plus y avoir de discussion à ce sujet. L'ingénieur qui les a examinés a fait rapport qu'ils étaient en parfait ordre. Il n'y a pas besoin de réparations pour le présent. Je ne vois pas pourquoi nous engagerions une lutte politique sur cette question. Nous avons déjà voté \$5,000 pour acheter des pieux créosotés pour les réparations à faire aux quais en général. Je suis certain que mon honorable ami avouera que c'est un pas dans la bonne voie. Nous avons fini avec les pieux de pruche et d'épinette et nous nous proposons d'employer à l'avenir, pour les réparations, des pieux créosotés et nous avons demandé ce crédit pour cette fin.

M. HAGGART : Je m'oppose entièrement à ce crédit. L'on n'a jamais donné une raison pourquoi le gouvernement du Canada achèterait ces quais et surtout pourquoi, après les avoir achetés, nous paierions des sommes que le gouvernement provincial a dépensées pour les construire et les réparer. Le seul argument de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries est basé sur un jugement rendu dans une certaine cause.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, dans la cause de Holman contre Green.

M. HAGGART : Je n'ai pas voulu parler du jugement rendu dans cette cause-là. Cela ne concernait que la juridiction.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le gouvernement même, dont l'honorable député formait partie, a acheté, conformément à ce jugement, un grand nombre de quais pour lesquels il a payé \$100,000.

M. HAGGART : Si l'on a acheté ces quais, considérant qu'ils étaient d'une importance nationale, l'on n'en a pas agi ainsi par nécessité, mais librement. L'argument le plus extraordinaire que le ministre de la Marine et des Pêcheries emploie pour prouver qu'il nous fallait acheter ces quais et celui dont il s'est servi relativement à un de ces quais qui a coûté au gouvernement provincial \$4,028.31, et pour lequel il nous faudra faire de nouvelles dépenses une fois qu'il sera la propriété du gouvernement fédéral, car il nous faudra réparer ces quais et rembourser au gouvernement provincial ce qu'il a payé pour les construire. Tous ces quais sont absolument dans la même position, et l'honorable ministre est convaincu que nous sommes obligés de les acheter. Voilà l'argument du ministre de la Marine et des Pêcheries. J'espère que le ministre des Travaux publics ne se laissera pas influencer par cet argument, et que nous n'achèterons pas tous les quais que l'on nous représentera comme étant d'une importance nationale. En achetant ces quais et en nous obligeant de rembourser les dépenses qui ont été faites jusqu'ici, je crois que nous faisons plus que nous ne devrions faire.

M. BORDEN (Halifax) : Je partage l'opinion de l'honorable député (M. Haggart). Je ne vois pas comment le jugement dans la cause de Holman contre Green puisse rendre nécessaire ou opportun l'achat de ces quais, et surtout, je ne vois pas comment, en vertu de ce jugement, il serait nécessaire ou opportun de rembourser au gouvernement pro-

vincial ce qu'il a payé pour ces quais. Un tel principe pourrait entraîner pour le gouvernement des conséquences que l'honorable ministre ne prévoit pas aujourd'hui. Ainsi, je crois que l'un des résultats pratiques du principe énoncé par le ministre de la Marine et des Pêcheries, serait d'obliger le gouvernement fédéral à rembourser à la Nouvelle-Ecosse toutes les subventions accordées par cette province à des chemins de fer que l'on a subséquemment déclarés être pour l'avantage général du Canada.

Il y a dans la Nouvelle-Ecosse une foule de chemins de fer que l'on a déclarés être pour l'avantage général du Canada. Je crois que la Nouvelle-Ecosse a maintenant un droit contre le gouvernement fédéral pour se faire rembourser les subventions qu'elle a accordées pour la construction de ces chemins de fer. Je ne désire pas discuter le fond de cette question, mais je veux demander au ministre si le principe qu'il a énoncé ce soir ne donne pas logiquement le droit aux provinces de s'adresser au Canada pour se faire rembourser ces importantes subventions.

Il me semble que c'est là la conséquence de ce principe qui serait d'une importance capitale tant pour le Canada que pour la Nouvelle-Ecosse. L'honorable ministre connaît probablement beaucoup mieux que moi le jugement dans la cause de Holman et Green, dont je n'ai qu'un vague souvenir et j'aimerais demander à mon honorable ami (M. Davies) ou au solliciteur général, qui, je n'en doute pas, connaît bien la cause, si ce jugement est conforme au jugement de la cour Suprême, jugement dont on a interjeté appel au Conseil privé. Je n'ai pas fait un examen critique de l'un ou l'autre de ces jugements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ai plaidé moi-même la cause de Holman contre Green. Le jugement dans cette cause déclare que le fond des ports appartient au gouvernement du Canada ; et au cours des plaidoiries, l'on a prétendu que, en vertu du paragraphe B de l'acte de la confédération, les jetées devenaient la propriété du gouvernement fédéral. Tel fut le jugement. L'ancien gouvernement dont mon honorable ami était l'un des membres s'est conformé à cette décision judiciaire. Il a envoyé avec beaucoup d'à-propos un ingénieur dans l'île du Prince-Edouard pour constater à quelles jetées s'appliquait le jugement rendu dans la cause de Holman contre Green, et l'ingénieur a fait rapport que le jugement s'appliquait aux jetées A, B, C, D, et ainsi de suite. Aussitôt après ce rapport, le gouvernement fédéral devint propriétaire de ces jetées et le gouvernement provincial dit : "Vous allez nous payer ce que nous avons dépensé pour ces jetées." Le gouvernement fédéral consentit. Alors se souleva la question de savoir si la décision s'appliquait aux jetées de l'autre classe, E, F, G, H. Le gouvernement fédéral prétendit que non, et le gouvernement provincial prétendit que oui. Le gouvernement du Canada a payé \$100,000 pour les jetées au sujet desquelles il y avait accord, laissant les autres au sujet desquelles il y avait contestation.

M. BORDEN (Halifax) : Etait-ce une matière de fait ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui. Toute la question était de

savoir si l'acte de la confédération s'appliquait à ces jetées. Le gouvernement a nommé une commission pour s'enquérir des faits, car il s'agit de déterminer si ces travaux sont dans l'intérêt des provinces ou du Canada. L'ancien gouvernement a acquis et payé un grand nombre de jetées. Mais il a laissé de côté trois ou quatre jetées que le gouvernement provincial voulait lui transférer. Par la suite, l'ancien gouvernement a virtuellement accepté la jetée de la Pointe-Rouge, et a payé \$600 ou \$700 pour la réparer ; il en a réellement acquis la propriété. On a pressé le règlement de cette question d'année en année. Le gouvernement provincial disait : " Il y a trois ou quatre jetées dont vous n'avez pas pris possession ; vous devez les acheter, car en outre de l'acte de l'Amérique Britannique du nord, et du jugement rendu dans la cause de Holman contre Green, ces jetées tombent dans le domaine du Canada. "

Le gouvernement fédéral a envoyé son ingénieur sur les lieux, et celui-ci a fait son rapport. Le gouvernement actuel est décidé à ne pas se rendre aux prétentions du gouvernement provincial relativement à sept ou huit jetées, mais il se conforme au rapport de son ingénieur, relativement aux trois quais mentionnés dans l'item soumis à la considération de cette Chambre. Le gouvernement croit que ces trois quais sont tellement pour l'avantage général de la confédération, qu'il est justifiable de les acquérir et de payer au gouvernement provincial ce qu'il lui ont coûté. Il y a, dans le même bras de mer, un grand nombre de jetées que le gouvernement n'a pas l'intention d'acheter. Le gouvernement n'a pas voulu prendre les jetées construites du côté nord de la rivière. Il y a une différence entre un quai construit pour des besoins locaux, et une jetée qui est pour l'avantage général du Canada.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas saisi si la commission dont parle mon honorable ami s'était rendue à l'île du Prince-Edouard dans le but de déterminer une matière de fait, ou une question de droit, ainsi que l'a déclaré le solliciteur général. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries se rappelle-t-il ce que dit le jugement dans la cause de Holman contre Green, relativement aux faits qui donneront juridiction au parlement du Canada :

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il y a quelques années que l'on n'a pas particulièrement attiré mon attention sur ce sujet, mais voici ce que je me rappelle : L'acte de l'Amérique Britannique du Nord déclare que les ports et les jetées appartiendront au gouvernement du Canada. Par le mot jetée, il est évident que l'on n'entendait pas tout petit quai construit pour des besoins locaux. C'est alors que s'est présentée la question : qu'est-ce qu'une jetée ? Cette question n'a pas été décidée par les tribunaux, mais le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ont défini ce qui constituait une jetée et un quai local, aux termes de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord. Cette commission nous attribua un grand nombre de jetées que nous avons payées, mais deux ou trois soulevèrent une contestation qui s'est continuée d'année en année. Je ne conteste pas ce qu'a dit mon honorable ami de Queen-east (M. Martin), savoir, que nous pouvons peut-être accepter deux autres jetées, celles d'Alexandria et de la rivière Bell. Peut-être la chose se fera-t-elle

M. DAVIES.

plus tard ; mais, pour le présent, après avoir discuté la question avec l'honorable ministre des Travaux publics, nous avons pensé que relativement aux trois jetées mentionnées dans cet item, la preuve était tellement claire, qu'il était de notre devoir d'en recommander l'achat.

M. HAGGART : J'avais compris que le jugement dans cette cause ne donnait juridiction que sur la plage.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, on y a déclaré que ces trois jetées étaient la propriété du Canada.

M. HAGGART : Alors, le gouvernement provincial a le droit de percevoir cet argent du gouvernement fédéral, et celui-ci n'a pas de discrétion à exercer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : En justice pour l'ancien gouvernement, je dois dire que, relativement à ces jetées et ces quais, la province de la Nouvelle-Ecosse a déjà reçu les avantages qui, aux termes de cet arrangement, sont accordés à l'île du Prince-Edouard. Il y a quelques années, lorsque j'étais premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, j'ai pensé que j'avais une créance bien fondée contre le Canada, vu que celui-ci avait dépensé pour un grand nombre de ces jetées de l'argent du Canada. Je suis heureux de dire que le gouvernement fédéral reconnut les droits de la Nouvelle-Ecosse et accorda \$70,000 ; il ne nous donna pas tout ce que nous avions demandé, mais ici-bas, nous n'obtenons pas toujours tout ce que nous demandons.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement ne vous a pas donné tout ce que vous vous attendiez d'avoir ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami a agi comme avocat dans cette affaire, mais je crois qu'il l'a oublié. Le gouvernement a accepté un très grand nombre de ces jetées et brise-lames, et a reconnu que c'étaient des travaux pour l'avantage général du Canada. J'ai été heureux de recevoir la somme de \$70,000 de l'ancien gouvernement—bien que nous lui fussions politiquement opposés—d'après le principe que l'île du Prince-Edouard en bénéficie maintenant.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami, le solliciteur général, considère-t-il que le jugement dans la cause de Holman contre Green ait influé de quelque manière sur la cause récemment décidée par la cour Suprême du Canada, et actuellement portée en appel ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Mon honorable ami (M. Borden) parle sans doute de la cause concernant les pêcheries ? Il sait que les juges ne se sont pas tous accordés dans les réponses qu'ils ont faites aux questions posées. L'un d'eux, je pense, a dit qu'il ne serait pas lié par la décision rendue dans la cause de Holman contre Green, mais en somme, ces réponses reposent sur le principe consacré par cette décision. Dans ma province, le lit et la plage des ports sont sous le contrôle du gouvernement fédéral.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai compris par ce que m'a dit quelqu'un qui a entendu les plaidoeries faites devant la cour Suprême du Canada, qu'on semblait accepter le principe posé dans la cause de Holman contre Green.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES : Le point capital réside dans cette question, savoir : si l'on a déclaré que le gouvernement fédéral avait juridiction, ou qu'il était propriétaire.

M. MARTIN : Cette matière a été complètement discutée en Chambre il y a quelques années, et les opinions émises par l'honorable député de Halifax (M. Borden) et par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) ne sont pas soutenables en ce cas-ci. Je suis heureux de voir que le ministre des Finances est venu à la rescousse de l'Île du Prince-Edouard au sujet de cet item. Je désire signaler les remarques du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Il croit que parce que je suis pleinement d'avis qu'on devrait prendre possession de ces trois quais, je dois m'asseoir et ne rien dire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES : Oh ! oh !

M. MARTIN : Tel a été le point principal de ses remarques. Je lui ai signalé qu'il y avait beaucoup d'autres quais que ceux que j'ai mentionnés. Les quatre ou cinq quais que j'ai indiqués se trouvent dans mon propre comté, et l'honorable ministre sait qu'il y a des quais dans le comté de King et dans différentes parties de la province qui sont d'importance fédérale, et dont le gouvernement fédéral aurait dû prendre possession il y a des années. Le gouvernement actuel, je crois, a bien commencé à ce sujet, et je vais le louer de faire ce qu'il a fait. Cependant, il devrait aller un peu plus loin, et puisqu'il s'est occupé de l'affaire, que l'ingénieur fasse maintenant l'examen de ces quais dont on n'a pas pris possession, et qu'il constate combien d'entre eux sont d'importance fédérale. Les quais de l'Île du Prince-Edouard sont plus nombreux proportionnellement que les autres parties du Canada, mais ils ne sont pas de construction coûteuse. Il doit nécessairement en être ainsi, vu que la population de la province est dense, et qu'elle doit expédier ses produits en grande partie par eau. Je serais très heureux si toute cette matière avait été examinée, et je crois qu'un peu de cet argent devrait être appliqué à ces quais.

Ministère de l'Agriculture—Pour payer à John Leahuor, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil, la somme de \$100, différence entre \$300 et \$400 par année..... \$100

M. HAGGART : Pourquoi demandez-vous ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce message a été pris à l'emploi du gouvernement lors de la préparation du recensement, et il a reçu \$500 par année. Lorsque j'ai voulu le créer message permanent du ministère, j'ai dû diminuer son salaire à \$300 par année, mais comme j'ai constaté que c'était un employé fort compétent, et que je l'ai chargé du service des messagers du ministère, j'ai résolu de lui accorder \$400.

Cour Suprême—Pour nouveau à des appointements de \$900 à R.-G. Davis.....\$100

M. HAGGART : Quelle est la raison de cette augmentation ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Ce monsieur est secrétaire des juges de la cour Suprême, et à la demande de ceux-ci, son salaire est augmenté à \$900.

M. HAGGART : Pourquoi augmentez-vous son salaire au delà de ce qu'alloue la règle statutaire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÉCHERIES : Je ne crois pas qu'il tombe en aucune manière sous les dispositions de cette règle. Les juges ont recommandé une augmentation plus forte, que nous avons rendue fort modérée.

M. HAGGART : Ils recommanderont n'importe quoi. Je ne sais pas de raison pour laquelle il doit obtenir plus que l'augmentation statutaire.

M. BRITTON : J'acquiesce à ce que dit l'honorable député. Je n'accepterais pas la recommandation des juges relativement à une augmentation de traitement.

M. BORDEN (Halifax) : Je connais M. Davis. C'est un homme réellement d'un grand mérite, et il doit obtenir cette augmentation, je crois.

M. HAGGART : Il est avocat, et il obtiendra l'appui de tous les avocats de cette Chambre.

Gratifications à des fonctionnaires de pénitenciers devant être mis à la retraite.....\$5,000

M. HAGGART : Avez-vous une liste des officiers devant être mis à la retraite ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Je n'ai pas cette liste ?

M. HAGGART : L'honorable ministre doit avoir la liste sur laquelle cette somme est basée.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il y en a quatre ou cinq mentionnés par leur nom comme certains d'être mis à la retraite à Kingston. Il y en a un certain nombre à la destitution desquels on s'attend—au pénitencier de Saint-Vincent de Paul, comprends-je. Voilà ce qu'on ne peut affirmer avant que le rapport soit fait.

M. HAGGART : J'ai entendu l'honorable ministre dire très clairement, au sujet du pénitencier de Kingston, qu'il entendait se dispenser des services de quatre ou cinq fonctionnaires. Cela ne formerait pas ce montant.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Nous avons commencé par Kingston, et de là, nous sommes passés à Saint-Vincent de Paul, puis de Saint-Vincent de Paul, nous devons nous porter à la montagne de Pierre. Si les résultats sont ceux que nous avons constatés à Kingston, \$4,000 ou \$5,000 seront suffisants.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le principe sur lequel la gratification est basée ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Cela dépend du salaire et du temps du service.

M. WALLACE : Je suppose qu'on n'accordera pas de gratifications à ceux dont les commissaires recommanderont la destitution ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il n'en sera pas accordé à ceux qui n'en méritent point.

Pour défrayer les dépenses de la commission chargée de faire une enquête au sujet de l'élection d'Algoma.....\$547 30

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Cette élection a été tenue le 30 juin, et non le 23, et l'on a institué une enquête pour savoir pourquoi elle avait été ajournée. Cette élection avait été ordonnée pour une date plus rapprochée. Le bref avait été émis au temps voulu pour qu'elle fût tenue plus tôt, mais elle ne le fut point. M. John Trerar, C. R., de Toronto, a été nommé commissaire, et il s'est rendu à Algoma pour faire son enquête. L'officier-rapporteur était un monsieur Plummer. Je ne pourrais pas entrer dans les détails sans faire lecture de toute la commission.

M. HAGGART : Assurément, les faits pourraient être exposés brièvement sans que l'honorable ministre fût obligé de citer la commission.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non, ils ne le pourraient pas. Le bref a été envoyé à l'officier-rapporteur assez tôt pour lui permettre de tenir l'élection le 23 juin. Au lieu de publier le bref, il le renvoya à Ottawa.

M. COCHRANE : N'aurait-il pas pu être assigné à la barre de la Chambre ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il avait évidemment reçu le bref à temps. Cependant, il le renvoya à Ottawa, et on le trouva en possession d'un des officiers de mon département. Il fut apporté par un messager à la chambre de cet officier sans un mot d'explication, et je ne puis dire pourquoi ce bref n'a pas été exécuté. L'élection a été tenue subséquemment.

M. WALLACE : Par le même officier-rapporteur ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui, le cas assurément demandait explication, et je ne trouve pas que l'explication ait été tout à fait satisfaisante.

M. WALLACE : Vous avez payé \$547 à un homme pour demander à cet officier-rapporteur pourquoi il n'avait pas tenu l'élection le 21 juin, plutôt que de la tenir le 30 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non pas demander pourquoi, mais découvrir pourquoi.

M. WALLACE : Le bref fut renvoyé au même président d'élection et celui-ci tint l'élection ; je voudrais savoir pourquoi il nous faut payer \$547 à M. Trerar simplement pour une question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si le bref émane de l'autorité légitime, le président d'élection doit s'y conformer, et il est très grave de ne pas le faire. Pareille chose pourrait avoir les conséquences les plus sérieuses sur l'ensemble de l'état politique du pays. Nous
M. FITZPATRICK.

voulons savoir pourquoi il ne s'est pas conformé au bref. L'honorable député de Northumberland-est (M. Cochrane) dit qu'on aurait pu l'assigner à la barre de la Chambre, mais ce mode est beaucoup plus coûteux que celui d'envoyer un homme à Algoma pour s'enquérir et pour examiner des témoins.

M. WALLACE : Ne pouvait-on pas demander à cet homme pourquoi il a différé de publier le bref ? C'était un officier du gouvernement.

M. SPROULE : Il est un autre point, savoir : si l'honorable député d'Algoma siège ici légalement en qualité de député de ce comté. Nous ne possédons pas de rapport de la commission, et nous ignorons si l'élection a été tenue régulièrement, ou non. Voilà une matière dont le comité des privilèges et élections devrait être saisi.

M. BORDEN (Halifax) : Malgré tout le respect que j'éprouve pour le ministre de la Marine et des Pêcheries, c'est agir, il me semble, d'une façon singulière que d'émettre une commission pour l'examen de la conduite du président d'élection, sans au préalable demander d'explications à celui-ci. Sa conduite a été ou régulière ou irrégulière. Dans le premier cas, il n'y avait pas besoin de commission ; dans le second, la première chose à faire était de lui demander une explication de sa conduite. Supposons qu'une corporation d'affaires nomme un agent pour faire certaine chose particulière, et que cet agent se conduise irrégulièrement, cette corporation émettra-t-elle une commission pour examiner sa conduite, sans lui demander d'abord une explication ? J'ignore si l'affaire est de nature à donner lieu à une commission ou non—nous ne sommes pas en possession des documents qui nous permettent d'en juger ;—mais, donnant au gouvernement le bénéfice du doute, et supposant que c'est une affaire dont un commissaire peut s'occuper, je ne pense pas qu'on fût d'aucune manière justifiable d'émettre cette commission, sans au préalable demander une explication que peut-être le gouvernement aurait pu obtenir moyennant un timbre de poste.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : On a tenté cela.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai compris que non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député n'a guère pu comprendre cela, d'après tout ce qu'on a dit à la droite.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai compris que le ministre de la Marine et Pêcheries avait dit qu'il était inutile de demander une explication, ce qui m'a fait croire qu'on n'en avait point demandé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La faute peut en avoir été à mon explication. Le directeur général des Postes (M. Mulock) a dit que ce cas était accompagné de circonstances si suspectes, que le gouvernement avait cru qu'il valait la peine d'émettre une commission pour savoir s'il n'avait pas publié le bref.

M. WALLACE : Quelles étaient ces circonstances ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le président d'élection avait reçu

l'ordre de tenir une élection, ce qu'il avait manqué de faire. Et il n'a pas donné d'explication.

M. WALLACE : En a-t-on demandé une ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, mais on n'en a reçu aucune. On s'est adressé à l'officier chargé de ces matières, le greffier de la Couronne en chancellerie, et celui-ci n'avait pas d'explication à donner. Nous avons cru que cette matière n'avait pas seulement une importance de parti, mais qu'elle avait une importance nationale, et que l'officier à qui était confiée la tâche de tenir une élection, devait tenir cette élection, ou sinon donner à la Chambre les raisons pour lesquelles il ne l'avait pas fait. Si on laissait passer ces choses sans enquête, chaque président d'élection pourrait prendre sur lui de dire : "Je sais que la Chambre des Communes ne s'en soucie pas, et je tiendrai ou ne tiendrai pas l'élection tout comme il me plaît." L'intention du gouvernement était de le punir dans le cas où cet officier eût été coupable de fraude volontaire, et l'on a émis la commission pour s'en assurer. Je pense que la Chambre conviendra que nous avons fait ce qu'il fallait.

M. SPROULE : Quel a été le résultat de l'enquête ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il sera produit en cette Chambre.

M. SPROULE : Mais il devrait l'être avant qu'on nous demande de voter cet item.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le résultat est absolument étranger à la question du vote de cet argent. La question est de savoir si la commission devait ou non être émise, et c'est ce à quoi le résultat de cette enquête est absolument étranger.

M. QUINN : Avant l'adoption de cet item, je désire dire qu'on aurait dû suivre un mode différent. Je comprends que nous votons maintenant les estimations de l'année finissant le 30 juin 1898. Il appert que le gouvernement a laissé s'écouler deux années sans consulter le comité nommé par cette Chambre dans le but de s'occuper précisément de questions comme celle-ci. Si l'on devait adopter des démarches relativement à l'investigation d'une élection tenue ou qui aurait dû l'être le 23 juin dernier, ces démarches, je crois, auraient dû être adoptées dans le comité sur....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mon honorable ami me permettra-t-il de l'interrompre ? Nous sommes disposés, et plus que disposés, à laisser l'item en suspens et à produire le rapport.

M. HENDERSON : Algoma n'est-il pas un des comtés où le président d'élection a discrétion quant à la tenue de l'élection ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est inutile de gaspiller le temps sur ce sujet. Nous allons laisser l'item en suspens et produire le rapport.

M. QUINN : Les item suivants vont-ils rester en suspens ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ceux-là sont tout à fait différents. Le solliciteur général (M. Fitzpatrick) donnera l'explication de chacun d'eux.

Pour pourvoir au paiement à des présidents du scrutin, énumérateurs et autres, des sommes retenues par les présidents d'élection dans les divisions électORALES suivantes :—

Alberta	\$2,519 05
Victoria-sud	135 11
Châteauguay	41 12

\$2,695 28

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick) : Cette matière est fort simple. Un homme nommé Quinn a été nommé président d'élection à Alberta. Après l'élection et après son rapport, il produisit des comptes pour sommes dues aux présidents du scrutin et aux énumérateurs se montant à \$13,800.-63. Ces comptes furent révisés par l'auditeur général, qui les réduisit à \$7,505.62. Le président d'élection avait reçu du gouvernement une avance de \$5,200, qu'il appliqua à payer les comptes, non tels que fixés par l'auditeur général, mais tels qu'il les alléguait. Il y eut conséquemment un déficit. Eh bien ! nous demandons à la Chambre de nous accorder \$3,719.05 pour payer les énumérateurs et les présidents du scrutin qui n'ont rien reçu d'après les comptes tels que fixés par l'auditeur général.

M. QUINN : La même explication s'applique-t-elle à Victoria-sud ?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Absolument, si ce n'est que dans le cas d'Alberta, le président d'élection a refusé de livrer l'argent en faisant parade d'un droit et en prétendant qu'il pouvait prétendre à cet argent. Dans les autres cas, les présidents d'élection ont fait défaut et sont disparus.

Pour prendre les mesures nécessaires pour empêcher la propagation de la tuberculose parmi le bétail dans tout le Canada. \$20,000

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'attention s'est beaucoup tournée, dernièrement, vers cette matière de la tuberculose parmi le bétail. J'ai été invité de tous côtés dans le pays à m'en occuper, et j'ai cru que dans l'intérêt de la santé publique comme de la santé des animaux mêmes, on devrait tenter, relativement au traitement de cette maladie, certaines études, ou, dans tous les cas, certain cours éducatif. Je constate qu'elle inspire assez de crainte dans tout le pays, et cette crainte, je crois, n'est pas absolument justifiée par les faits, car je suis convaincu qu'en somme, le bétail canadien est aussi sain, ou peut-être plus sain, que celui de tout autre pays. D'un autre côté, cette maladie existe au Canada, et je vois que, par suite de l'ignorance de la maladie et de la manière dont elle se propage parmi les troupeaux, les cultivateurs de tout le pays la laissent involontairement se répandre, alors qu'ils pourraient l'arrêter.

Je désire faire quelque chose pour renseigner les cultivateurs et les éleveurs relativement à cette maladie et à la manière dont on peut en arrêter la propagation, ainsi que pour leur apprendre ce qu'i

faut faire pour protéger la santé publique contre la propagation de la tuberculose, c'est-à-dire la consommation provenant du bétail. Je n'ai pas encore actuellement formulé les détails d'un plan par lequel ce but pourrait être atteint. On a assez parlé de compensation au sujet de l'abatage d'animaux, mais je me propose d'être en réalité très prudent avant de m'engager dans un plan de cette nature. Il est possible que dans tous les cas où l'on me démontrera clairement qu'il est absolument nécessaire, dans l'intérêt public, d'abattre des animaux, je puisse, en certaines occasions, ordonner l'abatage et alors me croire tenu d'accorder une indemnité en vertu de la loi qui requiert, dans d'autres maladies contagieuses, que dans le cas de l'abatage d'un animal malade, l'indemnité doit être du tiers de la valeur primitive de cet animal. Mais je puis dire que j'hésite fort, en vérité, à adopter un système régulier de compensation; et le crédit que je demande en ce moment n'est pas tel qu'il me permette de m'engager dans un système général de compensation. Non seulement cela, mais je me propose de ne recourir à aucun mode d'épreuve forcée. Je dis cela, afin que la population puisse ne pas avoir peur que je veuille adopter la conduite suivie dans quelques-uns des Etats-Unis, où l'Etat a entrepris de forcer la population à faire l'épreuve malgré elle. Ce n'est pas là ce que je me propose.

M. HENDERSON : Je désire signaler au ministre—je ne vois pas d'autre item à propos duquel je puisse mentionner la chose—une nouvelle maladie qui a éclaté sur les arbres fruitiers de la péninsule Niagara, et qui cause beaucoup d'alarme en cet endroit. Je pense qu'une demi-douzaine de députés, parmi lesquels je me trouvais, ont reçu l'autre jour des télégrammes insistant fortement pour qu'on adopte certain remède relativement à cette matière. J'ai compris que l'honorable député de Wentworth (M. Bain), le président du comité de l'agriculture, avait porté cette question à l'attention du ministre. J'espère, dans l'intérêt de la population de cette région, fort alarmée à ce sujet, qu'il vera à empêcher l'importation d'arbres affectés de maladie. On devrait, je crois, appliquer la prohibition absolue, si c'est nécessaire, pour empêcher la maladie de s'introduire dans le pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette matière m'a été signalée par des résolutions formelles qui me sont parvenues d'une assemblée tenue à Hamilton et d'une autre assemblée qui a eu lieu antérieurement dans la région de Niagara. J'ai pris ces résolutions en sérieuse considération. J'ai consulté les horticulteurs et les botanistes à ce sujet, et je me propose de faire une investigation qui me permette d'empêcher la propagation de la maladie. Jusqu'à présent, on l'a constatée seulement en quatre endroits dans tout le Canada, et je crois qu'il y a fort peu d'autres maladies que celle-là dans le pays. Cependant, je me propose d'examiner complètement la chose, et si, à la prochaine session, des mesures prohibitives de cette nature sont trouvées nécessaires, je demanderai au parlement de me donner le pouvoir de les mettre à exécution.

Immigration—Nouvelle somme nécessaire pour les dépenses générales de l'immigration.....\$25 000

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHEIERS : La raison de cela se trouve dans M. FISHER.

l'adoption du mode d'annoncer en Norvège, Suède, Danemark, Belgique Hollande et Allemagne, et les officiers du département croient que les frais de ces annonces s'éleveront à la somme demandée.

M. SPROULE : Le ministre de l'Agriculture veut-il nous renseigner au sujet des Galiciens qui ont traversé la frontière ? Je lis dans l'un des journaux du Nord-Ouest que nous avons dépensé \$1,000 pour les faire venir dans le pays, et que maintenant ils en sont partis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'item soumis à la Chambre est simplement pour des annonces, ainsi que je l'ai dit. Je n'ai aucune objection à faire à la question de l'honorable député, mais elle ne se rapporte pas au crédit que le comité est à examiner.

M. SPROULE : Mais ce crédit donne lieu à la question de savoir s'il est sage d'annoncer pour faire venir des gens dans le pays, et qui le quittent. Je pose la question au sujet de cet item, attendu que je n'en vois pas d'autres qui se rattachent à l'immigration et qui me fourniront l'occasion d'obtenir l'information que je demande.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'avoue que l'honorable député est dans son droit en demandant cette information, mais je ne l'ai pas. Tout ce que je sais, c'est que ce crédit est pour les fins que j'ai mentionnées.

M. WALLACE : Dans ce cas, le ministre peut laisser l'item en suspens.

M. SPROULE : Il pourra nous donner ce renseignement en dernière épreuve.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je le fournirai en dernière épreuve.

Milice—Gratifications aux officiers à pensionner, y compris \$2,000 au lieutenant-colonel Bacon, major de brigade, nommé le 14 décembre 1866, et qui a donné sa démission le 14 décembre 1883 pour accepter une nomination dans le service civil.....\$12,140

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je dois dire que cet item se rattache principalement à la retraite probable de certains professeurs du Collège militaire de Kingston qui ont été mentionnés au cours de la discussion sur ce sujet. Ces officiers recevront une gratification proportionnée à la durée de leur service.

M. HAGGART : Pourquoi donnerions-nous une gratification à un officier qui est entré dans le service public ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le colonel Bacon que plusieurs députés de la gauche connaissent, a été 30 ans à notre emploi. Durant les dix-sept premières années, il a agi à titre de major de brigade ou sous-adjutant général. Dans le cours ordinaire des choses, il aurait eu droit en se retirant à une gratification considérable. Après trente ans de service, il se retire pour aider à l'efficacité du service. C'est maintenant un vieillard et incapable de nous servir comme il en avait l'habitude. Je crois qu'il a plus de soixante et dix ans. La gratification de retraite qu'il recevra est peu élevée. Son revenu actuel est de \$1,000 à \$1,500, de sorte que suivant le présent mode, il recevra

seulement \$500. Nous recommandons cet item au comité comme étant une gratification juste, à ajouter à une petite pension.

Contingent militaire pour représenter le Canada au jubilé de la reine, à Londres, Angleterre \$10,000

M. BERGERON : Est-ce en plus des \$26,000 que nous avons votés l'autre jour ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne pense pas que nous soyons obligés de dépenser cette somme, mais il peut arriver que le contingent soit retenu plus longtemps que nous ne le croyons, à cause d'une grande revue qui doit avoir lieu, et s'il y prend part, les dépenses augmenteront. Je ne sais pas si j'empiète sur les privilèges de mon honorable ami, le directeur général des Postes, en disant que les dépenses que nous faisons pour ces fêtes, seront plus que remboursées par la vente des timbres-poste du jubilé.

Subvention pour le transport des malles entre le Canada et Terre-Neuve pendant les saisons de 1893-4-5..... \$2,510 40

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est une vieille dette, apparemment, qu'on me dit être due par mon département pour services effectués de temps à autre.

M. HAGGART : Cela dépend du ministère des Postes.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non, ces subventions dépendent du ministère du Commerce. Je dirai à mon honorable ami, le leader de la Chambre, que c'est une vieille dette qu'il faudra apparemment payer. Je connais un peu les circonstances, mais je prie le comité de considérer ce sujet comme étant encore en délibération. La réclamation a été faite il y a quelque temps, et les employés de mon ministère paraissent croire qu'il faudra la payer. Les intéressés ont demandé à être payés, ou un consentement pour qu'ils puissent intenter une action en recouvrement. Je ne sais pas s'il a été décidé finalement de payer.

M. BORDEN (Halifax) : De fait, les intéressés ont transporté les malles, qu'ils eussent ou non un contrat, et conséquemment, il n'est que juste qu'ils soient payés.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je le crois, mais le contrat entre eux et le gouvernement de Terre-Neuve n'a pas été produit. J'ai cru qu'il était préférable de voir le contrat en vertu duquel ils ont effectué le service. Il n'est pas au Canada, mais nous avons écrit demandant qu'on nous l'expédie.

M. HENDERSON : A mon avis, quand il s'agit de comptes que l'ex-gouvernement n'a pas payés, le présent gouvernement doit les examiner avec soin.

Le MINISTRE DU COMMERCE : On m'a dit que c'est un compte que l'ex-gouvernement n'a pas payé. Quand il s'agira de comptes dus par l'ex-gouvernement, je promets à l'honorable député (M. Henderson) que j'userai de prudence avant de les payer.

Communication hebdomadaire entre Québec et le Bassin de Gaspé, du 1er juillet 1897 au 30 juin 1898, par steamers touchant à des ports intermédiaires..... \$5,000

M. TAYLOR : J'ai regardé partout pour voir si l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) ou quelques-uns de ses collègues, les Patrons, étaient présents. Ils ont dans leur programme un article qui proteste contre ces subventions aux steamers. Ils devraient être ici pour protester contre ce crédit.

M. LEMIEUX : Je n'ai pas souvent pris la parole durant cette session, et je n'ai pas l'intention de faire un long discours, mais on me permettra de remercier de tout cœur le leader de la Chambre, l'honorable ministre du Commerce, d'avoir bien voulu insérer dans le budget une subvention de \$5,000 pour une communication par steamers entre Québec et le Bassin de Gaspé. Cette petite subvention permettra de fréter un steamer qui établira un service hebdomadaire entre Gaspé et les autres parties de la province de Québec.

Je dois dire que le comté de Gaspé, le plus ancien du Canada, est peut-être le seul qui n'a pas de communications par chemin de fer. Pendant des années et des années, mes électeurs ont agité la question du chemin de fer, mais sans résultat pratique. Afin de venir en aide à la population du comté, l'ex-gouvernement accorda de larges subventions pour un service par steamers entre Dalhousie N.-B., et le Bassin de Gaspé. Je dois dire que je n'objecte pas à cette subvention, parce que le service est excellent, et cette partie du pays le mérite. A part le commerce qui en profite, à cette saison de l'année, grâce à cette communication par steamer, des milliers de touristes et de sportsmen, de toutes les parties de l'univers, viennent visiter le comté de Gaspé. J'ajouterai, comme souvenir personnel, que l'année dernière, durant ma campagne électorale, j'ai eu le plaisir de voir M. Ruyard Ripling, le célèbre poète anglais, qui ne pouvait cesser d'admirer les beautés de cette partie du pays. De fait, je suis sûr que Ruyard Ripling était inspiré par la nature pittoresque de Gaspé quand il a écrit son magnifique poème sur le Canada.

Maintenant, parlant de choses pratiques, il est vrai que la partie sud de Gaspé, c'est-à-dire la partie qui fait face à la Baie des Chaleurs, a été bien traitée par le gouvernement, mais la partie nord a été complètement négligée. Entre le Bassin de Gaspé et Cap Chatte, distance de 150 milles à peu près, avec une population de dix mille âmes dispersée le long de la côte, aucune communication n'a été accordée. Cette population est en partie composée de pêcheurs. Il n'y a pas de steamers qui font le service entre ces deux localités.

M. BERGERON : Le *Campana* ne passe-t-il pas là ?

M. LEMIEUX : Oui, mais il ne veut pas y arrêter. Comme résultat, les pêcheurs sont entièrement laissés à la merci de quelques marchands rapaces, qui, à l'automne, achètent leur poisson et autres produits à un prix infime. Les pêcheurs ne sont pas même payés en espèces. Ils reçoivent des provisions en échange. Cet état de choses a causé des abus que cette Chambre connaît bien. L'année dernière, les pêcheurs ont essayé de vendre leur poisson à certaines maisons de Québec, mais sans

succès, faute de communication. J'ai vu moi-même quelques-uns de ces pêcheurs qui avaient passé la nuit en pleine mer, dans de petits bateaux, à attendre le passage d'un steamer afin d'expédier leur poisson à Québec.

M. CASGRAIN : Vendent-ils leur poisson à Le-Boutillier et Robin, et Colas et Cie ?

M. LEMIEUX : Oui, c'est là l'embarras. Ils vendent leur poisson à ces compagnies à un prix insignifiant. Ils veulent avoir de la concurrence afin de vendre leur poisson plus cher.

M. CASGRAIN : La maison Renaud, et presque toutes les maisons de Québec font affaires avec LeBoutillier et Cie.

M. LEMIEUX : Je disais que les pêcheurs devaient attendre, en pleine mer, le passage des steamers afin d'expédier leur poisson à Québec. Quelques-uns réussissaient, mais le plus souvent, ils revenaient avec leur poisson, les capitaines de steamers refusant de stopper. Il est stipulé que, avec ce service, le steamer touchera à tous les ports entre Gaspé et Cap Chatte, donnant à cette population les facilités de communication qu'elle a le droit d'avoir. Je suis sûr que cela va permettre à ces gens de vendre leurs produits plus profitablement, la concurrence étant la vie du commerce. De plus, cette partie du pays si riche en ressources naturelles, sera développée par ce service.

M. CASGRAIN : Quel steamer ira là moyennant cette subvention ?

M. LEMIEUX : Je ne connais pas les règlements du département, mais je suppose que lorsque cette subvention sera votée, des soumissions seront annoncées.

M. CASGRAIN : Vous ne pouvez certainement pas avoir un steamer qui ira là moyennant \$5,000 par année.

M. LEMIEUX : Je sais que la subvention est peu considérable.

M. CASGRAIN : Vous avez maintenant le *Campana*.

M. LEMIEUX : Le *Campana* fait le service entre Montréal et Pictou et Summerside et Charlottetown, mais il ne touche pas à la partie nord de Gaspé.

M. BERGERON : Il y toucherait, s'il avait les \$5,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non.

M. LEMIEUX : Non, j'ai vu M. Garneau, un des directeurs de la compagnie, et il m'a dit qu'il n'y aurait aucun bénéfice pour eux d'arrêter entre Cap Chatte et le Bassin de Gaspé. Je dois dire que la compagnie qui est propriétaire du *Campana* est très importante; elle a un magnifique steamer et fait un excellent service. Le steamer va directement de Montréal à Québec, touchant à Pointe-au-Père, Bassin de Gaspé, Percé, et quelquefois à Cape-Cove.

Durant l'élection de 1896, j'ai dû faire ma campagne électorale dans un petit bateau, le *Campana* ne voulant pas arrêter pour un ou deux passagers.

M. LEMIEUX.

ou pour un baril de poisson. La compagnie prétend que le commerce n'est pas assez considérable pour l'induire à faire escale. J'ajouterai que le *Campana* est employé pour les touristes, et il a certains voyages à date fixe annoncés depuis des mois d'avance au Canada et aux États-Unis. Il ne veut pas arrêter pour ce petit trafic de la partie nord du comté de Gaspé, mais un petit steamer, disons de 300 tonneaux, pourrait faire un commerce profitable. Les habitants de la côte pourraient alors expédier leur poisson et leurs pommes de terres à Québec, et acheter leurs provisions à meilleur marché qu'ils ne les paient maintenant dans les petits magasins établis dans ces petits ports. Depuis des années et des années, les habitants de Gaspé sont à la merci de quelques marchands rapaces tels que les Robin et autres.

M. CASGRAIN : Oh !

M. LEMIEUX : J'ai des amis parmi eux, mais je dis que les habitants de Gaspé ont été à la merci de ces marchands. Ils sont obligés de vendre leur poisson moyennant un prix ridiculement peu élevé, et ils ne sont pas payés en espèces. Ils sont payés en provisions, et quelquefois, ils ne voient pas une cent de toute l'année. Mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) ne devrait pas objecter à ce crédit, parce que lorsque ce service sera établi, les pêcheurs de Gaspé pourront faire le commerce avec les marchands de Québec. C'est réellement une subvention pour Québec.

Le seul représentant qui ait jamais travaillé pour le comté de Gaspé a été feu le Dr Fortin, qui était un franc conservateur, mais qui a pris les intérêts de ce comté. Depuis le temps où il en était le représentant, le comté a été complètement négligé. C'est le plus vieux comté du pays, cependant, chose étrange, c'est le seul qui ait été privé de communications par chemin de fer, et le présent parlement ne sera pas dissous sans que je demande un chemin de fer pour le comté de Gaspé. En attendant, je dois me contenter de cette petite subvention de \$5,000, et je dois en même temps remercier le leader de la Chambre (sir Richard Cartwright) de la courtoisie qu'il a manifesté envers mes électeurs et envers moi-même.

La première fois que je lui ai parlé de cette question, je lui ai fait voir la statistique, et quand il s'est rendu compte du trafic, qui se faisait dans ce comté, l'honorable ministre m'a promis qu'une subvention serait accordée. Ce soir, je suis heureux de pouvoir le remercier cordialement, et je suis sûr que le comté saura reconnaître ce que l'honorable ministre a fait pour lui.

Sir ADOLPHE CARON : Après la description intéressante que l'honorable député (M. Lemieux) vient de nous faire de Gaspé et de son trafic, je dois dire que je ne comprends pas bien pourquoi nous serions obligés de fournir \$5,000 pour établir un nouveau service. L'honorable député (M. Lemieux) a eu raison de dire que Gaspé est l'un des plus anciens comtés de la province de Québec, mais à venir à l'époque où l'honorable député (M. Lemieux) a été élu pour le représenter, les communications par steamers étaient suffisantes pour les besoins du commerce.

L'honorable député nous dit que la compagnie actuelle croit que le trafic n'est pas suffisant pour qu'elle laisse son steamer toucher à ces différents

ports pour prendre un baril de poisson, suivant l'expression de l'honorable député, ou certains autres produits que les pêcheurs expédient à Québec. Pourquoi payer \$5,000 de plus pour établir une nouvelle ligne dans le but d'aider à un commerce qui n'est pas suffisant pour induire le présent steamer à toucher à certains ports? Tout en désirant donner toutes les facilités possibles au commerce dans les différentes parties de la province de Québec, cependant, l'information que l'honorable député (M. Lemieux) nous donne, ne justifie pas la Chambre de voter \$5,000 pour établir une nouvelle ligne, quand le commerce n'est pas assez considérable pour induire le steamer actuel à toucher à tous ces petits ports. Je ne pense pas qu'il soit possible pour l'honorable député de convaincre la Chambre que cette nouvelle ligne doive être établie moyennant \$5,000 par année.

M. HENDERSON: Je dirai simplement que, comme j'habite très loin de Gaspé, cette subvention me paraît avoir un goût de poisson. D'un autre côté, je crois que nous ferions mieux d'accorder ce crédit et de ne pas perdre plus de temps.

Communication par steamers entre
Port-Mulgrave, Arichat, Canso, Guys-
borough, et Port-Hood, pendant les
années 1893-95—Montant périmé à vo-
ter de nouveau..... \$7,000

Le MINISTRE DU COMMERCE: Ce crédit est destiné à M. Roderick Macdonald, bien connu sans doute de plusieurs députés de la gauche. Le service a été effectué et l'argent a été voté, mais le crédit est périmé.

M. HAGGART: Pourquoi la somme n'a-t-elle pas été payée?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je ne peux pas précisément dire pourquoi, sauf qu'il paraît y avoir eu certain différend. M. Macdonald n'avait pas signé le contrat, ainsi qu'il le devait, mais il a fait le service entre ces différents ports.

M. BERGERON: Étais-ce au moyen du steamer *Rimouski*?

Le MINISTRE DU COMMERCE: Oui.

Pour payer les services d'un avocat et
autres dépenses se rattachant au ren-
voi de la question des pêcheries, pour
soutenir l'appel en faveur du Canada,
devant le comité judiciaire du Conseil
privé..... \$8,000

M. HAGGART: Faut-il payer \$8,000 pour plaider cette cause devant le comité judiciaire du Conseil privé?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: C'est la somme que le ministre de la Justice m'a dit être le montant probable à payer. M. Christopher Robertson a plaidé la cause devant la cour Suprême, et ses services ont été retenus pour la plaider devant le Conseil privé, et il y aura avec lui un avocat anglais.

M. CASGRAIN: Je ne pense pas que la somme soit trop élevée. Je sais que cet avocat est déjà allé plaider en Angleterre des causes moins importantes et qu'il a reçu \$5,000 ou \$6,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je dois dire que cette cause est une des plus importantes que nous ayons eues. M. Christopher Robinson a fixé ses honoraires à \$5,000.

M. CASGRAIN: Et il doit avoir cette somme.

M. POWELL: Quel est le résultat de cette enquête?

Pour couvrir la dépense qu'a faite
le Dr McPhail, de Montréal, dans
l'étude scientifique de la cause du
noircissement du homard en con-
serve..... \$2,185 45

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Le résultat est véritablement satisfaisant. Je crois que le Dr McPhail a trouvé le moyen d'empêcher le noircissement du homard. Il a lui-même conduit l'enquête dans les établissements de conserves des provinces maritimes, en compagnie d'un autre médecin de Montréal. A son retour, il a continué ses recherches au collège McGill, mais il a constaté qu'il n'avait pas là les appareils scientifiques suffisants pour lui permettre de compléter son étude, et il a demandé au ministre la permission de terminer ses travaux à la *London University*, et naturellement, nous y avons consenti. Le montant de son compte est de \$2,185 pour dépenses. Je voulais l'inclure dans le crédit destiné aux pêcheries, mais l'auditeur a cru qu'il valait mieux en faire un crédit spécial. Il a constaté que la cause du noircissement est la bactérie et il se propose de le détruire au moyen d'antiseptiques. Je ne peux pas dire positivement que l'enquête a réussi, mais tout porte à le croire.

Sauvages—Manitoba et Territoires du Nord-
Ouest—Pour pourvoir à l'achèvement des
bâtimens de l'école industrielle d'Elk-
horn et à leur ameublement..... \$5,000

M. HAGGART: Il est temps de mettre fin à ces dépenses pour ces écoles industrielles. Une somme énorme a été dépensée pour cette fin, et plusieurs députés du Nord-Ouest ont blâmé cette dépense. Ils disent que le coût de l'enseignement donné aux sauvages excède de beaucoup celui de l'enseignement donné aux blancs.

Le MINISTRE DU COMMERCE: C'est vrai, et le ministre de l'Intérieur s'occupe de cette question. L'honorable député sait que ce mode n'a pas été inauguré par le présent gouvernement, qui va étudier avec soin toute la question.

M. HENDERSON: Puis-je me permettre de demander au leader du gouvernement si c'est là l'objet de la visite du ministre à Winnipeg?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Non. Si l'honorable député désire avoir une explication catégorique je la lui fournirai.

Pour pourvoir au paiement des gratifi-
cations à des fonctionnaires mis en
disponibilité au Manitoba et dans les
Territoires du Nord-Ouest..... \$5,630 78

M. WALLACE: Quels sont ceux qui recevront ces gratifications?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Il y en a 36 en tout, et je déposerai la liste sur le bureau de la Chambre.

M. TAYLOR : L'année dernière, l'honorable ministre de l'Intérieur était absent ainsi qu'il l'est aujourd'hui, mai le gouvernement avait confié les détails au ministre de l'Extérieur, l'honorable député de Québec-ouest. Le gouvernement manquait-il de confiance dans cet honorable député qu'on ne le voit plus aujourd'hui à la tête de ce département ?

M. DOBELL : La multiplicité de mes engagements m'en ont empêché.

Montant nécessaire pour payer des réclamations se rattachant à la vente de certains lots dans la ville de Banff, faite avant l'adoption de l'acte relatif au pare des montagnes Rocheuses, 1887..... \$2,500

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Ce sont des réclamations qui sont en suspens depuis un certain nombre d'années. Ces personnes avaient acheté des lots à Banff de l'agent du gouvernement qui leur avait accordé une promesse de vente et ils avaient fait des améliorations sur ces lots. Ces derniers furent repris sous prétexte qu'ils avaient été illégalement vendus et ces personnes réclament des dommages. Un commissaire fut chargé de faire une enquête sur cette affaire et après beaucoup de difficultés il fut décidé de leur donner un montant considérable, il est certain, bien plus bas que les montants qu'elles réclamaient.

M. HAGGART : La réclamation a été soumise à l'ancien gouvernement, et le rapport du ministre de la Justice déclarait que leur réclamation était mal fondée, mais je suppose que vous avez reçu dernièrement un autre rapport à ce sujet du département de la Justice ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, mais dont je ne suis pas prêt à faire connaître la nature. Je ne me base pas pour dire ceci sur des raisons légales. Nous avons cru qu'il était de notre devoir de payer ces personnes qui avaient acheté les lots de bonne foi et y avaient fait des améliorations.

M. CLANCY : Leurs causes ont été réglées sur un principe d'équité ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui.

M. CLANCY : MM. Williamson et Taylor ont une réclamation contre le gouvernement pour dommages causés à leur propriété dans la ville de Chatham. Ils réclament \$250. Le crédit fut voté, mais le département ne voulut pas certifier le chèque tant que l'ingénieur en chef n'aurait pas donné son certificat. Ce dernier ne connaissait rien de l'affaire et ne voulut pas certifier le chèque, et ces personnes n'ont pas été payées.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En quelle année cela est-il arrivé ?

M. CLANCY : Un arrangement fut conclu en 1892, et j'espère que le ministre des Travaux publics va voir à ce que le montant dû soit payé.

Pour pourvoir au paiement de gratifications à des employés temporaires du département de l'Intérieur. (Les paiements à même ce crédit seront imputés sur les différents services contrôlés par ce département..... \$6,000

M. DAVIES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ai ici une liste des montants payés à chaque employé temporaire destiné. Ils étaient 36 en tout.

M. HAGGART : Déposez la liste sur le bureau de la Chambre, et il pourra y être fait allusion lorsque nous discuterons le budget en dernière épreuve. On a l'habitude de les payer par arrêté du conseil.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La somme d'argent doit être votée. Vous ne pouvez payer le montant par un arrêté en conseil, mais vous devez obtenir un crédit du parlement.

M. HAGGART : Mais vous pouvez faire adopter le crédit d'une manière générale.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est bien là ce que nous faisons, nous demandons qu'il soit adopté en bloc. Mais nous avons cru qu'il était préférable de le disposer de cette manière.

M. BERGERON : Mais si ceci est nécessaire pour ce département, comment feront les autres départements pour remplir les mêmes obligations à l'égard de leurs employés ?

M. HAGGART : Jusqu'ici, ces gratifications ont toujours été votées et quelques-unes d'entre elles pour des sommes presque aussi considérable que celle-ci.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oui, elles ont toutes été votées.

Gouvernement des territoires du Nord-Ouest—	
Écoles dans les territoires non organisés.....	\$5,000
Autre montant nécessaire pour le subside au gouvernement du Nord-Ouest, à être payé d'avance semi-annuellement.....	\$40,000
	<u>\$45,000</u>

M. BERGERON : Quelles sont ces écoles ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est le crédit habituel.

M. HAGGART : Il me fait l'effet d'être de \$5,000 plus élevé.

M. BERGERON : Il est bien malheureux que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ne soit pas ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous allons laisser cet item de \$5,000 de côté pour le moment.

Une VOIX : Donnez les renseignements en dernière épreuve.

Le MINISTRE DES FINANCES : Très bien, nous donnerons les renseignements.

Douane.—Montant supplémentaire nécessaire pour faire face aux appointements et frais de voyage d'inspecteurs de ports et d'agents du service de surveillance.....	\$ 6,250
Somme nécessaire pour payer les dépenses d'un service de surveillance spécial.....	FAÇ

Montant à verser au département de la Justice pour être déboursé par lui et dont il lui sera rendu compte pour le service de surveillance secret.....	5,000
Paiement de services à John Reid.....	200

M. WALLACE: L'honorable contrôleur des Douanes (M. Paterson) voudrait-il expliquer le premier item ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Le montant supplémentaire est requis pour payer des salaires.

M. WALLACE: Le crédit demandé dans le budget principal était presque aussi considérable que celui de l'année dernière. Comment se fait-il que ce nouveau montant soit requis ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Le crédit mentionné dans le budget principal était le même que celui de l'année dernière. Mais il y a eu des dépenses cette année qui n'existaient pas l'année dernière. Mon honorable ami doit se rappeler que M. McKay a été nommé inspecteur. Bien que le crédit principal ait été de \$48,750, les dépenses durant l'exercice de 1895-96 n'ont été que de \$46,327.05. Mais M. McKay, qui a été nommé, comme le sait l'honorable député (M. Wallace), sous son administration, n'avait reçu qu'un mois ou deux de salaire, et on n'avait pas mentionné dans le budget principal son salaire de \$1,666, ainsi que ses dépenses de voyages qui s'élevaient à \$400. M. Clute était inspecteur à New-Westminster. Il reçut \$400 en cette qualité et son salaire à ce moment. L'importance croissante de la Colombie-Anglaise eut pour effet de l'obliger à consacrer tout son temps au travail.

En 1895-96, le montant de \$46,589 ne fut pas dépensé en entier, ce qui laissa une balance non dépensée de \$2,161. Tel étant le cas, l'honorable député peut dire tout naturellement: vous n'avez pas besoin d'un crédit aussi élevé, puisque vous avez encore une balance qui n'est pas dépensée. Je vais faire connaître les montants supplémentaires qui portent à \$8,666 de plus le montant fixé dans le budget principal. Le crédit de \$1,600 pour M. McKay; et ses dépenses de voyages, \$400. La nomination de M. Jones comme chef du service de surveillance avec un salaire de \$1,600. Nous avons l'intention, à part cela, de nommer deux autres aides-inspecteurs avec un salaire de \$1,500 chacun, et leurs dépenses de voyage, \$400 chacun. Ce qui constitue un total de \$8,666, que nous devons payer comme dépenses imprévues en plus des dépenses annuelles de 1895-96, ce qui est \$2,000 de moins que le montant fixé dans les estimations. Nous avons déduit ce montant des \$8,666, qui laisse une somme de \$6,500 que nous demandons à la Chambre d'adopter.

M. WALLACE: Vous créez deux nouvelles positions.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Je prends deux employés depuis très longtemps dans le service et sur le rôle de paie des ports de Montréal et Kingston; et c'est mon intention de leur confier le soin d'aider l'inspecteur. Ces employés sont M. Lemieux, qui fait partie du service à Montréal depuis vingt ans, et M. Shaw, de Kingston, qui est dans le service depuis à peu près le

même temps. Le salaire de M. Lemieux était de \$1,000 et celui de M. Shaw de \$1,200. Comme sous-inspecteur, ils recevront \$1,500. Je demande à la Chambre de m'accorder ce crédit, de sorte que si je trouve nécessaire de les faire agir tout le temps en qualité de sous-inspecteurs, ils puissent être payés à même ce crédit. J'ai constaté et je suis persuadé qu'il en a été de même pour les honorables députés, que l'inspection des ports n'a pas été faite jusqu'ici comme elle aurait dû l'être, et les résultats de cet état de choses ont été tout à fait contraires à l'intérêt public. J'ai l'intention de faire inspecter les ports beaucoup plus souvent qu'auparavant. Cette partie du service est négligée à plusieurs endroits depuis nombre d'années, et nous avons découvert de nombreuses irrégularités à plus d'un port. Les percepteurs ont prétendu que le département ne faisait pas son devoir, et que les ports n'étaient pas inspectés assez souvent.

M. WALLACE: L'honorable ministre a pris des employés dans le service à Kingston et à Montréal. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les remplacer, le personnel est assez nombreux pour lui permettre de se passer des services de ces deux hommes.

M. HAGGART: L'honorable monsieur a destitué un employé de son département pour des raisons d'économie, et il demande un crédit plus considérable pour les salaires des employés de son département que ses prédécesseurs. Il a déclaré qu'une des raisons pour lesquelles il avait destitué M. Webster, c'est qu'il n'avait plus besoin de lui; cependant il a non seulement demandé le montant tout entier requis pour l'administration de cette branche du département l'année dernière, mais même un montant supplémentaire.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Webster faisait partie du service intérieur dans mon département, et nous avons cru que nous pouvions nous dispenser de ses services. Personne n'a remplacé M. Webster. Ces employés sont destinés au service extérieur.

M. QUINN: Est-ce l'intention du gouvernement de remplir bientôt la position de sous-percepteur à Montréal ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Non, ce n'est pas l'intention du gouvernement.

M. LEMIEUX: Tandis que nous sommes à discuter cet item, je demanderais au contrôleur des Douanes si un arrangement quelconque a été conclu entre le gouvernement et les héritiers de feu M. O'Hara. J'ai compris qu'il avait une réclamation contre le gouvernement pour avoir agi en qualité de percepteur des douanes dans le port de Montréal durant trois ans. Je crois exprimer le sentiment de la classe commerciale de Montréal, en demandant au gouvernement de régler cette réclamation avec sa famille.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Rien n'a été fait dans ce sens; cela nécessiterait l'adoption d'un crédit spécial par la Chambre. J'ai écouté avec beaucoup d'attention la demande faite en faveur de la famille de M. O'Hara. Il y a plusieurs autres personnes dans la même position

et dont les réclamations ont été transmises au département. Elles ont été soumises au Conseil l'année dernière et cette année sans qu'il soit pris de décision à leur sujet.

M. BERGERON : J'ai compris que l'honorable ministre avait dit, il y a quelque temps, que ces réclamations étaient encore sous la considération du gouvernement.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Elles le sont cette année, et elles pourraient bien l'être encore l'année prochaine.

M. WALLACE : J'ai cru comprendre que le contrôleur avait dit que M. Jones est nommé officier du service de surveillance spécial. Son salaire est-il compris dans ces \$5,000 ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il y avait un crédit de \$5,000 pour un croiseur additionnel qu'il est possible que nous jugions à propos d'ajouter. Ceci est un crédit demandé par mesure de précaution et afin que nous puissions avoir l'argent si nous en avons besoin. Ce n'est pas pour payer le salaire de M. Jones.

M. HAGGART : Il y a un autre item que l'honorable ministre voudra bien expliquer.

Somme nécessaire pour payer les dépenses
d'un service de surveillance secret..... \$5,000

Si je comprends bien ceci, le département des Douanes va payer ce montant au ministre de la Justice, et ce dernier pourra disposer de ces \$5,000 comme bon lui semblera.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Ce crédit a été aussi placé par moi-même. On a jugé nécessaire d'avoir une certaine somme d'argent pour payer les officiers du service de surveillance secret, et je préfère, en tant que mon département y est concerné, que cette somme soit transférée au département de la Justice et dépensée par ce dernier. Les termes de cet article sont clairs, de sorte que les honorables députés peuvent comprendre à quoi ce crédit est destiné. Inutile pour moi de dire à l'honorable député (M. Haggart) qui le sait parfaitement, que la contrebande est devenue une question sérieuse dans différentes parties du Canada, je pourrais même dire très sérieuse; de vigoureux efforts ont été faits par le gouvernement et continueront de l'être pour mettre une fin à cet état de choses autant que cela est possible. Pour atteindre ce but, la dépense de certaines sommes d'argent est nécessaire, mais ce sont là de ces choses dont on voit le coût sans percevoir distinctement les profits.

Vous constaterez dans les estimations une dépense supplémentaire sans trouver dans les revenus de mon département quelque chose qui puisse compenser cette dépense, mais vous trouverez, je l'espère, dans les rapports de votre département du Revenu de l'intérieur une augmentation dans les recettes. Si nous réussissions à arrêter ce trafic illégal, les dépenses seront encourues par le département des Douanes, mais le résultat se trouvera dans l'augmentation des recettes du département de mon honorable ami, le contrôleur du Revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière).

M. PATERSON.

M. HAGGART : Je n'ai aucun doute que le département des Douanes va percevoir des profits proportionnés à la dépense encourue. Mais je suis opposé au principe qui consiste à accorder une somme d'argent considérable à un membre quelconque du gouvernement, au sujet de laquelle il n'aura aucun compte à rendre à l'auditeur général, et sur laquelle la Chambre n'aura aucun contrôle. On s'est toujours opposé à cela. Il y a vingt ou vingt-cinq ans, lorsque cette question fut soulevée dans la Chambre et que l'on voulut en venir à une décision, les honorables députés de la droite qui étaient alors dans l'opposition s'y opposèrent de toutes leurs forces. Ils s'opposèrent malgré le fait que le gouvernement offrit à cette époque de soumettre les reçus au chef de l'opposition pour démontrer que l'argent n'avait été employé qu'à un but justifiable. On veut placer \$5,000 entre les mains du ministre de la Justice, qui pourra les dépenser comme bon lui semblera sans avoir de compte à rendre à personne.

M. LANDERKIN : Quel était le montant du crédit auquel on a déjà objecté ?

M. HAGGART : Il n'y a pas eu de crédit de ce genre de voté durant les deux dernières années.

M. LANDERKIN : Je veux faire allusion au crédit voté il y a vingt ou vingt-cinq ans.

M. HAGGART : \$15,000.

M. LANDERKIN : Le crédit actuel n'est que de \$5,000. Je crois que le montant primitif était de \$50,000.

M. WALLACE : Je me souviens, il y a vingt ou vingt-cinq ans, bien que n'étant pas en parlement à cette époque, que l'on jugea nécessaire dans ce temps là, par suite de l'invasion des féniens dans le pays, d'envoyer des hommes dans le camp ennemi, mais on ne pouvait indiquer la destination de l'argent. Cette dépense était justifiable sous ce rapport.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Bien que le moment ne soit pas convenable pour prolonger la discussion sur cette question, je puis dire à la Chambre que la contrebande dans le Saint-Laurent a atteint de telles proportions et causé des dommages si considérables à notre revenu, que les moyens les plus énergiques doivent être pris pour y mettre fin. Nous ne pouvons traiter publiquement avec les délateurs dans une question de cette nature. Si nous faisons connaître leurs noms et les montants qu'ils reçoivent, nous mettrons leurs vies en danger et détruirons complètement leur utilité. Je crois que c'est là un de ces cas au sujet desquels nous pouvons conclure un arrangement par lequel le chef de l'opposition prendra connaissance des comptes et des divers moyens qui ont servi à dépenser l'argent, et lorsque nous discuterons le budget en dernière épreuve, je serai en position de dire à l'honorable monsieur si nous pouvons en venir à une entente sur ce point. Je crois que cela se fait en Angleterre, et c'est une chose que les honorables députés ont certainement le droit de demander.

M. HAGGART : Nous serons satisfaits de cela.

M. WALLACE : En ma qualité de membre du troisième parti dans cette Chambre, je ne crois pas que cela me satisfasse. Ce n'est pas aujourd'hui le temps de discuter cette question, et nous devrions mettre ces trois items de côté.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL : Il est absolument nécessaire, suivant moi, d'en finir avec cette question de la contrebande, et d'atteindre non pas le malheureux dont l'emploi consiste à transporter des liqueurs dans sa goélette de Saint-Pierre et Miquelon ou de tout autre endroit, mais d'atteindre l'homme qui fournit les fonds nécessaires et induit ce malheureux à se lancer dans ce commerce illécite. Il n'y a, suivant moi, qu'un moyen d'atteindre ces hommes. Lorsque l'on a affaire à des gens de ce calibre, nous devons nous servir de moyens que, dans les circonstances ordinaires, il nous répugnerait de nous servir. J'ai constaté que nous ne pouvions atteindre ce résultat qu'en faisant usage d'argent, et cela à bon escient. C'est là le seul moyen d'atteindre le but que nous poursuivons. Nous voulons faire disparaître ce trafic. Il doit exister un moyen quelconque qui puisse permettre de soumettre ces comptes au chef de l'opposition ou à quelque autre membre de la gauche, afin d'indiquer ce à quoi a été dépensé cet argent. Il me semble que les honorables députés conviendront avec moi que le seul moyen de faire disparaître ce trafic est d'atteindre les personnes qui résident dans les villes et fournissent l'argent pour faire ce commerce et qui naturellement en retire les profits.

M. WALLACE : Je n'ai aucun doute que les droits élevés imposés sur le tabac et les spiritueux vont stimuler les contrebandiers. Le gouvernement va s'apercevoir qu'il a fait une erreur quant à ce qui concerne le revenu, mais ce n'est pas mon intention de discuter ce point maintenant. Je constate que le contrôleur des Douanes a ici une somme de \$6,250 destinée à payer les inspecteurs. L'explication qu'il en a donnée ne s'applique qu'au crédit de l'année dernière, et que ces \$6,250 sont une somme supplémentaire pour les inspecteurs. Vous pouvez dire sans crainte de vous tromper que les \$5,000 seront destinés aux officiers du service de surveillance spécial. A part cela, il y a un deuxième item du montant requis pour couvrir les dépenses du service de surveillance spécial, et le contrôleur des Douanes nous dit qu'il est possible que cette somme soit employée à affréter un steamer dans le golfe à quelques-uns des ports du bas du fleuve. Il est libre de l'employer pour le service de surveillance qui lui plaira. Il y a \$15,000 affectés à ce service, qui est plus ou moins secret. Le gouvernement ne devrait pas, suivant moi, demander une pareille somme d'argent sans être en état de dire à la Chambre ce qu'il a l'intention d'en faire. Le personnel du département est suffisant pour régler cette question sans rendre public les noms de ceux qui agissent en qualité d'espions pour le gouvernement. Il n'est pas nécessaire que ces noms figurent dans les comptes. Le contrôleur et les officiers directement concernés les connaîtront, mais les noms ne seront pas publiés dans le rapport de l'auditeur général ni ailleurs. Dans le passé, les honorables membres de la droite étaient les plus vigoureux adversaires du service de surveillance secret, bien qu'à cette époque, il fût connu que les ennemis se trouvaient dans le pays et au dehors, et qu'il était

nécessaire d'employer l'argent pour les circonvenir et pénétrer dans leur camp. C'était un service secret bien plus justifiable que celui-ci, parce que alors, il fallait absolument un service de ce genre pour capter la confiance d'hommes qui préméditaient la destruction de notre pays. L'expérience que j'ai acquise comme contrôleur des Douanes me permet de dire qu'il n'y a aucune nécessité de demander à la Chambre de voter un crédit de ce genre.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Comment le département s'y prendrait-il pour protéger les délateurs et les récompenser ?

M. WALLACE : L'honorable ministre le sait ou devrait le savoir, car ces délateurs existent actuellement, et leurs noms ne sont pas révélés au public. L'honorable ministre devrait savoir cela.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : J'ignore ce fait, mais l'honorable député (M. Wallace) sait ou doit savoir, que ces délateurs ne sont payés que s'il y a une saisie de faite, et les procédures sont là pour eux. Supposons que des renseignements soient fournis dans le cas où une saisie n'est pas faite, et lorsque les coupables doivent être punis, comment se feront payer les délateurs ? Le département peut-il faire cela ?

M. WALLACE : Oui, il y a une autre ressource.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Comment s'y prendra-t-on pour payer le délateur ?

M. WALLACE : Le département a 5 pour 100 du montant de la saisie qui lui est attribué et est destiné à un certain fonds.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Le délateur pourra-t-il être payé à même ce fonds ?

M. WALLACE : Je le crois.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il ne le pourrait certainement pas.

M. WALLACE : Pourquoi pas ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Parce que nous nous sommes adressés au département de la Justice lorsqu'il s'est agi de payer John Reid, dont le nom figure aujourd'hui dans les estimations, et l'on nous a répondu que nous ne pouvions effectuer ce paiement.

M. WALLACE : C'était là un cas qui ne pouvait être payé par le département à même aucun fonds.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il n'y avait pas de procédures.

M. WALLACE : Aucune. Ce cas s'est présenté il y a environ six ans, et j'ai demandé au département de la Justice si M. Reid pouvait être payé, non à même ce fonds, mais à même les dépenses éventuelles du département.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député (M. Wallace) n'avait pas le droit de payer John Reid à même aucun de ces fonds.

M. WALLACE: J'ai demandé au département de la Justice si la réclamation que John Reid avait contre ce département était légale, et il a répondu que non.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: La question soumise par l'honorable député au département de la Justice était à l'effet que John Reid avait donné des renseignements relativement à certaines personnes ayant fraudé le revenu. L'accusé avait été condamné à payer une amende de \$9,000, mais il quitta le pays, et aucunes procédures n'eurent lieu dans la saisie.

M. WALLACE: Je crois qu'il y en a eu.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Aucune procédure ne fut prise relativement à cette saisie, et l'honorable député demanda au département de la Justice si cet homme, qu'il croyait, dans l'intérêt public, mériter d'être récompensé, ne devait pas recevoir un certain montant.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je propose que le comité lève sa séance.

Si les honorables députés désirent que l'item reste en suspens, il y restera, mais nous ne saurions demeurer ici plus longtemps. Nous nous sommes réunis à 11 heures de l'avant-midi, et les membres du Conseil ont encore quelque chose à faire. Ce serait évidemment une perte de temps de continuer.

La motion est adoptée, et le comité lève sa séance.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 147) concernant certaines caises d'épargne de la province de Québec (du Sénat)—(M. Fitzpatrick).

MESSAGE DE SON EXCELLENCE—NOUVEAU BUDGET SUPPLÉMENTAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES: Voici un message de Son Excellence le gouverneur général.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT donne lecture de ce message, qui est ainsi conçu :

ABERDEEN,

Le gouverneur général transmet à la Chambre des Communes un nouveau budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1898, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, il recommande ce budget à la Chambre des Communes.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, le 23 juin 1897.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 2 heures et 5 minutes du matin (jeudi).

M. PATERSON.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 24 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures de l'avant-midi.

PRÛÈRE.

GARDIEN DU FORT ANNE.

M. MILLS:

Qui a été gardien du fort Anne, dans le comté d'Annapolis? Quand a-t-il été nommé? Quand ses services se termineront-ils? Quel a été le chiffre total du salaire de ce gardien pendant la durée de son service? Quel a été le chiffre brut des recettes provenant des loyers et de la vente des herbages pendant la durée du service de ce gardien?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): M. H.-E. Gillis. Il est entré en fonctions le 22 février 1892. Ses services cesseront après le 30 juin 1897. Le chiffre total de son salaire était de \$250, et le chiffre brut reçu pour loyers et vente des herbages pendant la durée du service de ce gardien a été de \$244.53. On n'a encore mentionné aucune dépense. Jusqu'ici, les revenus nets ont été de \$244.53.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. FOSTER: Avant que l'on appelle l'ordre du jour, il serait bon que le chef du gouvernement donnât à la Chambre des renseignements auxquels elle a droit, et, en ce qui concerne l'opposition, je crois que nous avons un peu négligé de demander ces renseignements au gouvernement. Chacun sait que depuis les dix derniers jours, le parlement a été peu nombreux. Une partie du parlement reste ici, mais le plus grand nombre des députés sont dans leurs foyers. Depuis, des mesures importantes ont été présentées à cette Chambre et sont encore sur l'ordre du jour. Le moment est certainement arrivé, je crois—il est probablement arrivé depuis quelque temps—où nous devrions demander au chef du gouvernement quelle est la législation sur laquelle il désire appeler l'attention de ce reste de parlement pour le temps qu'il lui plaira de nous garder ici. Avant d'aller plus loin, nous avons le droit de connaître l'opinion du gouvernement à ce sujet.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Je dirai d'abord que bien qu'il soit vrai que quelques-unes des mesures importantes auxquelles fait allusion l'honorable député (M. Foster) n'ont pas encore été discutées en dernière épreuve, elles ont, je crois, à très peu d'exceptions près, été soumises à la Chambre, et, si je me le rappelle bien, elles ont été examinées à fond avant qu'un nombre considérable de députés soient partis. Je ne me rappelle pas dans le moment, et je ne vois pas à l'ordre du jour de législation que l'on peut considérer comme importante qui n'ait pas été soumise à la Chambre sous une forme ou sous une autre et qui n'ait pas été étudiée.

M. HENDERSON: Et les résolutions relatives aux chemins de fer?

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Sauf les résolutions relatives aux chemins de fer, dont une très grande partie, l'honorable député le sait, a déjà été discutée en cette Chambre et présentée en réalité.

M. FOSTER : Pas dans les conditions actuelles.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : En réalité présentée par l'honorable député lui-même ou ses collègues.

M. FOSTER : Pas pour doubler les subsides.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : On constatera que cela ne s'applique qu'à une proportion très restreinte de ces résolutions.

M. FOSTER : Nous le verrons.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je crois aussi que les conditions imposées sont telles que, lorsqu'elles seront discutées dans la Chambre, l'on constatera qu'elles sont propres à favoriser le service public, et ce sont des conditions que l'honorable député lui-même approuvera, je crois, au moins, je ne désespère pas qu'il les approuvera avant la prorogation.

M. WALLACE : L'honorable ministre (sir Richard Cartwright) peut-il prétendre raisonnablement que la question du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau a été discutée avant le départ des députés ?

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je le crois.

M. WALLACE : Ils avaient fait leurs préparatifs de départ et étaient réellement en voyage avant que la question fût soumise à la discussion.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je me rappelle que le chef de la gauche a non seulement discuté le projet, mais qu'il l'a chaleureusement approuvé avant le départ des députés. Je crois qu'il a été appuyé en cela par son collègue, le chef actuel de l'opposition (M. Foster). Virtuellement, la seule législation importante à part les subventions aux chemins de fer auxquelles j'ai fait allusion, est ce chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau ; les primes, etc., sont devant la Chambre depuis un mois. Les subventions aux chemins de fer sont les seuls subsides qui soient considérés comme réellement importants et qui ne sont pas depuis longtemps soumis à la Chambre. Il est possible qu'après trois heures, je puisse dire d'une manière plus certaine à l'honorable député quelles sont les mesures que nous avons l'intention de discuter, mais s'il parcourt la liste, il verra que bien qu'elle paraisse un peu longue, elle renferme très peu de choses, à la seule exception des subventions aux chemins de fer, dont nous ne nous sommes pas encore occupés.

M. FOSTER : Mon honorable ami n'a pas répondu à la question que je lui ai posée relativement à ce que le gouvernement a l'intention de faire. Je vois, par exemple, que le 19 juin, la Chambre s'est formée en comité pour étudier un bill à l'effet de modifier davantage la loi relative aux postes. Nous ignorons si le gouvernement a l'intention de

continuer l'étude de cette législation. Et je suppose que le bill relatif au cens électoral est virtuellement abandonné. Il y a un bill ayant trait à l'abolition des pensions des employés publics et de leur mise à la retraite.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Il est implicitement entendu que l'on n'insistera pas sur l'adoption de ces deux bills.

M. FOSTER : Puis en ce qui a trait aux résolutions concernant la loi des mises à la retraite.

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** (sir Louis Davies) : L'item 19 de l'ordre du jour est basé sur cela.

M. FOSTER : Il est abandonné.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Oui.

M. FOSTER : On ne nous a pas parlé du bill à l'effet de modifier davantage la loi relative au service public.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Nous avons eu quelque discussion à ce sujet, et il est en réalité réuni à un autre bill présenté par le directeur général des Postes.

M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il l'intention de pousser ce bill ?

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je pourrai le dire à l'honorable député après trois heures.

M. FOSTER : Puis, le fonds des écoles du Manitoba, législation qui n'a été présentée que le 11 juin, est certainement une question qui provoquera pas mal de discussions, et elle comporte un principe très important qui n'a jamais été expliqué à la Chambre. Le gouvernement est-il décidé à soumettre cette législation ?

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je ne suis pas maintenant en état de renseigner l'honorable député.

M. FOSTER : Il y a aussi l'amendement au code criminel au sujet duquel le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait un discours pressant bien que bref. Devons-nous considérer que ses remarques ont été l'oraison funèbre de cette législation pour la présente session ?

Le **MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES** : S'il y a une forte opposition à ce bill, il est possible que l'on n'insiste pas sur son adoption.

M. FOSTER : Le bill relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau dans lequel il s'agit d'une dépense de trois millions et demi de dollars a été laissé de côté il y a quelques jours. Mon honorable ami veut-il nous dire s'il a l'intention de le laisser en suspens, où s'il se propose de le reprendre et d'en pousser l'adoption.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Nous en informerons mon honorable ami plus tard.

M. FOSTER: Il y aussi une résolution relative à l'émission d'un emprunt au sujet de laquelle il devrait voir dans l'intérêt de l'économie. Puis, la Chambre devra se réunir en comité au sujet de certaines subventions accordées à des chemins de fer, soit une dépense de \$1,500,000 à \$4,000,000 ou \$5,000,000, selon ce qui peut arriver.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Vous vous y opposez d'avance.

M. FOSTER: Puis il y a un bill à l'effet d'amender une loi concernant certaines caisses d'épargnes de la province de Québec, que le solliciteur général veut pousser.

L'honorable ministre croit qu'à trois heures, nous connaissons ce que le gouvernement a l'intention de faire. Je ne lui demande pas de s'engager pour une très longue période; ce serait peu sûr.

M. MACLEAN: J'aimerais aussi demander au chef de la Chambre de dire à trois heures ce qu'il a l'intention de faire au sujet de l'item 36 lequel a trait au bill relatif à la sûreté des employés des chemins de fer. Ce bill a déjà été rapporté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je crains beaucoup, malgré mon grand désir de satisfaire l'honorable député, qu'il n'ait à réfléchir sur cette question pendant quelques mois.

M. MACLEAN: Le chef de l'honorable ministre ayant promis aux employés des chemins de fer du pays qu'il leur donnerait une législation à ce sujet durant cette session, je dirai qu'il devrait l'étudier plutôt que moi.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Nous l'étudierions tous les deux.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

(En comité.)

Douanes, etc.—Montant supplémentaire nécessaire pour faire face aux appointements et frais de voyage d'inspecteurs de ports et d'agents du service préventif.....	\$ 6,250
Somme nécessaire pour payer les dépenses d'un service préventif spécial.	5,000
SIR RICHARD CARTWRIGHT.	

Montant à verser au département de la Justice pour être déboursé par lui et dont il lui sera rendu compte pour le service préventif secret.....	5,000
Paiement de services à John Reid.....	200

M. FOSTER: Il ne m'a pas été donné d'être présent hier soir lorsque cet item a été suspendu. Le contrôleur des Douanes pourrait-il dire à la Chambre à quelles fins est destiné cet item?

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Nous avons discuté les deux premiers item assez à fond hier soir. Nous étions au troisième item. L'explication que j'ai donnée portait qu'il faudrait une certaine somme supplémentaire pour payer les dépenses de l'année prochaine. Nous avions basé notre estimation sur les dépenses de 1895-1896, quand nous avons constaté que notre estimation était pour \$2,161 de plus que nous n'avons dépensé. Vu les frais qu'il faudra faire à l'avenir, nous aurons besoin d'environ \$6,500 de plus, outre les \$2,161. Il y avait le traitement de M. McKay, \$1,666, et \$400 pour ses frais de voyages. M. Clute, dans la Colombie-Anglaise, reçoit \$400 comme inspecteur; la balance de ses appointements comme percepteur lui est payée à New-Westminster; mais, vu les affaires qui se font là, on a jugé opportun de ne lui confier que les fonctions d'inspecteur. En conséquence, nous lui paierons tout son traitement sur ce crédit cette année.

Puis un nouveau douanier a été nommé dans le service de surveillance, et son traitement est de \$1,600. Nous nous proposons de nommer deux inspecteurs à \$1,500 chacun. Ces inspecteurs sont aujourd'hui dans le service; ils y sont depuis plus de vingt ans; l'un est à Montréal et l'autre, à Kingston, le premier recevant \$1,000 et le dernier \$1,200. Ils sont encore attachés à ces ports et y retirent leurs traitements; mais nous pourrions à leurs traitements ici, dans le cas où il nous faudrait les retirer de ces ports pour leur faire faire constamment le service d'inspection. Nous mettons aussi \$400 pour leurs frais de voyage.

M. SPROULE: L'item ne me surprend pas du tout, car j'ai ici un rapport indiquant le nombre des nouvelles nominations. Je n'ai pas besoin d'en dire bien long au sujet de l'application des principes des honorables membres de la droite, mais comme nous sommes tous intéressés à savoir comment ils ont appliqué leurs principes d'économie au sujet des nominations, je lirai un état indiquant les nouvelles nominations faites aux douanes, avec les appointements et la date de la nomination, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 27 avril dernier:

ETAT produit en réponse à un ordre à la Chambre des Communes, indiquant les noms, les fonctions, les appointements et les dates des nominations de toutes personnes nommées au ministère des Douanes entre le 1er juillet 1896 et le 22 avril 1897.

PERSONNEL PERMANENT.

Noms.	Port.	Fonctions.	Appointements.	Date de la nomination.
			\$.	
F. G. Forbes.....	Grand-River, I.P.-E.....	Sous-percepteur.....	120	15 juillet '96
J. S. Clute.....	New-Westminster, C.-B.....	Inspecteur.....	2,000	1er nov. '96
J. M. Crispo.....	Havre au Bouche, N.-E.....	Sous-percepteur.....	150	6 do '96
Louis Bazinet.....	Joliette, P.Q.....	do.....	200	14 do '96
J. H. Johnston.....	Grafton, O.....	do.....	300	14 do '96
J. H. Fraser.....	Wallaceburg, O.....	Percepteur.....	700	14 do '96
A. Brownlee.....	Barrie, O.....	Sous-percepteur.....	600	14 do '96
A. J. Mackenzie.....	Hamilton, O.....	Insp. nommé de nouv.....	1,500	1er do '96
J. B. Richard.....	Sherbrooke, Q.....	Percepteur.....	1,200	18 do '96
T. E. Anderson.....	Napanee, O.....	do.....	800	10 déc. '96
A. S. Valteau.....	Deseronto, O.....	do.....	700	14 do '96
T. F. Furness.....	Vernon-River Bridge, I.P.-E.....	Sous-percepteur.....	75	1er janv. '97
Peter Grant.....	New-Westminster, C.-B.....	Percepteur.....	1,400	1er do '97
C. E. Aucoin.....	Chéticamp, N.-E.....	Douanier.....	150	1er do '97
T. B. McQuarrie.....	Mabou, N.-E.....	Sous-percepteur.....	150	1er do '97
L. P. Shaffner.....	Middleton, N.-E.....	Percepteur.....	450	1er do '97
F. Colquhoun.....	Berlin, O.....	do.....	1,200	1er do '97
Peter McMillan.....	Grand-River, I.P.-E.....	Sous-percepteur.....	120	1er do '97
F. A. Osborne.....	Edmonton, T.N.-O.....	do.....	200	1er do '97
T. F. Pattison.....	Thorold, O.....	do.....	750	1er do '97
E. O. Lemieux.....	Beauce, P.Q.....	do.....	300	8 do '97
O. D. Galgow.....	Chûtes Niagara, O.....	Douanier.....	600	14 do '97
E. H. Balcom.....	Salmon-River, N.-E.....	Sous-percepteur.....	60	19 do '97
S. Harris.....	Margaretsville, N.-E.....	do.....	400	8 février '97
N. Porter.....	Simcoe, O.....	Douanier.....	600	1er do '97
W. G. Scott.....	Guysborough, N.-E.....	Sous-percepteur.....	400	9 do '97
J. F. Hill.....	Welland, O.....	do.....	500	4 mars '97
J. Brien.....	Essex-Centre, O.....	do.....	600	4 do '97
J. P. Simpson.....	Roxham, P.Q.....	Douanier.....	300	4 do '97
Thos. Smith.....	East-Chezsetcook, N.-E.....	do.....	60	1er avril '97
James Beith.....	Bowmanville, O.....	Percepteur.....	1,000	5 do '97
J. H. Cavanagh.....	New-Glasgow, N.-E.....	Douanier.....	600	7 do '97
M. J. McPherson.....	Kincardine, O.....	Sous-percepteur.....	600	1er do '97
J. H. C. Atkinson.....	West-Dock, O.....	do.....	500	1er do '97
F. X. St. Michel.....	Saint-Jérôme, P.Q.....	do.....	300	1er do '97

AJOUTÉS au personnel surnuméraire, entre le 1er juillet 1896 et le 22 avril 1897.

J. G. Rathoon.....	Fort-Erie, O.....	Douanier intérimaire	600	3 juillet '96
Geo. House.....	Black-Creek, O.....	do do	400	6 do '96
James Jones.....	Chûtes Niagara, O.....	do do	600	6 do '96
T. Chandler.....	Ottawa, O.....	do do	250	6 do '96
R. D. Pew.....	Chûtes Niagara, O.....	do do	600	8 do '96
J. G. Nunn.....	Saint-Thomas, O.....	do do	300	6 do '96
A. Guay.....	Ottawa, O.....	do do	540	3 sept. '96
A. G. Masuret.....	Northport, E.-U.A.....	do do	\$3 par jour.	5 do '96
R. Lusby.....	Amherst, N.-E.....	do do	200	12 do '96
P. Bérubé.....	Ottawa, O.....	do do	540	14 do '96
T. J. Mather.....	Gretna, Man.....	do do	600	14 do '96
C. Beausoleil.....	Montreal, Q.....	do do	\$1.50 par jour.	19 do '96
J. D. Gordon.....	Trail, C.-B.....	pous-percep. do	900	1er do '96
J. Sinclair.....	Toronto, O.....	Aide-estim. do	800	3octobre '96
T. N. Dancy.....	Goderich, O.....	Douanier do	500	15 do '96
A. E. Waterhouse.....	Albemi, C.-B.....	do do	200	16 do '96
Harry Gayfer.....	Hamilton, O.....	Estimateur do	1,000	17 do '96
L. Dionne.....	St-Thomas, Montmagny, Q.....	Douanier do	50	23 do '96
D. M. Cameron.....	Hamilton, O.....	do do	Revenu net,	
O. Bourget.....	Québec, Q.....	do do	saisies.	3 nov. '96
			do	3 do '96

AJOUTÉS au personnel surnuméraire, entre le 1er juillet 1896 et le 22 avril 1897.—Fin.

Noms.	Port.	Fonctions.	Appointements.	Date de la nomination.
G. Walker.....	Vancouver, C.-B.	Douanier intérimaire	\$60 par mois.	4 nov. '96
M. Fitzgerald.....	International Pier, Sydney, N.-E.	do do	100	5 do '96
M. McKenzie.....	Millsville, Ile Boularderie, C.-B.	do do	100	5 do '96
E. M. Kerr.....	Crystal City, Man.	do do	150	7 do '96
W. Peebles.....	Hamilton, O.	do do	120	10 do '96
C. H. Parsons.....	Golden, C.-B.	do do	300	13 do '96
Hugh Leahy.....	Prescott, O.	do do	\$35 par mois.	13 do '96
J. M. Douglas.....	Montrose, O.	do do	*\$3 par jour.	13 do '96
J. F. Williams.....	Ingersoll, O.	do do	500	13 do '96
P. Simpson.....	Vicars, P.Q.	Douanier	360	14 do '96
C. V. Porter.....	Five Mile Pt., C.-B.	do	Payé par la Cie	
John O'Neill.....	Halifax, N.-E.	Hon. d'équip. inter. steamer "Argus".	[de ch. de f. \$1.25 par jour.	11 do '96 20 do '96
E. W. Miller.....	Toronto, O.	Estimateur intérimaire.	1,400	24 do '96
Thos. E. Flynn.....	Charlottetown, I.P.-E.	Douanier do	500	25 do '96
M. O'Reilly.....	Nelson, B.-C.	do do	1,000	27 do '96
G. B. Fraser.....	Chatham, N.-B.	do do	\$45 par mois.	12 déc. '96
Jas. Harris.....	Vancouver, B.-C.	do do	60 do	14 do '96
H. P. Shadwell.....	New-Westminster, B.-C.	do do	60 do	16 do '96
Wm. Case.....	Halifax, N.-E.	Ingén., str "Argus".	55 do	23 do '96
Angus Munn.....	New-Westminster, C.-B.	Douanier intérimaire	800	24 do '96
D. Fortin.....	Montréal, P.Q.	do do	\$1.50 p. j. de s.	24 do '96
James Beer.....	Steveston, C.-B.	do do	200	26 do '96
W. T. Scott.....	Hamilton, O.	Messageur do	300	29 do '96
R. J. Cooper.....	do	Prép. au téléphone.	\$13 par mois.	29 do '96
D. J. Reddy.....	Halifax, N.-E.	Douanier intérimaire	550	4 janv. '97
Alex. Hackett.....	Colchester, O.	do do	50	14 do '97
Wm. Marchant.....	Victoria, C.-B.	do do	1,400	15 do '97
A. H. Taylor.....	Ottawa, O.	do do	1,200	18 do '97
Ed. Morrissey.....	Brush Wharf, I.P.-E.	do do	50	20 do '97
Jas. Caton.....	Owen-Sound, O.	Douanier	\$45 par mois.	30 do '97
S. H. Arsenault.....	Egmont Bay, I.P.-E.	Douanier intérimaire	50	5 février '97
A. Everett.....	Saint-Jean, N.-B.	Estimateur do	800	19 do '97
Geo. Livingstone.....	Great Bras d'Or, N.-E.	Sous-percept. intér.	160	19 do '97
W. Thos. Junkin.....	Fenelon Falls, O.	Douanier intérimaire	100	26 do '97
Colin Quick.....	North-Dock, Ile Pelee, O.	do do	50	24 do '97
J. W. Walsh.....	Spry-Bay, N.-E.	do do	60	5 mars '97
W. A. Dalton.....	Port-Lorne, N.-E.	do do	60	1er avril '97
J. A. Carpenter.....	Bloomfield, N.-B.	do do	400	9 mars '97
Neil Currie.....	Thessalon, O.	do do	400	11 do '97
Wm. Allen.....	Sutton, O.	do do	100	10 do '97
R. Jordan.....	Byng Inlet, O.	do do	300	16 do '97
Alex. Calder.....	Toronto, O.	Messageur do	500	16 do '97
J. H. Harquoil.....	Dalhousie, N.-B.	Douanier intérimaire	300	24 do '97
R. F. Stockdale.....	Stag Island, O.	do do	\$50 par mois.	25 do '97
J. H. Dandreth.....	Berlin, O.	do do	600	30 do '97
W. M. Galbraith.....	Victoria, C.-B.	do do	300	29 do '97
F. L. Jones.....	Bureau de la douane.	Douan. en chef intér.	1,600	31 do '97

Je suppose que c'est notre joyeux ami que l'on avait coutume de considérer sous le nom de menteur d'Ottawa.

E. P. Flynn.....	Arichat, N.-E.	Percept. intérimaire.	800	6 avril '97
R. J. Thorne.....	Digby, N.-E.	Douanier do	\$1.50 par jour.	7 do '97
E. Outhouse.....	Tiverton, N.-E.	do do	60	7 do '97
J. B. Martineau.....	Montréal, Q.	Messageur do	\$1.50 par jour.	12 do '97
S. A. Brodeur.....	Valleyfield, Q.	Sous-percept. intér.	500	13 do '97
Chas. W. Murray.....	Vancouver, C.-B.	Douanier intérimaire	\$70 par mois.	13 do '97
Forbes Jones.....	Weymouth, N.-E.	do do	400	17 do '97
D. B. Stevens.....	Trail, C.-B.	do do	\$65 par mois.	20 do '97
A. Forrester.....	Rossland, C.-B.	do do	\$65 do	20 do '97
W. M. Wood.....	Rossland	do do	\$65 do	20 do '97
M. E. Johnston.....	Gananogue, O.	do do	\$1.50 par jour.	15 do '97

* Payé par la compagnie de chemin de fer.

M. SPROULE.

Je serais étonné s'il avait été recommandé par l'aimable whip de Gananogue (M. Taylor). Ce sont là les noms de ceux qui ont été ajoutés à la liste depuis le 1er juillet 1896. J'ai voulu lire cette liste pour montrer combien ces messieurs du gouvernement ont fait preuve d'économie en montant au pouvoir, et avec quelle fidélité ils observent les principes qui devaient les guider s'ils arrivaient au pouvoir.

M. CLANCY : Je désirerais demander à l'honorable contrôleur des Douanes (M. Paterson) si le percepteur du port succursale de Wallaceburg, au village de Sombra, a été destitué et, dans ce cas, qui a été nommé à sa place. Je désirerais savoir aussi si le percepteur des douanes à Courtright a été destitué et, dans ce cas, qui a été nommé à sa place. L'honorable ministre daignera-t-il nous donner quelques informations ? Je vois qu'il se tait. J'ai appris que ces destitutions s'étaient faites il y a quelques jours, mais l'honorable ministre restesilencieux même lorsque je lui pose une question à laquelle nous sommes en droit d'attendre une réponse.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : Je n'ai pas sous la main l'information. Je préférerais attendre que l'honorable député eût repris son siège. Je n'ai pas compris d'abord et je ne suis pas sûr de comprendre maintenant les noms des employés dont il s'informe.

M. CLANCY : Je vais être obligé de mettre à l'épreuve l'attention de l'honorable contrôleur, car je crois que les membres de ce comité ont le droit d'exiger qu'il soit attentif ; il ne doit pas s'occuper d'autre chose que les questions discutées par ce comité, s'il avait prêté un peu d'attention, il aurait entendu ce que je demandais.

M. BRITTON : Voilà une façon polie de poser une question.

M. CLANCY : L'honorable député (M. Britton) nous donnera sans doute des leçons de politesse plus tard ; pour le moment nous ne lui demandons pas son avis. J'ai demandé à l'honorable contrôleur si le percepteur des douanes à Sombra avait été destitué et qui avait été nommé à sa place. Je lui ai aussi posé une question à propos de M. Cronk, le percepteur de Courtright, pour savoir s'il avait été destitué et remplacé. On me dit que toutes ces destitutions ont été faites récemment.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : De mémoire, je ne me rappelle pas ce nom à propos de Sombra. M. Roebuck est-il à l'un des points indiqués par l'honorable député (M. Clancy) ?

M. CLANCY : Oui.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je ne suis pas sûr si l'arrêté du conseil est adopté, mais je sais que la destitution est recommandée. Si l'honorable député a appris que c'était un fait accompli, cela doit être vrai. Je pourrais m'assurer des faits et donner un peu plus tard à l'honorable député des renseignements précis.

M. CLANCY : Et pour Courtright ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Autant que je me souviens, je ne crois pas qu'il y ait eu là de changement. Je ne puis pas l'assurer.

M. WALLACE : L'honorable contrôleur devrait savoir sûrement s'il a adressé ou non au conseil, il y a quelques jours, des recommandations relatives à cette question.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : J'ai dit que j'avais envoyé une recommandation pour M. Roebuck.

M. WALLACE : Et pour M. Cronk ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je chercherai.

M. WALLACE : Voilà sûrement quelque chose de satisfaisant. Nous cherchons quelque chose, nous demandons à celui qui devrait savoir, et il se met à notre place pour nous interroger.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Si vous voulez donner un avis des noms que vous voulez connaître, je ferai préparer l'information.

M. WALLACE : Je ne vous ai pas demandé d'information pour un nom quelconque.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je vous dis que, de mémoire, que je ne me souviens pas de ce cas particulier. J'ai devant moi beaucoup de travail, et je ne puis pas avoir toutes les choses dans ma tête. J'ai dit à l'honorable député que j'étais prêt à lui fournir l'information. Je l'aurai cette après-midi. Je suppose qu'il peut bien attendre jusque là.

M. CLANCY : Je suis tout disposé à attendre. Mais je crois avoir droit à cette information dans le moment actuel, afin de pouvoir répondre à ce que dira l'honorable contrôleur. Je suppose qu'il vaut mieux laisser le crédit en suspens, à moins que l'honorable député, consente à permettre la discussion lorsque les informations seront données.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je ne m'oppose pas à ce que la discussion ait lieu quand voudra l'honorable député. Je puis répondre à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qu'il a lu un rapport relatif à bien des nominations nouvelles. Il faut des nominations dans le service public. Si des gens meurent, s'ils démissionnent, s'ils sont mis à la retraite, il faut bien les remplacer du moment que les places qu'ils occupent sont nécessaires au fonctionnement des services. Dans un service aussi important que celui des douanes, il se présente des circonstances diverses : des décès se produisent, des employés malades demandent à être mis à la retraite ; des circonstances se produisent dans ce département là comme tout autre, ou des employés négligent leurs devoirs et il faut se dispenser de leurs services et les remplacer. Bien que mon honorable ami ait lu les noms donnés dans un rapport couvrant toutes les nominations faites depuis le 1er juillet, je remarque que quelques-uns des noms portés sont ceux d'employés nommés avant mon entrée en fonctions, par exemple, le percepteur de Black-Creek. Mais l'honorable député n'a pas fait remarquer cela au comité. Il n'a pas fait remarquer non plus que le rapport tel qu'il était demandé devant contenir la date et la nomination de toutes les personnes nommées dans le département des Douanes pour un motif quelconque. Comme je l'ai dit, bien des officiers sont morts, d'autres ont été mis à la retraite, d'autres

renvoyés. Mais l'honorable député s'apercevra lorsque nous présenterons les dépenses de l'année et quand il pourra se rendre compte plus exactement de la question, que les dépenses n'ont pas augmenté ou que si elles ont augmenté, elles ont augmenté bien peu.

Je ne nie pas qu'il y ait eu augmentation dans la Colombie-Anglaise. C'était nécessaire, et il fallait augmenter la dépense là-bas si nous voulions mener à bonne fin notre travail. L'honorable député a dit aussi que je nommais des officiers non seulement pour le Canada, mais encore pour les Etats-Unis; c'est vrai, nous avons des officiers aux Etats-Unis, et voilà longtemps. Il a parlé de M. Mazurette qui a été nommé par mon prédécesseur en sortant de charge. M. Mazurette est nommé pour surveiller aux Etats-Unis, et le chemin de fer pour lequel il travaille paie son salaire comme par le passé, ce qui fait que le peuple du Canada n'en subit aucune charge. L'honorable député a jugé à propos, sans doute, de faire entrer ce rapport dans les *Débats* pour faire naître sans doute l'impression que les nominations avaient été faites à droite et à gauche sans nécessité, et de façon à augmenter considérablement les dépenses du pays. Je crois que lorsqu'il aura en mains les dépenses de l'année, il se souviendra de ce qu'il a dit dans l'occasion actuelle, il s'apercevra que ses craintes au sujet d'une augmentation de dépenses considérable par suite des nominations faites par le gouvernement étaient sans fondement.

M. SPROULE: Je remarque, en tenant compte des nominations faites par l'ancien gouvernement après le 1er juillet 1896, qu'un nombre de ces nominations se sont faites tard dans la saison et beaucoup au printemps. Quand je fais le compte de ceux qui ont été destitués et celui des nominations nouvelles, je trouve que les nominations nouvelles sont plus nombreuses que les destitutions; j'en conclus donc qu'il doit y avoir maintenant plus d'hommes employés dans le service qu'autrefois; s'il y a plus d'hommes, leurs salaires doivent venir de quelque part; cela doit forcément amener une augmentation de dépenses et non une réduction. Par conséquent, les principes d'économie ne sont pas observés.

M. MILLS: Je remarque dans la liste due par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) que le bureau de Port-Lorne, comté d'Annapolis, est mentionné. Je désirerais demander au contrôleur des Douanes si M. Graves, officier de douane, occupe toujours sa position à Port-Lorne.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Il y a eu quelques changements opérés dans le comté d'Annapolis, mais je ne voudrais pas dire de mémoire si M. Graves est toujours là. Quelques bureaux et quelques officiers ont été changés. Si l'honorable député désire l'état, je puis le lui faire préparer.

M. MILLS: Je désirerais savoir si M. Graves est encore au bureau de Port-Lorne, s'il est mort ou s'il a démissionné; s'il a été destitué ou mis à la retraite. S'il a été destitué, j'aimerais savoir pour quel motif.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Je procurerai cette information à l'honorable député.

M. PATERSON.

M. WALLACE: Le contrôleur des Douanes vient de nous dire que les dépenses du département des Douanes ne sont pas augmentées. Je ne vois pas, étant donnés les faits, comment il peut dire cela à la Chambre. Quels sont les faits? En 1894, nos dépenses pour le département des Douanes étaient de \$921,000; en 1895, elles ont baissé à \$917,000; en 1896, elles étaient à \$896,000 lorsque le présent gouvernement est arrivé au pouvoir. En 1897, les crédits demandés étaient de \$953,000, soit une augmentation de \$57,000 sur l'année dernière. Non contents de cela, dans le budget actuel, ils demandent \$956,000, ce qui est plus qu'il n'a jamais été demandé, \$60,000 de plus qu'en 1896, et \$3,000 de plus encore que l'année dernière. Maintenant, ils viennent nous demander en plus de \$956,000, une somme de \$16,500 soit \$972,000 soit près de \$50,000 de plus que n'a jamais demandé un gouvernement tory dans ses jours les plus extravagants. Pourtant, le contrôleur des Douanes dit que les dépenses n'ont pas augmenté. L'honorable député de Grey-est a lu toute une liste de nouvelles nominations. D'après le rapport présenté l'autre jour à la Chambre, à la demande du député de Brockville, M. Wood, on constate qu'il y a eu dans le personnel permanent des destitutions, mises à la retraite, etc., au nombre de 40; dans le personnel temporaire 38, ce qui fait un total de 78 destitutions.

Les nouvelles nominations sont au nombre de 35 dans le personnel permanent et de 78 dans le personnel extraordinaire, soit 113 au total, ce qui fait 35 nominations de plus qu'il n'y a eu de destitutions ou de renvois. Je suis d'avis que cette augmentation était inutile. J'ai constaté que le personnel est suffisant et les divers budgets indiquent que nous cherchions à diminuer les dépenses pas autant que nous l'aurions désiré, sans doute, mais enfin nous faisons chaque année un pas dans la bonne voie. Ces messieurs qui se sont engagés à économiser, à réduire, à diminuer les dépenses s'empressent de grossir les chiffres de dépenses, en deux ans de plus de \$70,000, de 1896 à 1898.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Si l'honorable député veut me permettre, je lui dirai qu'il a comparé les dépenses d'une année telles que rapportées avec les crédits d'une autre année, et il prend les crédits comme un chiffre de dépenses. Croit-il que c'est loyal, quant il sait que le montant évalué n'est pas payé? Croit-il qu'il soit juste de prendre les dépenses d'une année et de comparer l'année dont il parle avec une moindre dépense, quand la veille des élections, comme j'en suis informé par mes officiers, il a fait réduire le crédit demandé de \$50,000 sans s'inquiéter d'où ce montant pourrait venir lorsqu'il ne faisait pas disparaître un nombre d'officiers correspondant, quant ces officiers restaient au service du gouvernement et que j'étais obligé de la payer à même les fonds que je demandais au gouvernement?

M. WALLACE: L'honorable contrôleur des Douanes me demande s'il est loyal de comparer les dépenses d'une année avec les prévisions budgétaires d'une autre année. Je puis lui dire ceci: Après avoir occupé sa place depuis onze mois et demi, l'honorable contrôleur des Douanes devrait savoir quelles seront ses dépenses pour douze mois. L'année dernière, ils n'avaient pas été au pouvoir

un mois ou deux, qu'ils sont venus dire ici qu'il leur fallait assez d'argent pour couvrir les dépenses éventuelles, et maintenant, à l'expiration de onze mois et demi de l'année, l'honorable contrôleur des Douanes devrait savoir si ses dépenses cadrent avec la somme qu'il a demandé à la Chambre de voter. Après onze mois et trois quarts, le gouvernement vient demander \$16,000 de plus que les prévisions budgétaires, soit \$953,000 pour l'année courante. Il sait aujourd'hui qu'il faudra dépenser \$953,000. S'il le sait aujourd'hui, il est en état de savoir ce qu'il faudra dépenser l'année prochaine.

Je crois que c'est une proposition loyale ; pourtant, malgré cela il vient, et demande \$98,000, soit une augmentation de \$19,000 sur l'année dernière. Il ne reste qu'une semaine pour finir l'année fiscale, et il a demandé \$953,000 pour cette année-là. Pourtant, il vient devant la Chambre et dit : J'ai demandé l'année dernière \$953,000 ; nous voici arrivés à la fin de l'année, nous avons dépensé ces \$953,000 ; je trouve que je ne puis pas mener à bonne fin les affaires du département avec ces \$953,000. Il me faut \$19,000 de plus. L'argument que l'on ne doit pas comparer les dépenses d'une année avec les prévisions budgétaires d'une autre année ne tient pas debout, car il doit savoir maintenant ce qu'il lui faut et vient nous demander des crédits illimités. Si nous avions quelque confiance dans l'honorable contrôleur, nous l'avons perdue en présence des faits suivants : Il y a eu dans son département 113 nominations et 78 renvois dans le temps que couvre l'état soumis à la Chambre, soit 35 nominations de plus que de renvois. Dans certains cas où les officiers disparaissent pour divers motifs, il n'est pas nécessaire de faire de nouvelles nominations, et si 78 hommes ont été renvoyés, il ne devait pas y avoir besoin de faire 78 nominations nouvelles. J'attends avec intérêt pour connaître la cause du renvoi de Asa Cronk, de Courtright, que je connais comme officier de douane actif et honnête. Mais nous arrivons au crédit que le contrôleur demande à la Chambre.

Le premier est sous ce titre : "Sommes supplémentaires requises pour faire face aux salaires et dépenses de voyage des inspecteurs des ports et des officiers de surveillance, \$6,250." Ce crédit présente une augmentation sur l'année actuelle, 1896-97. Pour cette année-là, le salaire de M. McKay, inspecteur de l'Ontario, était inclus. Je ne sais pas si celui de M. Clute, de la Colombie-Anglaise, était aussi inclus en 1896-97.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Non.

M. WALLACE : C'est une augmentation de \$1,600. Quoi encore ? Nous trouvons que le salaire de M. Jones, nommé chef des officiers de surveillance, doit être pris sur ce crédit ou sur le suivant. Il ne peut pas être pris sur deux crédits. Lorsque le contrôleur vient nous demander \$6,250, nous devrions avoir une indication de l'objet auquel est destiné cet argent ; toutes les fois qu'il demande un montant, il doit donner en détail l'emploi du crédit. Le crédit suivant est ainsi conçu : "Montant nécessaire pour payer les dépenses d'officiers de surveillance spéciaux, \$5,000.

"Qu'allez-vous faire de ces \$5,000 ?" Le contrôleur des Douanes nous dit : "Nous pourrions affréter un navire, acheter un cheval, ou disposer de cet argent d'une façon quelconque." Ce n'est pas là la réponse qu'il convient de donner au comité.

Le contrôleur des Douanes devrait nous dire comment il entend disposer de ce crédit. Il devrait être en mesure de nous dire : "Nous avons adopté un système de répression de la contrebande, et pour l'appliquer il nous faut \$5,000." Outre l'item de \$5,000 affecté au service douanier, il y a l'autre item de \$6,250, soit au delà de \$10,000. Mais passons à l'autre montant : "Montants à payer au ministère de la Justice, devant être déboursés par lui, et dont il lui sera rendu compte, aux fins du service douanier secret." Cet item me semble tout à fait inacceptable. Voilà des années que semblable fait n'a été mentionné dans les annales historiques du pays. Il y a un quart de siècle, je me souviens, à l'époque de l'invasion féniennne, le gouvernement fut obligé d'envoyer ses émissaires dans le camp des féniens, qui complotaient la ruine du pays. A cette époque, un fonds destiné au service secret était essentiel à la protection du pays, mais aujourd'hui ce n'est pas un fonds de cette nature que demande le gouvernement. Le contrôleur des Douanes se contente de dire : "Les besoins de la douane demandent un fonds affecté au service secret." Je ne sache pas que jamais pareil fonds ait été accordé au service des douanes. Est-ce la première fois que ce fonds est demandé ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : C'est la première fois que je le demande.

M. WALLACE : Je ne demande pas au contrôleur ce qu'il a fait par le passé, mais je m'adresse à lui, puisqu'il a les archives des douanes à sa disposition, et lui demande si, dans les annales du ministère, il existe un précédent qui le justifie de faire voter par le parlement un fonds affecté au service secret. Il nous dit que c'est la première fois qu'il le demande au parlement. Mais il vient à peine d'arriver au pouvoir.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Vous étiez alors au pouvoir.

M. WALLACE : A l'époque où j'avais charge du département, je n'ai jamais demandé à la Chambre de voter de fonds pour le service secret, parce que je ne croyais pas la chose nécessaire. La loi douanière attribue d'énormes pouvoirs au contrôleur des Douanes et aux fonctionnaires du ministère des Douanes. On a jugé la chose nécessaire, pour mieux assurer la perception légitime des impôts douaniers. La perception des trois quarts de nos recettes fiscales retombe sur le contrôleur des Douanes, et afin de sauvegarder ces recettes et pour protéger le revenu public, le parlement a accordé des pouvoirs exceptionnels au contrôleur, pouvoir que, de l'avis de plusieurs, il ne convient pas de remettre aux mains d'un seul individu. C'est fort possible, mais voilà qu'aujourd'hui on nous demande d'étendre ces pouvoirs, de soumettre à la disposition du contrôleur un crédit de \$5,000 dont il pourra faire l'usage qu'il voudra. A quoi cela aboutira-t-il ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Le bill ne dit pas cela.

M. WALLACE : Oui ; le contrôleur en disposera comme il lui plaira : "Payable au ministère de la Justice devant être déboursé par lui et dont on lui rendra compte pour le service douanier secret." Le contrôleur des Douanes rend compte

au ministère de la Justice des sommes qu'il dépense.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Non, je lui remets l'argent.

M. WALLACE : Qui emploie les agents ? Est-ce le contrôleur des Douanes ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Non, c'est le ministère de la Justice.

M. WALLACE : Alors, en quoi cela intéresse-t-il le contrôleur des Douanes ?

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il est tenu de payer le montant, à la demande du ministère de la Justice.

M. WALLACE : Si le contrôleur des Douanes paie tout simplement le crédit en question au ministère de la Justice, pourquoi, alors, ne pas le porter au budget du ministère de la Justice, qui en a la disposition ? D'après se teneur, l'item déclare que c'est le ministère des Douanes qui débourse cet argent, et c'est le seul ministère qui ait le mécanisme nécessaire pour le dépenser. Le ministère de la Justice n'a pas le mécanisme voulu pour cela ; il n'est pas au fait des détails et du fonctionnement des douanes et ne pourrait disposer de cette somme utilement. A quoi tend l'article débattu ? c'est une arme entre les mains du ministère pour opprimer les importations et les industries du pays ; c'est un fouet que vous faites claquer au-dessus de leur tête. Ce fond du service secret, nous dit-on, tend à la répression de la contrebande. "La contrebande s'exerce au pays," nous dit le ministre, "et nous voulons entrer dans les entrepôts des marchands qui envoient des contrebandiers, et les prendre ainsi sur le fait." Le ministre exerce là un métier fort honorable. Son pouvoir, toutefois, ne finit pas là. Si le ministre veut pénétrer dans l'établissement d'un importateur ou d'un industriel à Montréal ou à Toronto, il enverra son émissaire secret qui jouera le rôle d'espion, et voilà le but du crédit qu'on nous demande. Le mécanisme du ministère des Douanes est assez puissant aujourd'hui, sans qu'on y ajoute de nouveaux rouages. Ce crédit de \$5,000 est donc absolument condamnable, à titre de fonds du service secret, car on peut s'en servir pour ruiner les affaires du premier marchand venu, si l'on emploie des agents malhonnêtes, et il est fort possible qu'on confie à des gens peu scrupuleux semblable besogne.

M. QUINN : Il n'y a pas un honnête homme qui voulût s'en charger.

M. WALLACE : La Chambre devrait mettre au rancart la proposition du contrôleur des Douanes. Il n'existe pas de précédent de cette nature au ministère des Douanes, et la proposition en question est inutile, en ce sens qu'aujourd'hui le mécanisme du département suffit amplement à l'application efficace de la loi. Elle tend à établir un système d'espionnage au détriment de nos honnêtes marchands, et elle peut amener la ruine de leurs affaires. En justice, le gouvernement devrait biffer ce crédit.

M. FOSTER : A mon avis, ce crédit ne devrait pas être adopté, et c'est un système qu'il importe

M. WALLACE.

de ne pas inaugurer au pays. Il n'y a qu'une seule circonstance où je consentirais à confier au gouvernement des fonds publics sans apurement de comptes, comme, par exemple, si notre existence nationale était en jeu, ou si la nation était menacée de quelque danger. En pareilles circonstances, il pourrait être utile de dénicher nos ennemis secrets, et d'accorder au gouvernement le pouvoir en question, dans une certaine mesure, d'autant plus qu'il est presque impossible d'atteindre ces ennemis par les voies ordinaires. L'on feuilleterait en vain nos annales parlementaires depuis vingt-quatre ans, pour trouver un précédent autorisant le parlement à accorder à un département de l'administration publique un crédit quelconque, en dehors des services ordinaires et réguliers du pays. Voilà une innovation qui met aux mains du ministre un crédit de \$5,000 dont il pourra disposer comme bon lui semblera, dans les limites du service douanier secret, sans que l'œil de la critique publique, par l'organe de l'auditeur général, puisse en pénétrer le mystère.

Est-ce que le contrôleur des Douanes (M. Paterson) ne pourrait pas faire fonctionner les services de son ministère, sans transgresser le principe même qui a toujours présidé à la dépense des deniers publics, depuis que le parlement s'est préoccupé de cette question et qu'il a décidé de confier à un fonctionnaire parlementaire, l'auditeur général, le soin d'apurer tous les comptes qui doivent ensuite être soumis à l'approbation de la Chambre ? Ce que vous nous demandez aujourd'hui est peut-être parfaitement juste et légitime en soi, mais je vous adjure, n'allez donc pas encourir un plus grand péril, n'allez pas vous embarquer dans une aventure hérissée d'obstacles, en sanctionnant un principe tendant à l'emploi de deniers publics sans appurement de comptes et en dehors de l'approbation de la Chambre ! J'admets que si nous vous accordons ce crédit de \$5,000 pour le service secret, vous pourrez atteindre votre objectif ; Mais cet objectif, me semble-t-il, pâlit devant le principe que vous voulez établir, quand vous décretez que le cabinet, avec l'appui d'une aveugle majorité, peut dépenser les denier de l'Etat sans en être comptable aux représentants du peuple.

J'adjure donc mes honorables collègues de droite de ne pas inaugurer le système que comporte le crédit en question, et nous forcer de protester hautement par notre vote contre l'adoption de ce crédit. Ce n'est pas l'esprit de parti, qui me dicte l'attitude que je prends en ce moment. Dix années durant, j'ai fait partie du cabinet, et j'ai plus longtemps encore combattu en simple soldat, dans les rangs de mon parti ; or, je dois le déclarer ici, jamais je n'aurais consenti à l'emploi de deniers publics, dans le sens qu'on nous propose aujourd'hui de le faire. Sans doute, s'il s'agissait d'un péril national, alors je serais prêt à placer toutes les ressources du pays à la disposition du gouvernement, afin de parer à ce danger ; mais, les circonstances actuelles, à mon avis, n'exigent pas cela de nous, et je demande sérieusement au contrôleur (M. Patterson) de bien songer s'il n'est pas préférable de biffer ce crédit et de s'en tenir au mécanisme fort efficace du service douanier ordinaire.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne trouve rien à redire aux critiques que l'honorable député (M. Foster) a dirigées contre le crédit en discussion. Il est tout juste qu'une proposition aussi insolite

que celle-ci, soit critiquée et qu'on nous demande quelles peuvent bien être les circonstances qui poussent le gouvernement à demander ce crédit. Voici donc ce que j'ai à déclarer et je demande à la Chambre d'y réfléchir sérieusement. Voilà longtemps que le gouvernement a acquis la preuve la plus claire possible que le système douanier actuel, de la façon dont il est aujourd'hui administré, est impuissant à réprimer l'effroyable système de contrebande qui répand une plus grande immoralité dans tous les districts du Saint-Laurent inférieur, et qui s'étend, dans une mesure considérable, aux provinces maritimes. Nous avons d'excellentes raisons de croire que l'Etat est fraudé annuellement de plusieurs centaines de milliers de dollars, par suite de l'importation clandestine de grandes quantités de boissons alcooliques, venant surtout de Saint-Pierre et Miquelon et de la république voisine. Le mécanisme douanier actuel a fait preuve de sa complète impuissance à combattre ce fléau, car, en effet, c'est un véritable fléau, que cette contrebande. Nous tenons de personnes en lieu d'en juger, que ce système démoralise la population de paroisses entières, situées sur le parcours du Saint-Laurent.

Nous sommes en lieu de penser que cette contrebande, érigée en véritable système, étend ses ramifications non seulement sur le cours du Saint-Laurent, mais qu'elle a son principal siège d'affaires dans la ville de Québec et même, dans une certaine mesure, à Montréal. Mon honorable collègue (M. Foster), en hommes d'affaires qu'il est, doit savoir qu'il nous serait absolument impossible d'obtenir les renseignements nécessaires qui seuls nous mettraient en mesure de lutter contre ce fléau grandissant et de le supprimer, si les délateurs n'avaient l'assurance que leurs noms seront tenus secrets, et qu'ils ne seront pas exposés à la vengeance de ceux qu'ils auraient dénoncés. C'est un fait parfaitement connu. C'est même là une des raisons qui justifient, dans une certaine mesure, la critique faite par l'honorable député (M. Foster), lors de la présentation du budget à la Chambre, quand il fit observer qu'un trop fort relèvement des droits d'accise ou de douanes tendent à accentuer le danger de la contrebande. J'ai moi-même admis, à ce moment, l'importance de l'observation de l'honorable député; mais je tiens à bien lui faire comprendre ainsi qu'à la Chambre que, lorsque nous demandons ce minime crédit spécial, dans le but d'organiser un service douanier secret, nous ne le faisons point sans avoir acquis l'absolue certitude que dans une partie importante du pays, tout un système de contrebande s'exerce sur une vaste échelle. Il s'en suit une énorme perte de revenus: mais ce n'est pas l'esprit le plus sérieux de la question. La démoralisation d'une partie considérable de la population est immense, et si jamais il s'est présenté une occasion où le gouvernement soit justifiable de dire à la Chambre: "Confiez-nous l'administration de ce minimum crédit, afin de combattre ce terrible fléau", c'est bien le moment actuel, et je n'accepte pas même le pseudo-service secret, à l'époque de l'évasion fénienne.

Je reconnais, toutefois, la force des arguments présentés hier soir, par l'honorable député, et dans les quelques observations que j'ai faites sur la question, j'ai déclaré que nous étions bien prêts à nous ranger, pour le moment, à l'avis du chef de l'opposition, touchant l'administration de ces fonds. Il existe certains précédents à cet égard en Angle-

terre où en plusieurs occasions, le gouvernement a été obligé de demander, pour différentes raisons des fonds affectés au service secret. Nous ne désirons pas imposer notre manière de voir aux députés de l'opposition, sur ce crédit, mais ils peuvent dans les circonstances confier sans crainte l'administration de ce léger crédit au ministère de la Justice, si je leur affirme que la perte de recettes fiscales résultant de ce système de contrebande atteint le chiffre de \$700,000 à \$800,000 annuellement, et si je leur dis, en outre, qu'avec les ressources à sa disposition le ministère des Douanes s'est trouvé impuissant à combattre ce fléau. Si l'honorable député a quelques autres avis à nous offrir, nous l'écouterons avec plaisir. Je puis lui donner l'assurance que nous n'entendons point nous servir de ces fonds pour des fins illégitimes. Nous voulons uniquement l'employer à combattre ce fléau que j'ai déjà décrit, et que nous avons en vain cherché à abattre depuis nombre d'années. Il se trouve des députés en Chambre qui seraient en mesure d'attester encore plus amplement que je ne l'ai fait les pertes énormes que ce système de contrebande fait éprouver au pays; et soit dit sans blesser l'honorable député il pourrait raisonnablement accepter l'offre que j'ai faite hier soir, quand j'ai proposé de soumettre un compte détaillé de cette dépense soit à l'honorable député soit à son collègue, le chef de l'opposition, auquel nous pourrions adjoindre l'ex-contrôleur des Douanes, ce qui formerait un espèce de triumvirat, chose qui peut fort bien exister dans l'opposition, mais à une condition; c'est qu'ils donneront leur parole d'honneur de ne pas révéler les noms des personnes qui feront partie de ce service secret.

M. FOSTER: Je me place facilement au point de vue de l'honorable ministre, et je dois déclarer qu'à ce point de vue, son argumentation a une force considérable. Je n'ai fait que développer l'autre côté de la question, chose qu'il nous faut bien étudier, avant de nous lier à ce système. A mon avis, il n'y a pas d'autre raison qui puisse justifier ce crédit, que l'importance qu'il y a d'obtenir certains renseignements des délateurs, sans que leur nom soit livré à la publicité et qu'ils soient exposés à la persécution. C'est le seul résultat que le mécanisme spécial en question est de nature à nous faire atteindre avec plus de facilité qu'au moyen du mécanisme ordinaire. Si l'on pouvait atteindre par quelques autres moyens un délateur, sans adopter en principe l'établissement d'un fonds du service secret, l'honorable ministre conviendra qu'il faudrait adopter ce moyen. Ceux qui sont chargés de l'administration des douanes et de l'accise sont mieux renseignés à cet égard que je ne le suis. Cette contrebande, je le sais, est un terrible fléau, une cause d'effroyable démoralisation chez les populations où ce système est appliqué, et il tend à détruire dans l'esprit du peuple tout respect de la loi; or, l'on ne saurait adopter de moyens trop énergiques pour déraciner le mal avec toute la promptitude possible. La question de la contrebande, toutefois, ne date pas d'hier.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Le mal a pris de terribles proportions.

M. FOSTER: Je sais qu'il grandit et se propage de plus en plus, et plus vous relèverez l'impôt douanier, plus la contrebande se développera. C'est

un sujet qui revenait souvent sur le tapis, au temps où je faisais partie du cabinet, et les fonctionnaires m'ont souvent exprimé l'opinion qu'avec le mécanisme à leur disposition, il leur était aussi facile de lutter contre la contrebande qu'à l'aide de tout autre moyen.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Cependant, ils ont échoué.

M. FOSTER : Oui, et qui nous dit qu'après avoir obtenu ce crédit, mis à la disposition du ministre de la Justice, et après l'avoir tout dépensé, le contrôleur des Douanes ne viendra pas, au bout de l'année, nous déclarer que la contrebande s'exerce encore sur une immense échelle? Etant donné une population de cinq millions d'âmes de ce côté-ci de la frontière, et le puissant aiguillon qu'offre à la convoitise la contrebande des boissons alcooliques et des tabacs, il est impossible d'arrêter l'importation clandestine, et ni le ministre de la Justice, ni le ministre du Revenu de l'intérieur, ni le ministre des Douanes ne sauraient l'arrêter. Mais je ne veux point par mon attitude, étouffer la possibilité de la répression de cette contrebande, et voici, ce à quoi j'ai songé. L'auditeur général est le fonctionnaire parlementaire chargé de vérifier les comptes; c'est un homme de bon sens, d'honneur, de probité, et si l'honorable ministre veut ajouter à sa proposition que la dépense sera vérifiée par l'auditeur général, sous la surveillance du leader de la Chambre et du chef de l'opposition....

LE CONTROLEUR DES DOUANES : Sauf que les noms ne soient pas livrés à la publicité.

M. FOSTER : L'auditeur général a par devers lui des centaines de paiements faits à des particuliers, et qui ne figurent jamais dans son rapport. Je ne trahis point de secrets en disant que l'auditeur général, dans le cours de sa vérification des comptes, a invité certains ministres à son bureau pour leur demander des renseignements, et quand ces renseignements étaient de nature à lui donner satisfaction, il omettait d'inscrire ces comptes dans ses livres. L'auditeur général est juge en dernière instance de ce qu'il doit publier, et de ce qui ne doit pas figurer dans son rapport; et, à mon avis, nous pouvons bannir toute crainte, tant que les revenus du pays seront entre ses mains; car nul autre fonctionnaire de l'administration publique n'a plus à cœur que lui la conservation des deniers de l'Etat.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Je dois avouer, sans retard, que, sauf la condition portant que les noms ne seront pas publiés, je n'ai pas la moindre objection à accepter l'avis de l'honorable député qui veut, si je ne me trompe, que la vérification des comptes soit faite par l'auditeur général, et que le chef de l'opposition soit aussi mis au courant de ce qui se passera, ces deux gentlemen s'engageant sur leur honneur à ne pas révéler les noms de ceux qui feront partie de ce service secret. Nous tenons à cela, parce que, comme l'honorable député le sait, lorsqu'il s'agit de contrebandiers exerçant leurs opérations illicites sur une aussi vaste échelle qu'ils le pratiquent à notre connaissance, la vie des délateurs ne serait plus en sûreté, s'il transparaît qu'ils ont donné des renseignements au gouvernement. Dans le but de se renseigner, ces individus sont obligés de se mêler à une caté-

M. FOSTER.

gorie d'hommes qui n'ont pas la crainte de la loi, et, dans une certaine mesure, il leur faut exposer leur vie. L'on sait ce qui s'est passé en Angleterre et dans d'autres pays où s'exerce la contrebande. L'on sait qu'un délateur passerait un mauvais quart d'heure, si ceux qu'il a dénoncés connaissent ses agissements. Cette condition réservée, j'accepte l'avis de l'honorable député.

M. FOSTER : Ma proposition, je crois, est acceptable. Le principe de la vérification des comptes demeure intact. L'auditeur général apure les comptes, le chef de l'opposition a le droit de voir tous les documents. Si ces trois gentlemen, le chef du gouvernement, l'auditeur général et le chef de l'opposition sont satisfaits, tout est parfait. Si ces trois gentlemen sont au courant de tout ce qui se passe, il me répugne de croire que le gouvernement voudrait faire quelque tentative coupable, et, en second lieu, l'auditeur général y aura l'œil.

M. WALLACE : Cela ne détruit pas le fait que le gouvernement demande le crédit en question.

M. QUINN : Sans vouloir m'imposer à la Chambre à cette heure avancée du débat, je ne puis m'empêcher de protester contre ce crédit, non pas tant parce qu'on pourrait le faire servir à des fins politiques, que parce que le principe m'en paraît condamnable. Il suffit de mentionner le fait que le système en question a été abandonné en Angleterre depuis nombre d'années, sauf relativement à la découverte de la trahison, et il se pourrait fort bien qu'il tombât en désuétude même pour ce dernier cas, en raison de l'expérience faite par les autorités anglaises relativement aux délateurs qui avaient été payés à même les fonds du service secret. Le ministre du Commerce nous dit que la seule raison d'être de ce crédit est la protection à accorder aux délateurs, afin que leurs noms ne soient pas divulgués. Or, la loi douanière pourvoit à cette protection.

M. CASGRAIN : Pendant nombre d'années, j'ai été agent du ministre de la Justice à Québec. Nous avons intenté nombre de poursuites contre les contrebandiers, et jamais une seule de ces poursuites n'a abouti, parce qu'il était impossible d'obtenir le témoignage de délateurs, qui craignaient pour leur vie.

M. QUINN : L'honorable député dit que le gouvernement a eu beaucoup de difficultés à faire condamner les contrebandiers, parce qu'il n'a pu réussir à obtenir le témoignage des délateurs.

M. CASGRAIN : Il nous était impossible de leur faire faire des délations ou de les faire consentir à ce que leurs noms fussent mentionnés, en aucune circonstance, même privément.

M. QUINN : De l'avis de l'honorable député, par conséquent, si l'on met une certaine somme d'argent entre les mains du représentant du ministre de la Justice à Québec, qui sera alors en mesure de dire à un délateur : "Voici \$100 ou \$500 comptant, donnez-moi tel renseignement," il pourra obtenir ce renseignement. Mais sont-ce là des renseignements sur lesquels le gouvernement puisse s'appuyer pour emprisonner les con-

trebandiers ou tout autre individu, renseignements achetés tant par mot? La loi des douanes protège actuellement les délateurs. Elle statue que ni le ministre ni le contrôleur, ni le percepteur des Douanes, ni le dernier des employés au ministère des Douanes, après avoir reçu des renseignements, ne sont tenus de divulguer le nom du délateur à qui ce soit. Le dernier des employés aux douanes peut entrer dans un établissement de la ville de Montréal et saisir tout un établissement sans être obligé de faire connaître au percepteur des douanes, à qui il fait rapport de la saisie, le nom du délateur, d'après les renseignements duquel il agit. Non seulement cela, mais en obtenant le jugement du contrôleur des Douanes, il ne fait pas connaître le nom du délateur.

Il fait tout simplement rapport au contrôleur qu'il y a un délateur dans la cause et lui demande d'avoir la bonté de retenir un tiers de la somme réalisée pour le bénéfice du délateur. Si ce n'est pas une protection suffisante pour le délateur, je ne sais pas ce que vous pouvez exiger de plus. Je ne sais pas comment vous pouvez avoir une meilleure protection qu'en insérant cette petite somme de \$5,000 dans le budget pour cette fin. S'il est nécessaire d'augmenter la somme payée au délateur, donnez-lui la moitié au lieu du tiers. Si la contrebande fait perdre au Canada \$700,000 par année, le pays peut bien avoir le moyen de perdre \$350,000 par année pour recouvrer le double de cette somme. Augmentez, si vous le désirez, la protection accordée au délateur, mais ne permettez pas à un officier d'un département quelconque d'envoyer des espions au bureau d'un marchand pour acheter ses commis. Ne permettez pas à un officier quelconque d'acheter, par exemple, le garçon de bureau, un enfant de quatorze ou quinze ans, et d'obtenir de lui des renseignements, pas toujours exacts, contre son patron. Je peux vous citer des exemples concernant l'application de l'acte à ma connaissance personnelle, dans la ville de Montréal.

Un établissement de Montréal avait importé certaines machines des Etats-Unis. Le gérant porta au compte de la compagnie le plein montant des droits et obtint d'elle un chèque pour cette somme, mais en faisant la déclaration, il estima les articles au-dessous de la valeur réelle et empocha la différence en droits. Il fut destitué quelques années plus tard, mais cependant dans les cinq ans qui formaient le délai de prescription du délit. Il alla voir alors un employé de douane et fit une dénonciation portant que les machines avaient été achetées en contrebande ou entrées au moyen d'une estimation plus basse. Les machines furent saisies, confisquées et vendues, et ce dénonciateur partagea avec l'officier de douane le produit de la vente. C'était là l'homme qui avait réellement commis la fraude, l'avait dénoncée et avait empoché le tiers de l'argent.

M. BERGERON : Le chèque de la compagnie ne faisait-il pas voir qu'elle avait payé le plein montant des droits ?

M. QUINN : Oui, mais le ministre des Douanes de cette époque décida que la compagnie était obligée de payer, et cet homme qui avait commis la fraude empocha entre \$3,000 à \$4,000 par cette opération.

Le MINISTRE DES DOUANES : En quelle année était-ce ?

M. QUINN : Il y a déjà plusieurs années, et je ne crois pas nécessaire de donner les détails.

M. TALBOT : Que devint cet homme ?

M. QUINN : On le laissa tranquille.

M. FOSTER : Il ne fut pas nommé à un emploi du gouvernement ?

M. BERGERON : Fut-il nommé chevalier ?

M. QUINN : Permettez-moi de citer un autre exemple pour faire voir jusqu'à quel point l'effet de cette loi est pernicieux. Et ce sera bien pire, si nous sanctionnons par un vote du parlement, l'emploi d'un fonds du service secret pour lequel personne ne pourra être tenu responsable par la Chambre, au sujet duquel personne ne sera obligé de donner un mot d'explication, qui pourra être mis entre les mains de fonctionnaires avilis—car je ne pense pas que quelqu'un puisse prétendre que chaque officier de la douane ou du département de la police du pays est exempt de reproche—disons seulement qu'il peut être confié à des hommes imprudents, et je dis qu'il aura sur la population en général un effet excessivement démoralisateur.

Mais j'ai dit que je voulais vous citer un autre exemple. Je veux parler d'un marchand de gros qui, sans énergie et poussé par la dureté des temps, consentit, à la demande de son caissier, à faire passer en douane frauduleusement certaines marchandises. Il fit ses déclarations de cette façon pendant deux saisons. Mais c'était un homme honnête et honorable et qui désirait bien se conduire. Au moyen de la méthode que j'ai mentionnée, il réussit à traverser un temps de crise. Ayant réussi plus tard, il voulut régler avec la douane, bien que tout le monde ignorât ce qu'il avait fait. Il chercha à faire un règlement sans bruit. Il envoya un représentant au département des Douanes demander au ministre quelles mesures seraient prises s'il racontait toute l'affaire, et il offrit de payer le montant des fraudes qu'il avait commises.

La réponse ne fut pas satisfaisante. Naturellement, il ne voulait pas se soumettre aux peines que la loi infligeait s'il faisait des aveux, et il se décida à liquider ses affaires. Dans l'intervalle, son caissier, l'homme qui l'avait poussé à commettre ces fraudes, devint agressif. Il voulut se débarrasser de cet homme, mais celui-ci lui dit : Si vous osez me renvoyer, ou si vous ne me donnez pas telle somme d'argent, je vais vous dénoncer aux autorités de la douane. Ainsi, le marchand consentit à payer la somme demandée pour le moment. Mais, bien entendu, sa vie devint intolérable. Il fut incapable de supporter bien longtemps le fardeau de sa position. La conséquence fut qu'en moins de deux ans, il fut obligé de liquider ses affaires—un commerce de gros très important—et il quitta le pays.

Voilà un cas dans lequel un individu s'est servi de l'acte des douanes, sachant qu'il serait protégé à titre de délateur, afin d'exercer du chantage contre un homme qu'il avait poussé à commettre un crime.

Après tout, qu'est-ce que c'est que frauder la douane ? Je ne veux pas dire que c'est un acte qui doit être approuvé par les membres du parlement, mais je connais des crimes beaucoup plus graves

que celui de frauder la douane, de fait, je ne pense pas qu'il y ait dans les statuts du pays une loi contre un crime moins grave que celui de frauder la douane, sauf le cas où les fraudes sont poussées à un degré qui met en danger le revenu du pays. Le crime en lui-même n'est pas d'une nature grave, ce n'est pas un crime de haute trahison, ce n'est pas, par exemple, un crime aussi grave que celui de voler un particulier. Mais quand la fraude prend des proportions de nature à mettre en danger le revenu public, alors des mesures sévères doivent être adoptées afin de protéger le revenu. Mais je crois que nous commettrions une grave erreur en croyant que, dans le but de protéger le revenu, nous sommes obligés d'avoir recours à des méthodes que la mère-patrie a abandonnées.

De fait, nous savons que le service secret n'existe en Angleterre que pour une seule fin, celle de découvrir la trahison. Nous savons qu'en Angleterre, on ne promet pas de récompense pour amener une déclaration de culpabilité contre un détenu. Nous en avons un exemple frappant dans le cas des atrocités commises par *Jack-the-Ripper*. Durant tout le temps que ces atrocités ont été commises, le gouvernement britannique n'a pas offert un schelling pour la découverte ou la dénonciation de l'individu qui commettrait ces crimes. Ayant cet exemple sous les yeux, je dis qu'il serait imprudent de la part du parlement d'avoir un service secret pour protéger le revenu du pays. Ainsi que je l'ai dit, ce service n'est pas nécessaire; il y a une protection amplement suffisante, ainsi que je l'ai expliqué; si c'est nécessaire, dépensons une plus forte somme d'argent, ayons un plus grand nombre de navires, envoyons cinq cents officiers si cent ne suffisent pas, mais, de grâce, n'introduisons pas ce système vicieux.

M. TALBOT : Qui sera le général de cette armée ?

M. QUINN : Je recommanderai l'honorable député (M. Talbot) lui-même, car je crois qu'il ferait un excellent agent de police. Les honorables députés se moquent de l'idée d'employer une armée. Il me fait peine de voir qu'ils n'examinent pas plus sérieusement la question et qu'ils ne songent pas aux conséquences terribles qui résulteront de ce service pour la corruption de jeunes garçons—car c'est à cela qu'il se résume—et d'hommes ignorants en les incitant à trahir leurs patrons, sous le prétexte de protéger le revenu du pays.

M. CASGRAIN : Je crois devoir dire un mot sur ce sujet, parce que je viens d'une partie de la province de Québec où l'entrée du whisky en contrebande prend des proportions énormes, allant en augmentant chaque année. Je suis sûr que si mon honorable ami de Charlevoix (M. Angers) était ici, il appuierait ce que je dis. Je ne considère pas ce crédit que le gouvernement demande au parlement de voter autant comme protection pour le revenu que comme protection pour la moralité du pays. L'importation du whisky en contrebande se fait sur une si grande échelle dans le bas du Saint-Laurent, que des paroisses, où le whisky était à peine connu, sont devenues démoralisées et où non seulement les hommes et les femmes boivent, mais aussi les enfants. Tous les moyens ont été pris pour empêcher l'entrée frauduleuse du whisky dans le pays. Nous avons dépensé des sommes considé-

M. QUINN.

rables d'argent pour ce service, et des croiseurs spéciaux ont été construits et envoyés sur le Saint-Laurent pour aider à protéger le revenu. Le clergé a aussi fait son possible et, dans certains cas, il a pris des mesures extrêmes pour arrêter ce fléau qui menace une grande partie de la province de Québec, et rien n'a encore réussi.

A ma connaissance, la loi a été souvent violée dans le district de Québec, où j'ai représenté le ministre de la Justice pendant quelque temps. Conformément aux instructions reçues du ministre, j'ai pris tous les moyens possibles pour les traduire devant les tribunaux. Mais je n'ai pas réussi. Nous rencontrons les contrebandiers dans les rues, nous savons qu'ils font ce métier, et qu'ils s'y sont enrichis. Nous savons que d'immenses quantités de whisky sont amenées frauduleusement dans Québec et dans les paroisses le long du Saint-Laurent. Nous connaissons les hommes qui exercent ce trafic, mais nous ne pouvons pas avoir de témoins pour les faire condamner. Pourquoi? Parce que ces hommes sont très rusés; ils connaissent parfaitement leur métier, l'exerçant depuis longtemps; et ils comprennent, s'ils sont aussi bons agents de police qu'ils sont habiles contrebandiers, qu'ils trouveront les hommes qui les auront dénoncés, et je dis que la vie d'un délateur en ces matières dans certains districts de la province de Québec est certainement en danger chaque jour. En conséquence, non seulement au point de vue de la protection du revenu, mais encore plus en ce qui concerne la moralité d'une grande partie du pays, je suis en faveur de cette proposition. Même s'il est contraire au principe de bonne administration de donner au gouvernement ce fonds de service secret, je dis, voyant le grand danger qui nous menace, que nous ne devons pas nous opposer à ce crédit, principalement dans les circonstances qui nous ont été relatées, savoir, que ces comptes seront vérifiés par l'auditeur général et deux membres de chaque côté de la Chambre.

M. CHOQUETTE : Je partage dans une très grande mesure l'opinion que vient d'exprimer l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain). Mais je dois dire que sous l'ex-gouvernement, les contrebandiers n'ont pas été poursuivis avec assez de vigilance. Je peux citer un cas que l'honorable député se rappellera. Des poursuites furent intentées contre un contrebandier très connu.

M. FOSTER : Si nous voulons discuter cette question convenablement, il ne faut pas soulever la question de parti.

M. CHOQUETTE : Je dirai que, il y a quelques années, il y eut des plaintes au sujet de la contrebande, et l'ex-gouvernement de Québec fit venir un avocat de Montréal pour instituer des poursuites à Québec contre les contrebandiers. L'un d'eux fut trouvé coupable, et, voyant cela, ses amis achetèrent cet avocat et lui payèrent une somme d'argent considérable, et les autres poursuites furent discontinuées.

M. CASGRAIN : Quel est son nom ?

M. CHOQUETTE : L'honorable député le connaît très bien. J'approuve ce que le gouvernement fait pour empêcher la contrebande, mais je dois dire que, à mon avis, le meilleur moyen d'y mettre fin est de réduire les droits sur les spiritueux.

Autant vaut pour le gouvernement d'avoir un droit de \$1.20 sur deux gallons que \$2.40 sur un gallon de spiritueux. S'il réduit ces droits, l'importation sera beaucoup plus considérable, la contrebande diminuera, et le gouvernement aura un revenu aussi considérable que celui qu'il retire aujourd'hui. S'il ne fait pas cette réduction, il sera obligé de dépenser une somme énorme en employant deux ou trois croiseurs pour empêcher la contrebande.

Résolutions à rapporter.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée, et la séance est levée à 1 heure de l'après-midi.

Séance de l'après-midi.

JEUDI, le 24 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

RÉPARATIONS AUX TROTTOIRS EN FACE DES ÉDIFICES DU PARLEMENT.

M. HENDERSON :

L'entreprise pour refaire les trottoirs en face des édifices du parlement et le chemin qui se trouve devant le bureau de poste a-t-il été donné? Si oui, à qui et à quel prix par verge carrée?

Lo MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : 1. Oui. 2. La *Seyssel Asphaltum Paving Company*, de Montréal. 3. \$2.19 pour trottoirs gommeux en face des édifices du parlement et des bureaux de l'administration, et \$3.39 pour asphalte de roche, en face du bureau de poste.

PRIVILÈGE — LE SÉNAT ET LE PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. SUTHERLAND : Avant d'aborder l'ordre du jour, je désire faire quelques observations au sujet d'un compte rendu publié dans le *Citizen* d'Ottawa de ce matin, lequel attribue à sir Mackenzie Bowell les paroles suivantes :

Le whip du parti libéral à la Chambre des Communes a dit aux membres du Sénat que, s'ils rejetaient ce bill, le gouvernement retirerait le bill relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Quel rapport y a-t-il entre les deux bills? C'est simplement une menace insignifiante, employée dans l'espoir d'influencer les membres du Sénat que l'on sait être en faveur de l'adoption du bill relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et qui sont les amis de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je veux seulement faire observer que si l'honorable sénateur a dit ce qu'on lui attribue, il a été mal informé, car je n'ai jamais dit cela ni à un sénateur, ni à qui que ce soit, ni je voudrais user de menaces à l'égard d'un sénateur ou d'une autre personne. C'est tout ce que j'ai à dire, bien que la chose me soit indifférente personnellement, mais je crois qu'il n'est que juste pour le gouvernement et pour le public, ainsi que pour moi-même, que je

dise que cette assertion est mal fondée, en ce qui me concerne, et je suis sûr que l'honorable sir Mackenzie Bowell ne voudrait pas m'exposer sous un faux jour.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. FOSTER : Avant que l'on appelle l'ordre du jour, je ferai observer qu'on nous a promis certaines explications sur l'intention du gouvernement au sujet des affaires de la Chambre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, je vais dire à l'honorable député ce que nous nous proposons de faire. Relativement à l'item 18, le gouvernement n'a pas l'intention de continuer : item 22, formation de la Chambre en comité pour discuter l'acte relatif aux pensions de retraite du service public, nous ne continuons pas. Quant à l'item 23, nous désirons en parler avec nos amis. Le bill paraît très inoffensif, et je crois qu'ils ont des préjugés à cet égard. Au sujet des item 27 et 28 nous continuons à pousser le bill relatif aux prêts ainsi que les résolutions relatives aux subventions, et autres matières que la Chambre nous permettra d'examiner.

M. FOSTER : Je demanderai à mon honorable ami, tenant compte du budget extraordinaire qui a été présenté hier soir, s'il ne serait pas sage de sa part, ou de la part du ministre des Chemins de fer et Canaux, d'expliquer quel est l'objet de ce budget. Une explication éclairerait la Chambre et épargnerait du temps.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'avoue que l'honorable député a le droit de demander des explications, mais je crois qu'elles seront plus opportunes lorsque l'item sera appelé.

M. FOSTER : Je ferai observer à mon honorable ami qu'à cette époque de la session, ainsi qu'il l'avouera lui-même, nous devons connaître ce que l'on veut faire, avant que nous puissions faire avancer les affaires. Or, je prétends que dans l'intérêt de l'expédition prompte des affaires, nous devons avoir cette explication le plus tôt possible.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'espère que l'honorable député n'est pas plus que moi disposé à retarder la prorogation sans nécessité.

M. FOSTER : Non.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne mets pas en doute le droit de l'honorable député d'avoir l'explication de l'item en détail quand l'item est présenté, mais je crois que cela serait plus convenable un peu plus tard. Mais si l'honorable député tient à l'avoir plus tôt, je vais tâcher de la lui donner soit ce soir, soit demain matin.

M. FOSTER : Je répète ce que j'ai déjà dit : qu'il est d'une nature tellement importante, qu'il est devenu d'une nature tellement controversable que, j'en suis sûr, les affaires de la Chambre ne souffriront pas si l'explication au sujet de ce budget est donnée le plus tôt possible.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je n'oublierai pas cela, et je vais m'efforcer de me conformer à ce qui, dans les circonstances, je l'avoue, n'est pas une demande déraisonnable. Si c'est possible,

je fournirai cette explication à l'honorable député à huit heures et demie ce soir, ou à onze heures demain matin.

M. FOSTER: Mieux vaudrait l'avoir à huit heures et demie ce soir, si nous pouvons exprimer une préférence à ce sujet.

M. WALLACE: Je crois que le gouvernement doit expliquer dès maintenant son attitude dans cette affaire, car ayant présenté ce budget, il doit être en mesure à ce moment d'en donner une explication complète. A mon avis, le temps est bien choisi, et l'explication faciliterait l'expédition des affaires de la Chambre, explication qui devra comprendre les raisons que le gouvernement a pour le présenter et les résultats probables de ce fait.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Je tâcherai de les satisfaire autant que je le pourrai.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité)

Douanes..... \$ 16,450

M. TAYLOR: Avant de laisser adopter cet item, je demanderai au ministre une ou deux explications. Dans la déclaration lue ce matin par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), j'ai remarqué la nomination d'un agent du service de surveillance à Gananoque. Je demanderai au ministre si c'est un emploi permanent et quel est le salaire.

Le CONTROLEUR DES DOUANES: (M. Paterson): Je suis sous l'impression que ce n'est que pour les mois d'été. En réponse à la question posée par l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), je dirai que M. Henry Roebuck, officier de douanes à Sombra, a été renvoyé, et M. Myers a été nommé pour le remplacer. Quant à l'autre question concernant M. Cronk, officier de douanes à Courtright, aucun changement n'a été effectué. Cependant, je crois qu'il y a une plainte contre lui, mais on n'en a pas tenu compte.

M. WALLACE: Quelle est l'accusation?

Le CONTROLEUR DES DOUANES: Une accusation d'avoir pris part aux élections d'une manière active. Ensuite, l'honorable député d'Annapolis (M. Mills) a posé une question au sujet de Port-Lorne. Le mémoire qui m'a été fourni porte que le port succursal a été aboli par arrêté ministériel, et que le sous-percepteur, M. Walter Graves, a été retraité avec une pension de \$96 par année.

Je ferai maintenant quelques observations au sujet d'une couple de questions soulevées par l'ex-contrôleur des Douanes (M. Wallace). Relativement à l'ordre de la Chambre qu'il a mentionné, je dirai que cet ordre demande une liste de ceux qui ont été destitués, et non pas de ceux qui étaient morts, mais de ceux qui avaient été remerciés de leurs services.

L'honorable député (M. Wallace) a appelé l'attention sur le nombre de nominations faites comparativement au nombre de ceux qui avaient quitté le service pour une cause ou pour une autre. Sur ce nombre d'officiers surnuméraires, quatorze ont
Sir RICHARD CARTWRIGHT.

remplacé des officiers décédés; neuf ont remplacé des officiers démissionnaires; huit ont remplacé des officiers destitués; un a remplacé un officier promu; deux ont remplacé des officiers transférés; quatre ont remplacé des officiers employés seulement durant la saison de navigation; trois ont remplacé des officiers payés par les compagnies de chemin de fer, et deux ont été nommés sans salaire, le tout formant un total de 44.

Quant à l'augmentation des dépenses, je crois que l'ex-contrôleur des Douanes constatera qu'elle est expliquée par l'augmentation des besoins du service dans la Colombie-Anglaise et par les officiers attachés au service de surveillance. Je dois dire que le gouvernement a parfaitement compris la nécessité d'adopter des mesures rigoureuses pour lutter plus efficacement contre la contrebande des spiritueux dans différentes parties du pays. Ainsi que tous les députés s'accordent à le dire, la question devient très grave. On estime que cette contrebande fait perdre au trésor plusieurs centaines de milliers de dollars. Nous voulons adopter des mesures de précaution, et nous demandons à la Chambre de nous accorder une somme d'argent pour nous mettre en état de mettre fin à cet usage. Le temps seul pourra dire si nous réussissons, mais si nous réussissons en partie à combattre ce fléau, le pays sera plus que compensé de ces déboursés.

La somme de \$10,000 insérée dans le budget principal pour un nouveau croiseur, est une dépense supplémentaire. Quant aux \$5,000 mentionnés dans le budget supplémentaire, bien qu'un steamer n'ait pas encore été frété, j'ai cru que le comité me confierait ce fonds et qu'il mettrait à ma disposition de manière à me permettre, si la nécessité l'exige et si je peux l'employer avec succès, d'engager un autre croiseur, au moins, durant une partie des mois d'été.

Ensuite, je crois que les \$5,000 pour agents surnuméraires du service de surveillance, seront nécessaires. Des plaintes nous arrivent non seulement des provinces maritimes, de la province de Québec, mais nos amis de la côte occidentale nous affirment qu'une grande quantité de spiritueux y est introduite frauduleusement, et on m'a demandé avec instances de prendre des mesures de nature à supprimer ce trafic. La somme de \$6,250 est spécialement destinée aux agents du service de surveillance. Ensuite, je demande un autre montant de \$5,000.

Je ne désire pas garder cette somme entre mes mains, mais l'ex-contrôleur des Douanes a tort de dire qu'elle doit être laissée à ma disposition pour en faire ce que bon me semblera, et de décrire les agents du service secret comme des hommes allant terroriser des marchands honorables et respectables. Il ne s'agit de rien de cela. Le tout se réserve à tenter de mettre fin à cette contrebande de spiritueux qui prend des proportions alarmantes. J'ai manifesté le désir, et le gouvernement m'a approuvé, que cette somme ne fût pas déboursée par moi, mais qu'elle fût remise au ministère de la Justice à mesure qu'il en aura besoin pour les procédures qu'il jugera à propos d'adopter dans le but de restreindre cet usage. Ainsi que l'a dit l'honorable député, il est vrai que les noms des dénonciateurs ne sont pas divulgués. Le nom de l'officier opérant la saisie paraît, et le tiers qui revient au dénonciateur est envoyé à cet officier, qui, connaissant celui qui lui a fourni les renseignements, lui remet cet argent. Mais les honorables députés

vont comprendre la difficulté qui existe. En vertu des dispositions de la loi relative aux douanes, le dénonciateur a droit à une partie du produit de la vente des marchandises saisies après que toutes dépenses nécessaires ont été payées. Un tiers du produit net est donné au dénonciateur, un tiers à l'officier qui fait la saisie, et un tiers va au gouvernement. Mais supposons que le ministère de la Justice est saisi d'un cas dans lequel une dénonciation lui a été faite au sujet d'une opération illégale ayant été effectuée il y a quelque temps, l'affaire est criminelle de sa nature. Il lui faudra la faire instruire devant les tribunaux, et la condamnation du coupable aura un effet préventif, surtout s'il s'agit d'un homme haut placé dans le commerce. Cela porterait un grand coup à l'usage de faire la contrebande, mais il n'y aurait aucun revenu. Ce serait une poursuite criminelle, et il n'y aurait rien à partager, ni aucun fonds à même lequel le dénonciateur pourrait être payé en vertu de la loi telle qu'elle existe. Les honorables députés comprendront la distinction.

M. WALLACE : Il n'y a pas de fonds à même lequel il pourrait être payé, mais il y en a un à même lequel il pourrait être remboursé de ses dépenses et de ses frais.

M. QUINN : Il y a une autre procédure à suivre même si l'individu a été trouvé coupable devant les tribunaux criminels, et si l'on a épuisé toutes les procédures à prendre devant eux. Le gouvernement peut poursuivre un homme pour une somme spécifique, et je crois que le délai est de sept ou dix ans après que le crime a été commis, et toute somme d'argent recouvrée de lui au moyen de cette poursuite peut être partagée avec le dénonciateur. La dénonciation sur laquelle un homme peut être condamné ou sur laquelle une plainte peut être appuyée est certainement suffisante pour poursuivre en recouvrement de la somme d'argent. On ne prétendrait certainement pas que nos juges seront plus indulgents à l'égard des personnes poursuivies dans des circonstances de cette nature que le seront nos jurés. Les individus peuvent être trouvés coupables de contrebande par un jury, et le gouvernement peut certainement obtenir contre eux une condamnation pour la somme d'argent réclamée par le département.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : L'honorable député (M. Quinn) croit-il que les personnes ayant cette information attendront, qu'elles courent le risque d'attendre jusqu'à ce que cette poursuite soit terminée? L'objet en vue est toujours la distribution de ces fonds. Je ne fais que mentionner le cas pour faire voir que la loi ne couvre pas toutes ces particularités. Nous avons ici un item pour paiement de services à M. John Reid, lequel a été inséré sujet, cependant, à la décision du comté.

Cette affaire est venue devant l'ex-contrôleur des Douanes, et il a constaté qu'il s'agissait d'un homme qui avait donné des informations qui avaient fait découvrir des fraudes qui avaient été commises, et qui, depuis plusieurs années s'étaient élevées à plusieurs milliers de dollars. Les papiers ont établi le fait qu'une amende de \$9,000 avait été imposée à un homme responsable de ces fraudes, mais rien n'en est résulté. Si l'amende avait été payée, ce dénonciateur aurait eu droit à \$3,000, mais n'ayant

rien, le département n'a pas pu le payer. L'ex-contrôleur des Douanes a cru que cette réclamation devait être payée. Il a cru que cet homme méritait une récompense, et il désirait le payer. Il a demandé au ministère de la Justice s'il était d'opinion qu'il pouvait le payer à même les 5 pour 100 retenus sur la saisie. Le ministère de la Justice lui a répondu que cet homme n'avait aucune réclamation en droit, et qu'il ne pouvait pas être payé à même ce fonds. Je cite ce cas comme simple exemple. En conséquence, si cette somme est mise à la disposition du ministère de la Justice, elle facilitera l'objet que nous avons en vue.

M. QUINN : Je ne veux pas faire un discours sur ce sujet, mais je croirais ne pas remplir mon devoir envers mes électeurs si je ne protestais pas contre ce crédit particulier. Je sais que les marchands de Montréal verront ce crédit d'un très mauvais œil. Je sais que les marchands ont espéré que la présente loi serait amendée, et je suis convaincu qu'un grand nombre de députés ne se sont pas donné la peine de comprendre l'acte relatif aux douanes, autrement ils ne voteraient pas en faveur de ce crédit. Les marchands ont espéré qu'il y aurait les modifications qui leur permettraient de faire juger leurs causes promptement, et non pas être laissés, comme ils le sont, à la merci d'officiers irresponsables, dont l'objet est de partager l'amende qui peut être imposée. Bien que le ministre nous affirme le contraire, je n'hésite pas à dire que, éventuellement, cet argent servira à corrompre les employés des marchands et des manufacturiers. Je proteste donc contre ce crédit. Une voix n'est pas grand'chose, mais je voterai contre le crédit, et, pour cette raison, s'il est adopté, je désire qu'il le soit après un vote.

M. SOMERVILLE : Je désire obtenir certaines informations de la part du contrôleur des Douanes. On a recommandé, et avec raison, que le mode suivi pour inspecter les bureaux de douane et ceux du revenu de l'intérieur devrait être modifié. Depuis nombre d'années, il est notoire que les inspecteurs ont été nommés en raison de motifs politiques, et que des hommes qui savaient à peine ce que c'était qu'un compte et qui n'étaient pas compétents pour vérifier des comptes ont été nommés à ces charges. Le résultat de ce mode d'inspection a été qu'à plusieurs ports, particulièrement tout récemment à Peterborough, Dundas et Berlin, il y a eu des déficits considérables. Le département des Douanes devrait établir un nouveau système d'inspection, et nommer des comptables compétents qui pourraient s'assurer si les comptes sont bien tenus. Si cela était fait, il n'y aurait plus de déficits, et des sommes considérables seraient versées au trésor. Tout le monde sait que ces inspecteurs n'ont pas été nommés dans le passé parce qu'ils étaient compétents mais uniquement pour des motifs politiques. Le dernier nommé a été un homme qui siégeait dans cette Chambre et qui avait sa nomination dans sa poche pendant qu'il votait ici. Je n'ai rien à dire contre cet homme, je suis en bon termes avec lui ; mais je dis qu'il n'est pas compétent à remplir les devoirs de cette charge. Le département des Douanes devrait nommer les inspecteurs, non pas parce qu'ils sont bons comptables et capables de constater si les livres sont bien tenus. Je demande au contrôleur des Douanes si le gouvernement a l'intention

d'effectuer tout changement qui serait de nature à protéger le revenu du pays.

M. CLANCY : Je dirai quelques mots au sujet de la déclaration faite par le contrôleur des Douanes, relativement à la destitution de M. Roebuck et la destitution projetée de M. Cronk.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je n'ai pas dit cela.

M. CLANCY : L'honorable contrôleur (M. Paterson) a dit que M. Roebuck avait été destitué et remplacé par M. Myers, et que M. Cronk n'avait pas encore été destitué, mais qu'il y avait une accusation contre lui. La conclusion logique à tirer est que M. Cronk sera traité de la même façon que M. Roebuck. On me dit que M. Roebuck a été destitué sans aucune enquête, et simplement sur l'information fournie par des gens qui veulent avoir cette charge, qui sont des adversaires politiques, et qui se sont décidés à porter une accusation, qu'elle soit fondée ou non. Il n'y a pas au Canada un homme plus inoffensif que M. Henry Roebuck. Il n'a jamais de sa vie dit quelque chose contre un parti politique. Il a sans doute ses opinions, mais il n'a jamais été un partisan hostile et il n'a jamais pris une part agressive aux élections. Il me fait peine d'apprendre que M. Myers a été nommé pour le remplacer. Je n'ai rien à dire contre le caractère de M. Myers, mais c'est un des partisans les plus violents du district, et il a gagné sa position, s'il a pu la gagner dans un sens quelconque, en portant une accusation contre un de ses concitoyens.

M. Roebuck n'a jamais eu l'occasion de pouvoir convaincre le contrôleur des Douanes de la fausseté de ces accusations, mais sur des cancanes du voisinage, le contrôleur a destitué M. Roebuck. Si quelqu'un peut être accusé d'être un partisan actif, c'est bien M. Myers. Des accusations sont portées secrètement contre des fonctionnaires du pays, et je demanderai pourquoi il n'y a pas d'enquête. On ne fait pas d'enquête parce qu'il serait prouvé au contrôleur des Douanes que ces accusations sont mal fondées. Ce système suscite des espions qui conspirent contre les employés publics, et ces espions gagnent des positions par leur conduite infâme.

Mon honorable ami de Lambton-ouest (M. Lister) a dit durant la dernière session qu'une des accusations portées contre M. Cronk était qu'il avait assisté à une convention conservatrice tenue à Dresden en 1896. L'honorable député (M. Lister) a sans doute reçu cette information, mais j'ai l'assurance positive personnelle que cette assertion est entièrement fausse. M. Cronk n'a assisté à aucune convention conservatrice et il n'a pas pris part aux élections. Cependant il est voué au châtiement. L'épée est suspendue sur la tête de M. Cronk, mais j'ose dire qu'une enquête ne sera pas instituée, pour la raison que le contrôleur des Douanes n'osera pas en instituer une pas plus que dans le cas de M. Roebuck. Je dis que c'est une honte. L'honorable contrôleur n'est pas tenu, pas même par la fermeté qu'il doit montrer à titre de ministre, de céder aux clameurs de ses amis qui gagnent leurs positions au prix de l'honneur personnel et de tout ce qui est noble, en conspirant contre leurs concitoyens, avec la certitude que l'honorable contrôleur fermera l'oreille à toute plainte, et refusera

M. SOMERVILLE.

d'accorder une enquête afin d'éviter des embarras dans une affaire qui est injustifiable et qui est une honte pour le gouvernement du Canada.

M. BERGERON : Je crois que rien ne doit être épargné pour mettre fin à la contrebande, et si je comprends bien, il a été entendu ce matin entre le leader du gouvernement et le leader de l'opposition, comment cette question devrait être traitée. Il se fait beaucoup de contrebande, non seulement dans la partie inférieure de la province de Québec, mais en même temps sur la frontière, et dans le comté de Beauharnois—et je suis sûr que l'honorable député de Huntingdon (M. Sriver) appuiera ce que je dis. Les agents spéciaux et réguliers ont fait leur devoir dans ce district par le passé, mais il y a une chose à laquelle on devrait apporter une modification. Dans le passé, si un officier du département des Douanes découvrait un contrebandier, des membres du parlement, libéraux et conservateurs—et j'ai été du nombre—signaient des pétitions en faveur de l'homme qui avait été trouvé coupable d'infraction à la loi, et le ministre cédait. Je crois que cet usage devrait être discontinué, si ceux qui enfreignent la loi savaient qu'il n'y aurait pas de pardon pour eux, mais qu'ils seraient poursuivis avec toute la rigueur de la loi, je crois que cela servirait à arrêter la contrebande. Mais j'avais l'intention, en me levant, de demander au contrôleur des Douanes quelles sont les cantons de M. Brodeur, dont le nom a été mentionné ce matin comme ayant été nommé percepteur des douanes à Valleyfield, et quel est le montant du cautionnement.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je l'aurai en dernière épreuve. En réponse à l'honorable député de Brant-nord (M. Somerville), je dirai que la question d'une inspection plus efficace de nos ports n'a pas été perdue de vue, et j'ai ici un crédit pour payer les appointements de deux nouveaux inspecteurs—l'un à Montréal, l'autre à Kingston, tous les deux ayant vingt ans de service et tous les deux très compétents. J'ai l'intention de profiter des services de ces deux messieurs afin de faire faire une inspection à des intervalles plus rapprochés qu'autrefois. Il y a eu plusieurs cas d'irrégularité, je le dis avec peine, qui n'aurait pas eu lieu, s'il y avait eu une inspection plus régulière et plus fréquente. Malheureusement, M. Boulbee, un des inspecteurs, est presque dans l'impossibilité d'agir; je crois qu'il n'est plus capable de travailler. Quant à M. McKay, peut-être n'est-il pas l'homme le plus compétent qui aurait pu être nommé, mais d'après ce que j'ai appris, il s'efforce de bien remplir son devoir. Mais nous avons besoin de plus d'aide que nous en avons, et j'espère pouvoir m'occuper des ports avec plus de soin qu'on n'en a eu dans le passé.

M. SCRIVER : L'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron) m'a fait l'honneur de me désigner comme étant le représentant d'un comté frontière, ainsi qu'il l'est lui-même. L'honorable député n'est pas strictement parlant le représentant d'un comté frontière, tandis que je le suis dans un sens absolu. Mon comté s'étend le long d'une frontière de près de cinquante-cinq milles, et les tentations et les facilités qu'il y a pour faire la contrebande sont très grandes. Mais je réside

dans le comté, je sais parfaitement ce qui s'y dit et ce qui s'y fait, et je suis prêt à déclarer que mes électeurs ne sont pas comme ceux d'un ancien membre de cette Chambre, qui les décrivait comme étant protectionnistes le jour, et libre-échangistes la nuit. Tout ce qui m'étonne, c'est qu'il y ait si peu de contrebande sur cette frontière. Ce qui s'y fait de contrebande est insignifiant. Je suis prêt à dire que la contrebande sur une grande échelle est chose inconnue et qu'elle n'a jamais existé, en partie, j'ose dire, à cause de la délicatesse de conscience de mes électeurs, et en partie à cause de la vigilance des officiers. Ces officiers occupent leurs charges depuis quelque temps, et je sais qu'ils ont parfaitement bien rempli leurs devoirs.

Relativement à ce que l'honorable député a dit des pétitions adressées aux représentants des comtés frontières—je suppose qu'il veut parler de son comté, des comtés voisins et du mien—j'en appelle à l'ex-contrôleur et au présent contrôleur des Douanes à l'appui de mon assertion, que je n'ai pas demandé souvent de mitiger les peines imposées par la loi. Quand j'ai fait une demande de cette nature, c'était dans des cas extrêmes, quand la fraude était insignifiante—généralement quelques gallons de pétrole que mes électeurs introduisent dans la province sans payer de droits—et quand une voiture et un cheval étaient saisis. Dans des cas de cette nature, j'ai adressé des demandes, et je dois dire que tant par les prédécesseurs du présent contrôleur que par lui-même, dans les rares occasions où j'ai cru de mon devoir de m'adresser à lui, j'ai été traité avec justice et équité, au nom de mes électeurs.

Mais je suis obligé de dire, en réponse aux observations faites par l'honorable député de Montréal-centre (M. Quinn), que, à mon avis, ce n'est pas un bon temps pour adoucir la sévérité et les rigueurs de la loi. En raison de certains changements apportés au tarif, la tentation d'entrer certains articles en contrebande sera plus grande qu'elle n'a jamais été, et je considérerais comme un grand malheur le fait d'adoucir les instructions données aux officiers, ou d'encourager d'une façon quelconque les gens qui vivent le long de cette immense frontière à agir autrement que par le passé.

Relativement à l'item soumis à la Chambre, à propos duquel l'honorable député de Montréal-centre a parlé longuement, je suis d'avis que si un homme a été honnête dans son commerce, ainsi qu'il doit l'être, il n'a pas à craindre que l'on cherche à corrompre ses commis au moyen de sommes d'argent pour les engager à faire des dénonciations. Que peuvent-ils divulguer, s'il a observé la loi comme il le devait? Cet argument n'a pas une grande valeur.

En ce qui concerne les inspecteurs, je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami de Brant (M. Somerville), d'après ce que je sais. J'ignore ce qui a pu se passer dans sa province, mais je suis obligé de dire que les devoirs d'inspecteur dans cette partie du pays où je réside ont été remplis parfaitement bien et honnêtement. M. O'Meara, qui occupe cette charge dans mon district, est capable de remplir ces devoirs, et, à ma connaissance personnelle, il les a remplis avec compétence. Il est excellent comptable, et il inspecte minutieusement les bureaux de la frontière à des intervalles fixes, et jamais un officier sur cette frontière n'a été trouvé

coupable d'irrégularités depuis que j'ai l'honneur de représenter ce comté.

Je n'ai plus qu'à répéter que j'espère que tous les moyens possibles au pouvoir des fonctionnaires qui sont à la tête de ce département seront pris pour mettre fin à la contrebande, particulièrement en bas du fleuve Saint-Laurent. La contrebande est l'objet de la demande de ce crédit, et la suppression de la contrebande est ce à quoi ce crédit sera appliqué. Si les assertions des journaux et les informations que j'ai reçues sont exactes, la contrebande a été exercée d'une façon déplorable, et elle a été la cause d'une immense démoralisation, en intempérance et en fraude, dans tout ce territoire plus bas que la ville de Québec, et j'espère que le département n'épargnera rien pour supprimer ce fléau.

M. WALLACE: Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Brant-nord (M. Somerville), au sujet des charges d'inspecteur. Il a dit que toutes les nominations étaient des nominations politiques—celles de M. Boulton et de M. McKay. M. Boulton n'est pas un comptable, mais un avocat de grande expérience, et le département a utilisé ses connaissances en droit au sujet de ces saisies faites à cette époque, et il nous a donné entière satisfaction. M. McKay a fait un stage qui le rend compétent. Il a été homme d'affaires toute sa vie, et son expérience en affaires le rend capable de remplir cette charge.

M. SOMERVILLE: Quel genre d'affaires a-t-il fait?

M. WALLACE: En dernier lieu, il tenait un magasin de farine et de grains.

M. SOMERVILLE: Cela ne le rend pas compétent pour être inspecteur.

M. WALLACE: Il a eu une très grande expérience en affaires.

M. SOMERVILLE: Que faisait-il auparavant? —il tenait hôtel.

M. WALLACE: Relativement aux autres inspecteurs, il y a M. McMichael, l'inspecteur en chef, un homme qui a été toute sa vie dans le service douanier, et qui ne s'est jamais mêlé de politique, car il est entré dans le service avant d'avoir ses vingt ans. Sa nomination n'est pas due à la politique.

C'est un des hommes les plus capables qu'il y ait dans les administrations publiques du jour. Son collègue, M. Belton, est aussi un comptable très fort. Quant aux autres inspecteurs, M. O'Meara, de Québec, a été toute sa vie dans les administrations publiques, et la politique n'a rien eu à voir dans sa nomination. Il y avait plusieurs années qu'il était employé à la douane de Québec, avant d'être promu au grade d'inspecteur. M. McLean, de la Nouvelle-Ecosse, est absolument dans le même cas. Il est entré tout jeune à la douane de Saint-Jean, et a été promu au poste d'inspecteur. M. Clute, de la Colombie-Anglaise, et M. Hill, de la Nouvelle-Ecosse, ont obtenu leur promotion de la même manière. Le capitaine Young, du Manitoba, n'a jamais non plus pris une part active à la politique, de sorte que, dans tout le Canada, aujour-

d'hui, il n'y a que M. McKay dont on puisse dire qu'il s'est mêlé de politique activement. Ainsi, les accusations portées par l'honorable député de Brant-nord sont erronées.

M. SOMERVILLE : M. Boulton n'était-il pas un politicien ?

M. WALLACE : Le contrôleur des Douanes nous a dit qu'il est devenu incapable de travailler, et par conséquent, je ne parle pas de lui.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Il conserve son emploi.

M. WALLACE : Le contrôleur des Douanes avait prétendu qu'il était devenu incapable de remplir ses fonctions. Quant aux autres points de la question, les sommes considérables qu'on a demandées au parlement, \$10,000 pour un nouveau navire, \$16,000 pour le service de surveillance, on a prétendu que la contrebande allait en augmentant, et cependant, lorsque j'étais contrôleur des Douanes, mes renseignements étaient qu'elle diminuait. J'avoue, cependant, que l'augmentation des droits sur le tabac de 50 à 60 pour 100, et sur les liqueurs, va encourager la contrebande, et que le gouvernement devra être plus vigilant.

Mais je nie que la contrebande allât en augmentant, et l'on en aura la preuve dans les lettres que j'ai reçues de plusieurs prêtres de la province de Québec qui donne une aide très efficace au gouvernement pour découvrir les cas de contrebande et les prévenir, autant que possible. On ne peut trouver nulle part de coopérateurs plus zélés que les prêtres de la province de Québec, qui connaissent les ravages que cause l'importation en contrebande des liqueurs spiritueuses parmi les peuples. Ils ont fait tout en leur pouvoir pour prêter main forte à l'administration, pour y faire respecter la loi.

Grâce à leur coopération et à l'augmentation du nombre des douaniers dans la province de Québec, la contrebande avait beaucoup diminué, de sorte que ces fortes dépenses qu'on fait aujourd'hui, si elles sont nécessaires, ne peuvent l'être que par suite de la forte augmentation des droits sur le tabac et les liqueurs spiritueuses. Ainsi, mes objections à ce crédit sont aussi fortes qu'avant, malgré tout ce qu'on a dit sur la nécessité de prévenir la contrebande. Elles sont aussi fortes qu'avant contre le crédit qu'on demande pour ce service secret. Je suis opposé au principe sur lequel repose ce service. Je ne crains pas de dire qu'on n'a jamais été dans la nécessité, au Canada, de voter un seul sou pour un service secret de la douane, et je ne le crois pas nécessaire aujourd'hui. C'est mettre entre les mains de certaines personnes des armes dont elles se serviraient peut-être avec soin et prudence, mais nous ne devons donner à personne de pareils pouvoirs. De plus, nous n'aurons peut-être pas toujours un contrôleur aussi consciencieux que le titulaire actuel.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Ce n'est pas moi qui distribue l'argent.

M. WALLACE : Il est sous votre contrôle.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Non, l'argent est remis au ministère de la Justice. C'est là que l'argent sera distribué et qu'on en
M. WALLACE.

devra rendre compte. L'administration des douanes n'a rien à faire avec cet argent.

M. WALLACE : Cela rend la chose plus représentable à mes yeux. Le contrôleur des Douanes a en main tout l'outillage nécessaire ; tout le service douanier est sous ses ordres ; il a de nouveaux employés qu'il vient de nommer ; il réorganise tout le personnel, et cependant ce n'est pas lui qui utilisera ces \$5,000 qu'il nous demande de voter ; elles seront remises au ministère de la Justice. Il ne nous dit pas quels moyens possède le ministère de la Justice pour empêcher la contrebande. Ce ministère recevra l'argent, et en fera ce qu'il voudra. Tout ce qui est dépensé pour empêcher la contrebande doit l'être par le contrôleur des Douanes. Personne autre ne peut le faire d'une manière efficace ; personne autre ne peut même le faire du tout. Les douaniers sont les seuls qui soient responsables et les seuls qui connaissent la loi. D'après ce que je comprends, le ministère de la Justice serait obligé d'avoir recours aux employés de la douane. Si vous faites cela, vous avez deux chefs, pour un même personnel—le contrôleur des Douanes et le ministère de la Justice auront la charge des mêmes employés. Ce système ne pourrait pas fonctionner.

M. SOMERVILLE : J'ai un mot à dire à propos de ce que vient de dire l'ex-contrôleur des Douanes (M. Wallace) de l'inspection des bureaux de douane. Un fait bien connu dans notre district, c'est que tant que M. Mewburn qui était un comptable d'expérience a été inspecteur de bureaux de douane, il n'y a pas eu de détournement.

M. WALLACE : Cela n'est pas exact.

M. MACLEAN : La nomination de M. Mewburn était une nomination politique. Il se mêlait activement de politique avant d'être nommé inspecteur.

M. SOMERVILLE : Il n'était pas un homme politique dans le sens de M. McKay. Ce dernier était le *whip* du parti conservateur dans cette Chambre, et il agissait ici comme député pendant qu'il avait dans sa poche sa nomination comme inspecteur des douanes. Je répète qu'à ma connaissance on n'a pas entendu parler de détournement pendant que M. Mewburn occupait ce poste. Quand M. Boulton a été nommé, il était aussi dans la politique active, il n'y a pas le moindre doute. Il a été nommé parce qu'il était mêlé à la politique. Ce n'était pas un politicien fédéral, mais un politicien local, et un politicien local usé. Après sa nomination, nous avons eu des détournements de Peterborough de \$12,000 à \$14,000, à Berlin, de \$9,000 à \$10,000, et à Dundas de plusieurs centaines de piastres. Cela se passait sous le règne de ces hommes capables que l'ex-contrôleur nous représente comme s'acquittant si fidèlement de leurs devoirs. S'ils avaient été des fonctionnaires soigneux, ces détournements auraient-ils pu avoir lieu ? Ils ne sont pas l'œuvre d'une seule année, car il a été prouvé à l'enquête que cela durait depuis des années, et, dans certains cas, depuis douze ans.

M. WALLACE : Alors, ils avaient lieu du temps de M. Mewburn ?

M. SOMERVILLE : Pas du tout.

M. WALLACE : Vous venez de le dire.

M. SOMERVILLE : Même si cela était, ce n'est pas une raison pour ne pas travailler à mieux protéger le revenu public qu'avant. Malgré tout mon respect pour M. McKay, pour lequel j'ai beaucoup d'estime personnelle, je crains fort que lorsqu'il a été nommé—quoi qu'il puisse être devenu depuis—il n'était pas compétent pour remplir cette charge. Je ne crains pas d'être contredit en parlant ainsi, car je connais la carrière de M. McKay, beaucoup mieux que l'ex-contrôleur des Douanes. Je sais que pendant plusieurs années, il a tenu un hôtel à Hamilton, et même pas un bien grand hôtel, et après cela, il a ouvert un magasin de farine et de provisions à Hamilton. J'aimerais savoir ce qu'il y a de commun entre un magasin de farine et la douane. Rien. Il n'a été nommé que parce qu'il a voté durant le dernier¹ parlement de manière à plaire aux chefs du parti conservateur. Il est inutile de chercher à le nier. Je maintiens qu'on ne peut pas protéger la douane contre les voleurs, si l'on n'a pas de meilleurs inspecteurs, des hommes qui connaissent la tenue des livres et la comptabilité.

M. BERGERON : L'honorable député de Huntingdon (M. Scriver) semble croire que je veux être injuste envers quelques-uns de ses électeurs. Ce n'est pas mon intention. Je veux simplement que la loi soit respectée. L'honorable député dit qu'il se rappelle deux ou trois cas où l'on s'est adressé à lui. Combien plus souvent, alors, a-t-on dû s'adresser à moi, qui étais à cette époque député ministériel ? Je sais que le ministre des Douanes s'efforçait toujours d'être aussi indulgent que possible et de remettre les amendes.

M. SCRIVER : Dans ce cas, vous avez été mieux traité que moi. On ne m'a jamais accordé la remise d'une amende.

M. BERGERON : Je me rappelle que le contrôleur des Douanes a très bien traité mon honorable ami (M. Scriver), et s'il ne lui a pas fait remise de l'amende, il lui en a remis une grande partie. Si l'honorable député de Victoria (M. Prior) était ici, il pourrait en dire long sur ce sujet. Je ne blâme personne, mais j'espère qu'à l'avenir, on abandonnera cette politique. L'honorable député de Huntingdon a parlé de contrebande de bagatelles, comme quelques gallons de pétrole, ou autres articles de cette nature. Bien que mon comté ne soit pas sur la frontière, et que ceux de mes électeurs qui apportent des marchandises sans acquitter les droits doivent passer par le comté de Huntingdon, je puis dire à mon honorable ami que dans les magasins du comté de Beauharnois, il peut voir des pardessus en caoutchouc et des quantités de tabac entrés en contrebande. Quant au pétrole, je ne voudrais pas scandaliser mon honorable ami, mais je connais des gens qui arrivaient à Beauharnois avec trois barils de pétrole, et pour cela, il leur fallait traverser tout le comté de Huntingdon et une grande partie du comté de Beauharnois. Si ce sont là des bagatelles, il est inutile de prétendre que la contrebande cause du tort au pays.

M. BENNETT : L'honorable député de Brant-nord (M. Somerville) n'a guère été juste pour M. McKay, l'inspecteur de douane. Les simples convenances auraient dû l'empêcher de mêler son nom à cette affaire. Cependant, puisqu'il a jugé à

propos d'amener la question sur le tapis, il aurait dû aller plus loin et rapporter tous les faits. Il sait très bien que M. McKay a été pendant plus d'un an maire de la grande ville de Hamilton. Le fait d'avoir rempli ces fonctions et les dix ans qu'il a siégé dans ce parlement suffisent pour démontrer qu'il est doué de qualités d'homme d'affaires plus qu'ordinaires. Si cela peut ajouter quelque chose à son mérite, je dois dire que dans un cas, au moins, il a découvert une erreur et l'a signalé au contrôleur, et cependant, l'idole de l'honorable député, M. Mewburn, avait passé sur cette erreur sans rien voir.

M. LISTER : Selon son habitude, l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), sous prétexte de poser une question au sujet d'un item du budget, a entonné son ancienne chanson au sujet des destitutions. Je lui rappellerai que dans tout son comté, il n'y a eu qu'une seule destitution, celle de M. Roebuck. Je ne crois pas qu'il y ait eu d'autre, non parce que les employés publics de ce comté ne devraient pas être démis, mais grâce à la générosité du contrôleur. Pour ma part, je n'ai connu cette destitution que ces jours derniers. Comme il ne l'ignore pas, le township de Sombra touche à mon comté, et je sais depuis longtemps ce qui s'est passé dans ce township qui fait partie de mon comté pour les élections provinciales. Je puis lui dire que M. Roebuck, de longues années avant d'être nommé aussi bien qu'après, a pris une part active, et souvent agressive, à la politique, de sorte que s'il a été destitué, il ne peut s'en prendre qu'à lui. Il conduisait les électeurs aux bureaux de votation ; il assistait aux assemblées ; il se mêlait activement de l'organisation du parti dans ce comté. Tout ce qu'un partisan actif peut faire, M. Roebuck l'a fait depuis qu'il est devenu employé du gouvernement aussi bien qu'avant.

M. WALLACE : Cela a-t-il eu lieu avant sa nomination, ou depuis ?

M. LISTER : Après comme avant. Avant, il avait le droit de faire ce qu'il voulait ; il était son propre maître. Mon honorable ami (M. Clancy) a ensuite parlé de M. Cronk. Je dois lui dire qu'il ne rend pas service à ses amis en se permettant des déclarations extravagantes comme celles qu'il s'est permises aujourd'hui. Il faudrait être plus que de simples mortels pour écouter tranquillement et sans protester tout ce que dit mon honorable ami, quand il parle des destitutions qui ont eu lieu dans tout le pays ; et je crois qu'il se montrerait meilleur ami de M. Cronk et des autres, s'il ne parlait pas sur ce ton.

Pour ce qui concerne M. Cronk, il occupait une bien petite place, et il n'a pas été démis. Je n'ai porté aucune plainte contre lui, bien que l'honorable député cherche à laisser entendre que je travaille à faire destituer les employés. Si je travaillais à faire destituer M. Cronk, je pourrais facilement réunir assez de preuves pour justifier le gouvernement de le mettre à la porte.

Il y a aussi dans le bureau de la douane à Sarnia un M. Alnus, qui a quitté son poste pour venir dans le comté de Haldimand, et qui pendant des mois a retiré son salaire, alors qu'il travaillait à l'élection de l'ex-secrétaire d'Etat. Cet homme a toujours été un partisan actif. Mais il prétend que c'est le chef de son ministère qui lui a ordonné d'aller à

Haldimand. Je ne me suis pas enquis de la chose, mais je crois qu'il y a des preuves à cet effet, et si c'est vrai, il me répugnerait d'agir contre lui, puis- qu'il n'agissait pas volontairement. Quoi qu'il en soit, c'est là, me dit-on, la réponse que fait M. Alnus à l'accusation d'être allé dans le comté de Haldimand, d'avoir fait des discours en public, d'avoir sollicité des électeurs de porte en porte, pendant qu'il négligeait son devoir à Sarنيا, tout en touchant ses appointements comme fonctionnaire de l'Etat.

S'il est une chose qui justifie la destitution d'un employé, mon honorable ami admettra que c'est bien celle-là. Cependant, je n'ai pas fait un pas pour le faire destituer, pour la raison, comme je l'ai dit, qu'il prétend qu'il a reçu ordre du contrôleur des Douanes (M. Wood) de quitter son poste et d'aller dans le comté de Haldimand travailler à l'élection du secrétaire d'Etat.

L'honorable député se plaint de ce que celui qui a remplacé M. Roebuck est un partisan. C'est vrai que c'est un partisan; c'est vrai qu'il a pris une part active aux élections, en faveur du parti libéral; mais, maintenant qu'il est fonctionnaire public, nous attendons de lui qu'il cesse d'être partisan et de prendre une part active aux élections. S'il ne cesse pas, il doit s'attendre à subir le même traitement que son prédécesseur.

Nous savons tous que ce sont toujours les partisans les plus actifs qui sont nommés aux emplois, mais ce que nous attendons d'eux, c'est qu'après avoir été nommés à un emploi public, ils cessent d'être partisans et se consacrent à remplir les fonctions pour lesquelles ils sont payés par l'Etat, sans prendre d'autre part aux élections que d'exercer leur droit de suffrage auquel leur donne droit leur qualité de citoyen. Tant qu'ils se conduiront ainsi, sous ce gouvernement ou tout autre gouvernement ils n'auront rien à craindre; mais s'ils redeviennent partisans, ils doivent s'attendre à tomber avec le parti qu'ils appuyaient.

M. CLANCY : L'honorable député se garde bien de dire qu'il sait personnellement que M. Roebuck a fait acte de partisan; il ne porte aucune accusation, et pourquoi? Parce qu'il ne connaît rien qui pourrait servir de base à cette accusation.

M. LISTER : Je vous demande pardon.

M. CLANCY : L'honorable député n'a pas dit qu'il connaissait personnellement quelque offense de cette nature. Qu'il me permette de lui dire que lorsqu'il prêche la modération, lorsqu'il demande à la Chambre de suivre ses conseils, nous ne pouvons pas croire à son désintéressement. D'ailleurs, ces conseils viennent-ils d'une source tellement pure que l'opposition doive en être fortement impressionnée? L'honorable député aurait plus de mérite s'il était en état d'informer le contrôleur des Douanes qu'il a eu connaissance, personnellement, de la prétendue offense de M. Roebuck, et qu'il possède autre chose que de simples commérages qui sont toujours sujets à caution.

N'aurait-il pas été plus juste pour M. Roebuck, avant de le destituer, de lui avoir accordé une enquête, pour bien s'assurer qu'il méritait d'être destitué? Je connais M. Roebuck depuis plusieurs années; c'est un fonctionnaire très capable, personne ne s'est jamais plaint qu'il se soit absenté de

M. LISTER.

son bureau, ou ait négligé son devoir, et, partant, le service n'en a pas souffert. L'honorable député prétend qu'il a conduit des électeurs aux bureaux de votation. Je nie cela, et je nie aussi qu'il ait sollicité des votes, durant la dernière élection. Il n'y a pas de doute qu'il a voté. Il est connu comme conservateur, et il ne cherche pas à le cacher. L'honorable député n'a pas cherché à justifier cette démission; bien qu'il soit passé maître dans l'art des plaidoyers spéciaux, il n'a pas trouvé l'ombre d'une raison pour excuser le gouvernement. Il ne peut pas dire qu'il sait personnellement que M. Roebuck a commis la faute qu'on lui reproche, ni qu'il a été destitué parce qu'il a négligé son devoir; il est obligé de se contenter de rapporter des on dit, des racontars venant probablement de gens qui désirent la destitution de M. Roebuck pour avoir sa place.

Je suis informé que celui qui a été nommé pour le remplacer est le même qui a formulé les plaintes contre lui, ou la plupart d'entre elles; il a attesté sous serment que M. Roebuck s'était conduit d'une manière répréhensible, et, comme récompense, il a obtenu sa place.

Ce que je dis là ne sont pas des paroles en l'air. Ce n'est pas parler en l'air que de dire que le gouvernement encourage une ligne de conduite qui dégrade le service civil. L'honorable député prétend que le successeur de M. Roebuck était un partisan avant sa nomination, mais qu'il ne l'est plus à présent. Cependant, il a eu bien soin de dire que M. Roebuck était partisan avant sa nomination et, dans son esprit, cela fait partie de l'offense dont on l'accuse; mais ce n'en est pas une pour M. Myers.

On ne devrait jamais considérer comme partisan un employé, tant qu'il n'est pas prouvé qu'il a négligé son devoir, ou que le service public en a souffert. Ces deux employés sont exactement dans le même cas, et c'est un sophisme de vouloir faire des distinctions là où il n'y en a pas. Le service civil sera dégradé par l'introduction de gens qui doivent leur nomination à la délation. On a offert des primes à la lâcheté; cela n'améliorera pas le personnel de nos administrations publiques.

M. LISTER : La plainte portée contre Roebuck, c'est qu'il s'est montré partisan après avoir été nommé et a continué à l'être. Quant à sa destitution, je n'ai rien eu à y voir. C'est M. Mills qui était l'adversaire de l'honorable député (M. Clancy) et si ce dernier veut aller au ministère, il trouvera probablement une foule de preuves que ce fonctionnaire était un partisan agressif. Ce que je sais, c'est qu'il s'est montré partisan pendant qu'il était à l'emploi du gouvernement.

M. QUINN : Avant que cet item du budget soit voté, je désirerais appeler l'attention du contrôleur sur les mémoires qui lui ont été adressés par la chambre de commerce de Montréal et autres associations commerciales de Montréal et de tout le pays, demandant, au nom des commerçants, la création d'une commission ou tribunal d'arbitrage, ou l'adoption d'un moyen quelconque pour juger sommairement les personnes accusées d'infractions aux lois de douanes.

Il est inutile de s'étendre longuement sur ce sujet; il suffira de rappeler au contrôleur qu'un des grands griefs de la classe commerciale, c'est que lorsqu'une plainte est portée contre l'un deux, nécessitant la saisie de certaines marchandises, les articles ainsi

saisis restent indéfiniment entre les mains des autorités douanières, et ensuite ces marchands sont incapables de les écouler en aucune manière.

Dans beaucoup de cas, les plaintes ne reposent sur rien, et on cause un tort incalculable au marchand par cette saisie. Ce système a été appliqué sur une si grande échelle au détriment des marchands, surtout à Montréal, que la chambre de commerce et plusieurs autres associations ont adressé des mémoires au contrôleur des Douanes, il y a quelques années, demandant d'adopter un moyen quelconque pour que les cas de cette nature fussent jugés promptement, afin que l'accusé puisse disposer de ses marchandises dans le plus court délai possible.

Je demanderai au contrôleur des Douanes s'il s'est occupé de cette question, et, sinon, de vouloir bien lui donner toute son attention, le plus tôt qu'il pourra.

Le CONTROLEUR DES DOUANES : Je crois qu'il y a eu des mémoires de cette nature adressés à l'administration des Douanes, ces années passées. La question est actuellement à l'étude. Je ne crois pas qu'il y ait eu beaucoup de plaintes au sujet des retards depuis que j'ai pris charge de l'administration des Douanes. Nous nous efforçons d'expédier la besogne aussi rapidement que possible. Les accusés ont trente jours après la saisie pour produire leur défense. S'ils renoncent à ce délai et demandent à être entendus plus tôt, nous tâchons d'accéder à leur désir.

M. QUINN : Le retard dans ces sortes d'affaires cause souvent le plus grand tort. Je voudrais qu'on adoptât quelque procédure sommaire pour que l'affaire fût jugée promptement. Je crois que c'est ce que désire la classe commerciale, et je ne fais un devoir de signaler la chose à l'attention du contrôleur, dans l'espérance qu'il s'en occupera avec l'intention de faire cesser ce grief.

M. LEMIFUX : La Chambre semble être sous l'impression que la plus grande partie des contrebandiers se trouve en bas de Québec. Je ne puis parler que pour le comté que je représente, et je déclare qu'il ne se fait pas de contrebande dans Gaspé.

Pour payer L.-A. Fréchette, pour traduction technique..... \$ 100

M. FOSTER : Quels sont les services rendus par M. Fréchette ?

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Je ne voudrais pas abuser du temps de la Chambre, mais je désire lui expliquer la nécessité de ce travail. Nos lois et règlements doivent être rédigés de manière à pouvoir défier la critique même des experts. J'admets qu'il est très difficile pour nous, dans ce pays, de trouver l'expression technique maintenant usitée en France pour décrire les différents procédés et les appareils dont on se sert dans les bureaux du Revenu de l'Intérieur. Il est vrai que le français que l'on parle dans la province de Québec est étonnamment pur, et je crois qu'il n'y a que très peu de mots, dont se servent nos paysans, qu'on ne retrouverait pas dans les ouvrages les plus classiques d'il y a 200 ans, du temps de Racine et Corneille. Depuis cette époque, la langue a subi tant de perfectionnements, tant de modifications, tant de mots nouveaux y ont été introduits pour désigner les inventions modernes,

que les difficultés de faire une traduction intelligible sont très grandes. Je signale ces choses pour faire comprendre la nécessité d'employer un écrivain français aussi éminent que M. Fréchette pour faire nos traductions. Ces 57 pages contiennent beaucoup de mots qui, tout en n'étant peut-être pas classiques, sont usuellement employés en France et devraient être employés ici.

M. CASGRAIN : L'honorable contrôleur ne croit-il pas qu'il faudra faire de nouveau cette traduction, dans le langage du pays, pour qu'elle soit comprise par ceux qu'elle concerne ?

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Non. M. Fréchette met généralement entre crochets le mot anglais ou le mot dont on se sert au Canada. Nous parlons bon français, mais pas précisément le français moderne.

M. FOSTER : A qui est destinée cette brochure ?

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Ce sont les règlements du Revenu de l'Intérieur.

M. FOSTER : La brochure est-elle destinée au Canada ?

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Oui.

Mesurage du bois—James Patton, par suite de promotion faite dans le budget supplémentaire de 1896-97..... \$300
Pour pourvoir aux appointements de Martin O'Brien et Edward Kelly, deux mesureurs de bois en retraite, qui doivent être rappelés dans le service.... \$1,400

M. FOSTER : Pourquoi ces deux mesureurs doivent-ils être repris comme employés permanents ?

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Il est arrivé cette année dans le port de Québec beaucoup plus de bois carré que depuis plusieurs années. Il y deux ans, on a réorganisé le bureau des mesureurs ; 22 ont été mis à la retraite, et on n'en a gardé que cinq. Ceux qui sont dans le commerce de bois ont constaté que le nombre des mesureurs est insuffisant pour la quantité de bois qui est expédiée du port de Québec. Ils m'ont adressé une requête dont je vais citer quelques lignes :

Nous demandons, en conséquence, que vous preniez nos demandes en favorable considération, et ajoutiez deux mesureurs de plus au personnel actuel en réinstallant M. Martin O'Brien et M. Edward Kelly, que nous connaissons bien et qui sont bien connus du commerce, en général comme des hommes compétents pour s'acquitter des devoirs de cette position, et dont la nomination sera bien vue des acheteurs, des expéditeurs et des vendeurs. Vu la valeur actuel du bois, il est absolument nécessaire que le mesurage soit fait avec exactitude et à la satisfaction de tous les intéressés, et ces deux messieurs, grâce à leur talent, leur expérience et leur caractère, seraient acceptables à tout le commerce.

J'aurais peut-être hésité à me rendre à cette demande, si je n'avais pas reçu l'offre suivante :

Reconnaissant pleinement que le surplus de dépense occasionné par cette augmentation du personnel qui n'a été réduit à son chiffre actuel par l'ancien gouvernement que l'an dernier, doit être à la charge du commerce, et ne voulant pas demander cette dépense sans faire savoir que nous sommes disposés à la supporter, nous prenons la liberté de vous informer que nous sommes prêts à payer en plus du taux actuel, 1 cent par tonne de 40 pieds

cube, ce qui serait amplement suffisant pour couvrir le surplus de dépense proposé.

Cette requête était signée par des commerçants de bois bien connus, entre autres :

McArthur, Egan, Mackey, J.-H. Ward, N. Flood, Cook, Calvin, Poupore, Bryson, Booth Gilmour Company, Alexander Fraser, Calvin Company, Dunlop, St. Anthony Lumber Company, Whitney, Sharples, Dunn, Kennedy, Burstall ; en un mot, tous les représentants du commerce de bois. Vu l'offre libérale que contenait la requête, j'ai cru devoir nommer ces deux mesureurs qui possèdent la confiance des commerçants.

Pour pourvoir aux appointements de
George Roy, comme inspecteur en chef
des peaux crues..... \$1,500

M. QUINN : Je désirerais avoir des explications sur la destitution de M. Mooney, qui était inspecteur de peaux à Montréal. On m'a dit qu'il avait été destitué pour incompétence.

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : M. Mooney et un autre, dont le nom m'échappe, étaient en société pour l'inspection des peaux, et vers le mois de septembre dernier, les tanneurs et les marchands de cuir se plaignirent de leur inspection et demandèrent de les remplacer. Ils n'étaient pas des employés du ministère ; ils étaient payés en honoraires, l'inspection étant volontaire. J'ai refusé de me rendre à cette demande avant d'avoir reçu une requête des marchands de cuir. Cette requête m'a été envoyée, et j'ai agi en conséquence.

M. QUINN : L'honorable contrôleur aura-t-il l'obligeance de me laisser voir cette requête dont il parle ?

Le CONTROLEUR DU REVENU DE L'INTÉRIEUR : Certainement, je me ferai un plaisir de la communiquer à l'honorable député quand il vaudra passer à mon bureau ; je ne l'ai pas ici :

Pour payer les dépenses de la commis-
sion chargée de faire une enquête sur
l'élection d'Algoma..... \$547 30

M. FOSTER : Nous aimerions à avoir des explications.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ai produit le rapport que l'honorable député m'a demandé l'autre jour.

M. SPROULE : Dans les quelques minutes que j'ai eues pour l'examiner, il m'a été impossible de rien comprendre ; par conséquent, je n'entreprendrai pas de le discuter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il faut que ce compte soit payé, et si quelqu'un y trouve à redire, il pourra être discuté plus tard.

Ministère des Postes—Pour pourvoir aux
arrangements d'appointements du 1er jan-
vier au 30 juin 1897, dus à B.-M. Arms-
trong, étant la différence entre ce qu'il
a reçu comme commis de 1re classe,
dans le bureau de poste de Toronto, et
ses appointements comme contrôleur
du service des malles sur le chemin
de fer..... \$500

M. FOSTER : Avant de continuer l'étude des estimations du directeur général des Postes, je désire Sir HENRY JOLY DE LOTBINIÈRE.

lui rappeler qu'au commencement de la session, le 3 mai, je crois, j'ai demandé un relevé contenant la correspondance échangée au sujet de la nomination de M. King comme directeur de la poste de Marsh-Hill et le remplacement de M. King, par le directeur de la poste suivant. Avant de demander ce rapport j'ai essayé de toute manière à obtenir ce renseignement, mais mon honorable ami m'en a toujours empêché, une fois entre autre, sous prétexte que j'avais mis un "G" là où il ne devait pas être, bien qu'il sût parfaitement de quoi je voulais parler, et quel était le renseignement que je désirais. Je voudrais savoir quelles raisons à mon honorable ami pour ne pas produire le rapport en réponse à l'ordre de la Chambre, un rapport que ses employés ne mettraient pas vingt-cinq minutes à préparer.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Lorsque l'honorable député a appelé mon attention sur certains rapports, il y a quelque temps, j'ai donné instruction au secrétaire de les faire préparer. Quelque temps après, il me les a remis tous, à l'exception de celui concernant M. King, qu'il me dit n'avoir pu faire préparer, parce que les documents étaient égarés. J'ai cru qu'ils pouvaient être en la possession du sous-ministre, qui a été absent pendant six semaines et n'est revenu que depuis deux jours. L'honorable député peut être certain que ce retard n'a pas été causé intentionnellement. S'il consent à ne pas retarder les estimations pour cela, je ferai tout mon possible pour lui procurer ce rapport. Ce n'est pas moi qui ai la garde des documents, et je n'en connais rien. J'ai donné des ordres pour qu'ils soient produits.

M. FOSTER : Je ne veux pas trop insister, mais quand la Chambre ordonne la production d'un document, cet ordre devait être respecté, surtout quand il est très facile à exécuter.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Cela n'a pas été fait avec intention.

M. FOSTER : J'ai aussi demandé un état donnant les noms des directeurs des postes et autres personnes à l'emploi du gouvernement dans les comtés de King et d'York, N.-B., qui ont été destitués depuis juillet 1896, et toute la correspondance concernant ces destitutions. Le gouvernement a produit un état contenant les noms des directeurs des postes destitués, mais rien de plus, bien que je sache que des gardiens de phares et autres fonctionnaires aient été destitués dans les deux comtés. Je ferai aussi remarquer que cette correspondance est incomplète. Il y a les lettres du député de King (M. Domville) et quelques lettres du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) au sujet du comté d'York, mais les lettres du gouvernement manquent presque toutes. Il en est question, mais les lettres elles-mêmes n'y sont pas ; et ce que je voulais surtout, savoir : l'attitude prise par le directeur général des Postes et le gouvernement au sujet de ces destitutions, n'est pas dans ce rapport. Je vois que le député actuel de King a entrepris une croisade en règle contre les directeurs des postes du comté de King. Sous sa responsabilité, à titre de membre du parlement, il a demandé leur destitution, et quand on ne se rendait pas immédiatement à sa demande, il la renouvelait.

Il a porté des accusations très graves contre quelques-uns de ces fonctionnaires, mais dans aucun cas, il n'y a eu d'enquête et pas un d'entre eux n'a eu l'occasion d'être entendu et de donner sa propre version. La chose est importante en ce qu'elle attaque la réputation de ces gens-là. Je suppose qu'un membre du parlement considère que sa réputation et son honneur sont des choses précieuses pour lui ; et si un député se permet d'attaquer la réputation ou l'honneur d'un de ses collègues, il est immédiatement sommé de préciser, et si ses accusations sont fausses, il est obligé de les retirer et de faire des excuses. On agit ainsi parce que les députés regardent leur réputation comme une chose précieuse, et ne veulent pas qu'elle soit attaquée sans raison. Or, la réputation d'un homme qui habite un comté, à titre de directeur d'un bureau de poste de Sa Majesté, lui est aussi chère que peut l'être celle d'un député pour ce même député lui-même, et il ne doit pas plus être calomnié impunément que n'importe lequel d'entre nous.

Je vois que l'honorable député de King ne s'est pas contenté de demander la destitution des directeurs de poste de ce comté, mais il a porté les plus graves accusations contre quelques-uns. Et cependant, autant que je puis m'en rendre compte par cette correspondance, on ne leur a jamais donné la moindre chance de réfuter ces accusations qui ont été rendues publiques.

Sans vouloir me prononcer sur la valeur de ses assertions, je dis qu'elles ne valent pas plus que celles de tout honnête homme du comté de King ou d'York. Quand un homme, même s'il occupe la haute position de membre du parlement, va jusqu'à demander la destitution d'un homme respecté dans sa localité, un homme honorable et droit, et qu'il porte contre lui des accusations qui entachent sa réputation, la chose devient grave. Le ministre qui contribue à ternir cette réputation en acceptant les accusations comme vraies, et ordonne la destitution, n'agit pas avec justice. Le fait d'être membre du parlement ou ministre de la Couronne ne nous donne pas le droit de jouer ainsi avec la réputation des gens. Nous n'avons aucun droit moral ou social d'agir ainsi. Parce qu'un homme se trouve à occuper une position, il n'a pas d'autre droit que celui d'être soucieux de la réputation de gens qui sont nos égaux comme citoyens, bien qu'ils puissent ne pas occuper la même position que quelques-uns d'entre nous.

Prenons, par exemple, le cas de M. Fowler, un homme que j'ai connu depuis son enfance, et qui jouit d'une réputation sans tache. On a demandé sa destitution comme directeur du bureau de poste de Belle-Isle-Creek et son remplacement par M. Wm-H. Henderson. La première demande se lit comme suit :

Je suis informé que M. Fowler, le titulaire actuel, est à faire des arrangements pour se défaire de son magasin, et je ne vois aucune raison pour que son successeur n'ait pas la position. De plus, M. Fowler a été un partisan des plus actifs, et je ne suis pas satisfait de la manière dont les affaires postales ont été conduites en plusieurs occasions dans mon comté. Si vous désirez d'autres renseignements, je me ferai un plaisir de vous les fournir. Si la chose pouvait se faire sans retard, je serais très content.

Qu'insinue-t-on dans cette lettre ? Premièrement, que M. Fowler est un partisan actif ; ensuite, qu'il a manqué à son devoir, parce qu'il ne conduisait pas le bureau de poste convenablement. En recevant une accusation comme celle-là, le devoir du

directeur général des Postes n'était-il pas, avant de le destituer, de demander au moins à l'inspecteur de s'enquérir ? On n'a rien fait de cela, mais le ministre ayant quelque peu retardé à accéder à la demande péremptoire de l'honorable député de King, il reçut bientôt une seconde lettre, mais écrite sur un autre ton. Il était sans doute survenu quelque chose pour porter l'honorable député à croire qu'il n'avait pas porté d'accusations assez graves, et que le directeur général des Postes n'était pas disposé à destituer ce fonctionnaire :

Il y a quelque temps, je vous ai écrit au sujet de la destitution de M. Fowler, directeur du bureau de poste à Belle-Isle-Creek, et je n'ai pas encore reçu de réponse. Fowler a été un de nos adversaires de la pire espèce.

Il y a des espèces bien vilaines qui travaillent dans les élections. L'honorable ministre des Travaux publics possède une certaine expérience, et je ne crains pas de dire qu'il connaît des espèces bien vilaines qui travaillent dans les élections d'un côté ou de l'autre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
De l'autre, oui.

M. FOSTER : L'honorable ministre admet le fait. L'honorable député de King accuse M. Fowler d'avoir été un adversaire de la pire espèce. Parmi tous les politiciens ambulants qui ont suivi l'honorable ministre des Travaux publics dans ses pérégrinations tortueuses, dans un sens ou dans un autre, pas un n'était aussi mauvais que M. Fowler. L'auteur de la lettre continue :

Il s'est tenu près des bureaux de votation le jour de l'élection, travaillant contre moi, et à ma connaissance, il a donné de l'argent pour corrompre les électeurs et me faire battre.

Voici un homme qu'on accuse d'être un corrupteur, d'avoir corrompu les électeurs, d'avoir violé la loi de son pays, d'être un politicien de la pire espèce, d'avoir administré mal et malhonnêtement les affaires du bureau de poste. En recevant de pareilles accusations, le ministre s'est-il donné la peine de s'informer si un honnête homme avait été calomnié, ou l'a-t-il simplement destitué, lui laissant porter tout l'odieux de ces accusations ?

Je n'ai cité qu'un cas, il y en a d'autres, plus ou moins laids. Les destitutions de directeurs de bureau de poste sont au nombre de quinze. De ce nombre, est celle de la directrice du bureau de Collina, dans le comté de King. La première lettre est datée du 22 septembre et se lit comme suit :

Je vous serais très obligé si vous vouliez destituer la titulaire actuelle du bureau de poste de Collina, et nommer M. Chamberlain à sa place. Je n'ai aucune hésitation à faire cette recommandation. Tous nos amis, ici, considèrent que ce changement serait à l'avantage du public. Le bureau actuel a servi de lieu de réunion politique, et les gens ne sont pas satisfaits de la manière dont le service de la maille est fait. On dit que des journaux et autres matières postales ont été supprimés, et je crois que cela ne serait pas difficile à prouver. Vous me ferez un grand plaisir, si le temps vous permet de faire cela pour moi.

Pour l'honorable député de King, ce n'est rien de ternir la réputation d'un homme, et ce n'est probablement rien non plus de s'attaquer à la réputation d'une femme. Il commence par demander sa destitution, puis il dit que des matières postales ont été dérobées. Quant à son assertion que cette directrice de bureau de poste était sur le point de quitter Collina, elle n'est guère corroborée par les faits. La première lettre était datée du 22 septembre.

M. LANDERKIN : Qui l'a signée ?

M. FOSTER : James Domville.

M. LANDERKIN : Cette localité est dans le comté de King ?

M. FOSTER : J'ai fait mon possible pour faire pénétrer dans l'intelligence de l'honorable député que c'est dans King.

M. LANDERKIN : Ces gens là étaient trop fous pour vous. C'est brave de votre part d'attaquer l'honorable député de King, quand il est en Angleterre, au service de la reine.

M. FOSTER : Ce n'est pas lui que j'attaque, mais le directeur général des Postes et si pour attaquer le directeur général des Postes je suis obligé de lire la correspondance de l'honorable député de King, qui a été produite devant la Chambre, ce n'est pas l'attaquer en son absence. La lettre du 22 septembre n'obtient pas le résultat attendu, et le 22 octobre, M. Domville écrit de nouveau.

Je vous ai écrit, il y a quelque temps, au sujet du bureau de poste de Collina, et je n'ai pas encore reçu de réponse. Madame Folkins se propose de quitter la localité d'un jour à l'autre, et je voudrais que le changement se fit avant son départ. Le bureau de poste a toujours servi de lieu de réunion politique contre nous. Et dans le passé, la livraison des journaux et des lettres a été loin de donner satisfaction.

Ainsi, cette deuxième lettre donne comme raison pour la destituer, qu'elle est sur le point de quitter la localité et qu'il fallait la remplacer avant son départ. Mais quelle était la nature de ce départ ? Elle avait demandé un congé à l'inspecteur et l'avait obtenu, la compagnie de garantie qui s'était portée caution pour elle avait consenti à reporter le cautionnement sur la personne qui devait la remplacer durant son absence de trois mois. Voilà le départ auquel elle se préparait ; et, cependant, on a représenté au ministre qu'elle devait quitter la localité et qu'il fallait la remplacer avant son départ. Voici la demande de congé, voici la permission accordée par M. King, et voici le transfert du cautionnement par la *London Guarantee and Accident Co., Limited*.

Voilà, M. l'Orateur deux échantillons, et je n'abuserai pas du temps de la Chambre en en citant d'autres. A tous ceux d'entre nous qui ne veulent pas que la réputation des gens soit attaquée impunément, à tous ceux qui veulent que justice soit rendue, je pose cette simple question : a-t-on rendu justice en acceptant les assertions *ex-parte* du député de King et en destituant des gens honorables, des gens respectés, que je connais et dont je puis répondre, sans même leur fournir l'occasion de répondre à des accusations graves et sérieuses si elles peuvent être prouvées ? Est-ce là agir avec loyauté et justice ? N'est-ce pas pousser l'esprit de parti trop loin, quand il va jusque là ? Et que devient dans tout cela la promesse qui nous a été faite par le chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) qu'aucune destitution n'aurait lieu, sans que l'accusé fût appelé à réfuter l'accusation. Cette promesse a été faite ici même, solennellement ; elle est consignée dans les *Débats* à maints et maints endroits.

M. RUSSELL : Oh !

M. FOSTER : L'honorable député de Halifax (M. Russell) croit-il que ce n'est pas le cas ?

M. FOSTER.

M. RUSSELL : Je ne sache pas que cette promesse ait été faite à maintes et maintes reprises.

M. FOSTER : Oui, à maintes et maintes reprises. Et si l'honorable député désire l'entendre encore une fois, je me ferai un plaisir de la lui citer de nouveau.

M. RUSSELL : Q'est-ce que l'honorable député entend par " maintes et maintes fois ? "

M. FOSTER : Cela doit vouloir dire que la chose a été répétée au moins deux ou trois fois. Mais supposons pour les besoins de la discussion que cette promesse n'ait été faite qu'une fois. Combien de fois le chef d'un gouvernement et d'un parti doit-il engager solennellement sa parole pour qu'il soit lié par cette parole ? Voici ces paroles telles qu'elles se trouvent dans les *Débats* de 1897, page 62 (v. a.)

Nous avons annoncé en parlement, à la dernière session, qu'aucun membre du service public, service intérieur ou extérieur, ne serait renvoyé sans cause. Nous avons annoncé que dans chaque cas, le fonctionnaire contre qui serait portée une accusation aurait l'occasion de se défendre devant une commission d'enquête.

Cependant, des hommes et des femmes tout aussi honorables que n'importe quel membre de cette Chambre, ont été destitués. Maintenant, je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) sur la destitution du gardien du phare d'Oak-Point.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Quel est son nom ?

M. FOSTER : Pickett. Ce jeune homme qui avait été nommé à cet emploi, est le fils du ministre épiscopalien d'Oak-Point. Sa famille est l'une des meilleures et des plus respectables qui existe ; ces gens sont tout aussi bons que nous, j'aurais autant de confiance en leur parole qu'en celle d'un membre du parlement, et c'est ce que feraient, à mon avis, tous ceux qui les connaissent. Ce jeune homme a été destitué. J'ai demandé s'il y avait eu une enquête et pourquoi la destitution avait été faite, et l'on m'a répondu—je n'ai pas ici cette réponse, mais l'honorable ministre se la rappellera—qu'aucune enquête n'avait été tenue, mais que l'honorable député de King (M. Domville) avait déclaré que ce monsieur s'était rendu coupable de conduite politique agressive et que cela suffisait.

J'ai de ce monsieur une lettre dans laquelle il nie absolument s'être rendu coupable de conduite politique agressive, puis il pose la simple question : " Pourquoi serai-je renvoyé de ma charge et déshonoré aux yeux de mes voisins sur une accusation à laquelle il ne m'a pas été donné de répondre ? " M. MacAlpine a parcouru ce comté et a fait des enquêtes. On lui a demandé d'examiner le cas de ce monsieur, mais il a répondu que le ministre l'avait jugé. Et, en cette Chambre, la réponse a été que l'on n'avait pas considéré qu'une enquête fût nécessaire, parce que le député de King avait dit que ce jeune homme devait être destitué pour conduite politique agressive, et que le ministre avait considéré cela comme suffisant.

Mais outre ce jeune homme, il y a ceux contre lesquels la même accusation a été portée ; on a instruit leurs procès et, dans certains cas, si je suis bien informé, le jugement portait qu'ils n'étaient pas coupables. Mais mon jeune ami est destitué

sans avis et sans procès, tandis que l'on accorda une enquête à son voisin, et s'il est prouvé que ce dernier ne c'est pas rendu coupable de conduite politique agressive, il restera peut-être en fonctions.

Est-ce qu'il y a la justice égale ? Est-il juste de renvoyer un homme sur une simple accusation de conduite politique agressive portée par un membre du parlement, sans lui permettre de se défendre devant le commissaire que vous avez vous-mêmes nommé ?

Je ne veux pas pousser cette affaire plus loin. Des gens diront que c'est une chose de peu d'importance de parler de destitutions. Mais je prétends que les éléments de la vérité et de la justice ne sauraient être éliminés de la vie publique au Canada, sans causer de tort à tous nos intérêts, et je prétends que le caractère et l'honneur d'un simple citoyen méritent d'être sauvegardés tout autant que l'honneur d'un membre du parlement. La différence de position ne change pas le principe ; et, bien que notre position nous donne le pouvoir de destituer ces gens, cependant, à mon avis, nous devrions être justes et humains, et, surtout justes. Mais il est possible que quelqu'un se lève et dise : "Vous avez destitué un employé à une certaine date." Cela se peut, mais est-ce que cela change le principe ?

Je soumettais la question à la Chambre, et je dis que le directeur général des Postes (M. Mulock) n'a pas agi justement. Je ne veux pas porter d'accusations contre un membre du parlement, mais je dis ici, à titre de membre de la Chambre, que j'accepterais tout autant la parole de m'importer laquelle des personnes auxquelles j'ai fait allusion, que la parole de l'honorable député de King. Le fait qu'il nous est permis de mettre les lettres M.P. après nos noms, ne donne pas plus de poids à notre parole que si nous n'avions pas ce privilège.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je diffère d'opinion avec l'honorable député (M. Foster). Quand la question des destitutions a été amenée sur le tapis, j'ai déclaré, en mon nom, et en mon nom seulement, qu'à moins d'être désapprouvé par mes collègues, dans le cas où un membre du parlement m'écrirait et, sous sa propre signature, dirait délibérément qu'un certain fonctionnaire de mon ministère s'est rendu coupable de conduite politique agressive, à sa connaissance personnelle.....

M. MILLS : Et si c'était un candidat malheureux ?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'espère que l'honorable député (M. Mills) me permettra de continuer. Si un député me dit que la chose est à sa connaissance personnelle, cela me justifierait, je crois, d'agir sans faire les dépenses d'une enquête. Voilà ce que je crois. Je n'admetts pas avec l'honorable député que la parole d'un membre du parlement doit être considérée comme une bagatelle par un ministre. Je crois que si un membre du parlement, connaissant personnellement un fonctionnaire de son comté qu'il ne n'est pas possible de connaître, vient me trouver et me dit : "Votre gardien de phare se tenait sur le hustings à mes côtés, m'injurait et injurait votre chef," je ne puis pas lui dire que je n'accepterais pas sa parole.

M. FOSTER : A-t-il dit cela ?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ai oublié les paroles dont on s'est servi dans ce cas, mais elles comportaient qu'à la connaissance personnelle du député, cet homme s'était mêlé de politique d'une manière active et agressive à son détriment pendant les dernières élections. J'ai accepté cette déclaration ; je l'accepterais encore. Je croyais agir d'après les règles clairement établies en cette Chambre.

L'honorable député m'a cité un grand nombre d'autres noms d'hommes dont il désirait la destitution, et il m'a dit que c'était des politiciens actifs. Je lui ai dit : "Etes-vous prêt à dire sous votre signature que vous connaissez cela personnellement ? Etes-vous prêt, si la chose est contestée en Chambre à prouver vos énoncés ? Il n'était pas prêt à le faire. Dans ce cas, je n'ai pas voulu accepter son énoncé et j'ai exigé une enquête. Mois l'honorable député verra, je crois, qu'un ministre ne pourra jamais rejeter la parole d'un membre du parlement qui lui affirmerait délibérément : "A ma connaissance personnelle, je sais qu'un certain fait a eu lieu, et je vous donne ma parole d'honneur, à titre de membre du parlement, que je suis prêt à prouver la chose dans la Chambre." Dire que vous n'acceptez pas sa parole, mais que vous enverrez un commissaire faire une enquête serait briser les relations qui doivent exister entre un ministre de la Couronne et les députés qui l'appuient en cette Chambre, ou qui lui sont opposés.

Mon honorable ami comprendra, je pense, que j'étais parfaitement justifiable, et que la conduite que j'ai tenue n'était pas incompatible avec la déclaration faite l'année dernière par le premier ministre. Le premier ministre a dit que chaque fois qu'une accusation serait portée contre un employé, il devrait y avoir une enquête. Il n'a pas parlé du cas où un membre du parlement affirme une chose qu'il connaît personnellement, et, dans ce cas, une enquête n'est pas nécessaire, à moins que vous ne soyez prêt à dire que vous n'acceptez pas la parole d'un membre du parlement qui dit, sous sa propre signature, que le fait a eu lieu à sa connaissance personnelle. Il est possible que je me trompe ou que j'aie raison, mais c'est la conduite que j'ai toujours tenue.

M. WALLACE : L'honorable ministre acceptera-t-il l'énoncé d'un membre de la gauche tout comme il accepte celui d'un membre de la droite ?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne m'occuperai pas de cas hypothétiques, je m'occuperai de cas réels. L'honorable député ne me demande pas d'accepter son énoncé ; cependant, s'il le fait, je serai prêt à lui répondre.

M. WALLACE : L'honorable ministre a émis la proposition portant que lorsqu'un membre du parlement lui dira qu'un homme s'est mêlé activement de politique, il acceptera son énoncé. Or, je demande à l'honorable ministre s'il acceptera un énoncé de cette nature de membres de la gauche de cette Chambre.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le cas de l'honorable député est unique. Je ne suis pas certain s'il appuie ce côté-ci, ou non.

M. WALLACE : Je ne fais pas cette question en ce qui concerne mon propre cas ; je fais une demande qui se rattache à la proposition générale.

M. FOSTER : Je n'hésite pas à dire qu'il serait impossible d'émettre une proposition plus immorale que celle émise par le ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'honorable ministre ne verra pas à ce que justice égale soit rendue, il ne verra pas à ce que tout accusé ait l'occasion de défendre son caractère, son honnêteté et chercher à conserver sa place. Il ne verra ce que lui dira son partisan, il n'ira pas au-delà. Et quel est cet énoncé que lui fera un partisan ? Simplement une accusation. Et jusqu'où a-t-il le droit d'aller ? Il dira à son partisan : "Vous dites que ce fonctionnaire s'est rendu coupable de conduite politique agressive ?" — "Oui." — "Alors, je vais faire faire une enquête immédiatement, et s'il est coupable, il ne conservera pas cet emploi. Existe-t-il rien de plus juste que cela ?" Assurément, mon honorable ami ne peut pas dire qu'un membre du parlement, parce qu'il l'appuie, sera non seulement le plaignant, mais le juge. Mais ce sont les fonctions qu'il lui attribue. Le député de King arrive et dit : "Cet homme a fait telle et telle chose ; destituez-le." Le ministre n'examine pas la question. Or, si un membre du parlement le dit, c'est une raison suffisante pour avoir une enquête, et cela est équitable, convenable à tout membre du parlement. Si je dis à mon honorable ami : "Telle personne s'est rendue coupable de mauvaise conduite dans l'accomplissement de ses fonctions ; je vous donne ce renseignement, vous avez le droit d'en faire l'objet d'une enquête, et je ne crois pas que vous puissiez la refuser. Si un membre de la gauche fait cela, vous avez le même droit de faire la chose, et pas davantage. Mais en vertu de quel droit pouvez-vous nommer juge et exécuter l'homme qui demande le changement, qui est intéressé à ce que l'employé soit destitué, parce qu'il veut le remplacer par un autre, et qui, en conséquence, est un plaignant intéressé ? Mais vous prétendez rendre la justice en haut lieux et vous ne faites qu'enregistrer l'accusation du plaignant et exécuter son jugement. Or, ce n'est pas là de la justice, et il n'y a pas en ce pays, un seul homme impartial, peu importe où ce cas a lieu, appellera cela de la justice. J'ai été député avant d'être ministre, et l'on a insisté auprès de moi pour me faire destituer des employés. Des gens sont venus me trouver et m'ont dit : "Il y a tel et tel cas, pouvez-vous destituer cet employé ?" J'ai répondu invariablement : "Si vous pouvez trouver des raisons, je ferai faire une enquête," et l'enquête avait lieu si les raisons étaient suffisantes. C'est ce que je pouvais faire de mieux, et c'est le mieux que je ferais ou que ferait tout autre membre du parlement. En outre, jusqu'où allons-nous ? Les membres du parlement sont peccables et faillibles, tout comme les hommes qui n'en font pas partie, et ceux qui appuient le gouvernement ne le sont pas moins que les membres de l'opposition. Mais mon honorable ami ne voit-il pas que celui qui occupe un rang élevé devrait rendre justice, et que l'on ne rend pas justice en ce pays en faisant une enquête *ex-parte* ? La destitution d'un homme parce que quelqu'un, intéressé à ce qu'elle soit faite, déclare qu'il s'est rendu coupable d'infraction à ses devoirs, est en

Sir LOUIS DAVIES.

dehors de la plus grave question relative à l'intérêt que tout homme a à sa réputation.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami ne va pas supposer l'infraction au devoir ; c'est au sujet d'une catégorie très particulière de délits, et au sujet de cette catégorie seulement, que mon honorable ami a dit qu'il croyait de son devoir de prendre la déclaration formelle d'un membre du parlement ; c'était au sujet d'une catégorie de cas où des employés sont très souvent destitués pour s'être mêlés activement de politique, et c'était seulement au sujet de ses cas. Et qu'il soit compris que c'est seulement à ces cas que mon honorable ami voulait appliquer cette règle.

M. FOSTER : Je suis très heureux de l'appui de mon honorable ami ; il m'a aidé particulièrement au sujet des cas du directeur général des Postes. Dans ces cas, les employés n'étaient pas simplement accusés de s'être mêlés de politique, mais il y avait aussi l'accusation d'infraction au devoir. Or, avec le chef du gouvernement, j'admets que sur ce point il y a une distinction. J'ai son appui sur ce point ; mais lorsqu'il y a une accusation d'infraction au devoir, laquelle noircit le caractère d'un homme, cet homme a un droit imprescriptible à sa réputation, et l'on ne doit pas chercher à la lui enlever, à moins qu'il ne lui soit donné de se défendre et d'obtenir une commission d'enquête. Mais relativement au fait de s'être mêlé de politique, le droit d'un homme à son emploi est tout aussi fort s'il n'a pas fait acte de partisan politique, car, en vertu du principe posé l'année dernière, vous êtes tenus de ne pas toucher à l'homme qui ne s'est pas montré partisan politique. Ainsi, il a tout autant de droit à son emploi, et il ne doit pas en être privé sur le témoignage de membres de la droite, à moins qu'il n'ait tenu une conduite politique active d'une nature agressive, je suppose. En conséquence, il y a injustice même dans le cas que je mentionne.

Maintenant je poserai cette question à mon honorable ami : Supposons que cet homme déclare qu'il ne s'est pas rendu coupable de conduite politique agressive, et qu'il demande une commission d'enquête, mon honorable ami l'accordera-t-il.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si l'on me dit que j'ai été trompé dans une affaire de cette nature, je ferai faire une enquête. Ce n'est pas la première fois que je l'ai fait.

M. FOSTER : Et s'il était établi à votre satisfaction, à l'enquête, qu'il ne s'est pas rendu coupable de conduite politique agressive, lui rendriez-vous son emploi, après avoir constaté qu'il a été destitué injustement ? L'honorable ministre est inévitablement amené à cette conclusion.

M. McMULLEN : J'aimerais demander à l'ex-ministre des Finances si le principe qu'il a posé a jamais été appliqué lorsqu'il était au pouvoir. A-t-on jamais accordé une enquête à un homme suspendu de ses fonctions pour s'être mêlé de politique d'une manière agressive, et l'a-t-on renvoyé en se basant sur le résultat de cette enquête ?

L'honorable député a fait un reproche sérieux au chef de l'opposition (sir Charles Tupper) dans les observations qu'il a faites au comité. Il s'est montré passablement sévère pour lui, car il sait

qu'il a été clairement prouvé que le chef de l'opposition, après avoir renvoyé un homme de l'Inter-colonial, a laissé passer six mois avant de répondre à l'employé destitué qui lui demandait pourquoi il avait été remercié de ses services. Il lui a fallu presque une année pour expliquer au père du jeune homme que ce dernier avait été renvoyé parce qu'il avait pris une part agressive à la politique. Est-ce qu'il y a eu un procès, est-ce qu'il y a eu une enquête quelconque dans ce cas-là ? La destitution a été faite par le chef de l'opposition.

M. TAYLOR : Un seul cas en dix-huit ans.

M. McMULLEN : Puisque l'ex-ministre des Finances a posé le principe que l'on devrait appliquer, voudrait-il se lever et nous citer un seul cas où ce principe a été suivi lorsque son parti était au pouvoir ?

M. FOSTER : Que mon honorable ami (M. McMullen) ne s'imagine pas tirer ses amis d'embarras au moyen d'un énoncé de cette nature. Tous les membres de la droite—non, je ferai des restrictions, car quelques-uns sont trop honorables pour faire de ces choses,—mais il y a des membres de la droite qui font ces choses d'une façon systématique. D'après la liste que j'ai lue, et qui indique ce qui a été fait en peu de mois dans le comté de King, vous verrez qu'ils se sont mis en frais de destituer tous les directeurs de poste de ce comté qui n'appuient ou qui appuient le parti libéral-conservateur. Prenez les dix années pendant lesquelles j'ai été membre du parlement et consultez les archives avec le directeur général des Postes, qui découvre facilement ce que contiennent les dossiers, parfois les dossiers privés et publics du ministère, et, dans ces dix années, vous ne trouverez pas plus de deux ou trois cas où des fonctionnaires ont été destitués dans tout le comté de King.

M. TALBOT : Tous étaient vos amis.

M. FOSTER : Mon honorable ami, le député de Bellechasse (M. Talbot), qui occupe un siège au premier rang et qui lance si souvent des interruptions, ne comprend rien de la question. Il y avait dans la ville de Sussex, dans mon comté, un fonctionnaire au sujet duquel il a été fait récemment beaucoup de tapage, le percepteur du revenu de l'intérieur (M. Scoville). Lui et sa famille étaient mes adversaires déclarés. Après l'élection, on insista pour que cet homme fût destitué, mais j'ai dit : " S'il a bien rempli ses devoirs, je ne demanderai pas sa destitution. " Bien que lui et sa famille fussent toujours mes adversaires, il a conservé son emploi jusqu'après l'élection du 23 juin.

M. McMULLEN : Nous pouvons tous citer des cas de cette nature.

M. FOSTER : Citez-vous un cas contraire à celui-là dans mon comté ? Mon honorable ami (M. McMullen) ne saurait le faire. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a étudié la Bible, et il y a lu que Dieu punit les péchés des parents dans leurs enfants jusqu'à la troisième et à la quatrième génération. Dans le comté d'York, il y a un père, un de mes bons amis, et je crois qu'il n'est pas l'un des bons amis du ministre des Chemins de fer et Canaux. Son fils, qui était directeur d'un bureau de poste, a été destitué parce

que son père était un partisan. C'est là punir les péchés du père dans ses enfants.

LE MINISTRE DU COMMERCE : Et la Bible, n'est-ce pas, enseigne que les péchés des pères sont punis jusqu'à dans la troisième et la quatrième génération ?

M. FOSTER : J'aimerais demander au directeur général des Postes s'il croit qu'il a rendu justice avec impartialité dans le cas que j'ai mentionné.

M. BERGERON : Je crois que nous perdons beaucoup de temps à parler de ces destitutions. Nous les discutons depuis les trois derniers mois, et je crois que nous avons eu assez de cette question. Je suis surpris que mon honorable ami (M. Foster) ne soit pas arrivé à la conclusion avant aujourd'hui qu'il était parfaitement oiseux de parler de ces choses. Quand bien même nous en parlerions pendant six mois, nous ne pourrions pas changer la détermination du gouvernement. Il n'a ni principes ni systèmes arrêtés, mais il a décidé que chaque fois que ses partisans demandent des positions, il doit leur en trouver. Il est possible qu'il y ait une excuse à cela.

S'il est une chose qui soit une plaie dans ce pays, c'est bien la course aux emplois. Les gens sont trop imbus de l'idée qu'il leur faut des charges dans les administrations publiques. J'ai connu des cultivateurs à l'aise qui ont abandonné leurs terres pour accepter des places du gouvernement, afin de toucher à la fin du mois leur salaire en espèces sonnantes. Je répète que c'est une des plaies du pays. Je comprends parfaitement que les amis des honorables messieurs, arrivés enfin au pouvoir après avoir été dans l'opposition pendant dix-huit ans, recherchent avidement les charges occupées par des conservateurs, et qu'ils insistent auprès d'eux pour avoir ces places. Un homme veut avoir un emploi, et il doit l'avoir. Il va trouver le député de son comté ou l'un des ministres et lui dit : " Il me faut cette place. " C'est là tout le principe, et quand bien même nous parlerions ici pendant une année entière, nous n'y changerions rien. Il est évident que le système du partage des dépouilles a été introduit pour l'avantage du parti au pouvoir, et nous ne pouvons pas changer ce système, quelque grand que soit notre désir de le faire. Ce sera au peuple de dire ce qu'il en pense à la première occasion qui lui sera donnée d'exprimer son opinion.

M. MILLS : Je désire parler d'un cas qui s'est présenté dans le comté d'Annapolis et qui confirme exactement ce que vient de dire l'honorable préopinant. Il a dit que lorsqu'un libéral désire un emploi, il va trouver le candidat défait ou le député libéral, et il obtient un emploi s'il a été partisan actif. Je veux vous parler du cas de Daniel-J. Riordan, du comté d'Annapolis.

M. le PRÉSIDENT : Je demanderai à l'honorable député (M. Mills) si le crédit que nous discutons maintenant s'applique à ce cas ?

M. MILLS : Oui ; c'est très bien, je sais ce dont je parle. Riordan est un homme qui, en 1891, a contrefait les signatures de trois jeunes gens qui n'avaient pas l'âge requis pour faire des déclarations. Non seulement il a contrefait leurs signatures, mais il a aussi contrefait celle d'un magistrat, et se donnant comme l'agent du procureur général.

de l'époque et du procureur général actuel de la Nouvelle-Ecosse, il a produit ces déclarations devant le juge Savary, le reviseur. Les déclarations étaient contrefaites, la signature du magistrat était contrefaite, les signatures des hommes que l'on cherchait à insérer dans la liste étaient contrefaites, et les déclarations constituaient un parjure, parce que ces hommes n'étaient pas en âge.

M. LISTER : L'avez-vous poursuivi ?

M. MILLS : Il a été poursuivi. Trois déclarations ont été produites. J'étais présent au tribunal du juge Savary et j'ai examiné cet homme.

Je l'ai forcé à admettre, dans son contre-interrogatoire, qu'il avait signé lui-même les noms du magistrat et des autres personnes qu'il cherchait à faire inscrire sur la liste électorale. Cet homme a été mis en accusation et assigné à comparaître devant le grand jury. Il me fait peine de le déclarer ici, car c'est d'un mort que je parle, mais l'instrument du procureur général, le shérif du comté, organisa si bien le grand jury, que celui-ci prononça une ordonnance de non-lieu, donnant pour excuse...

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. MILLS : Attendez un instant, ne riez pas trop tôt, vous allez en entendre davantage, — donnant pour excuse que l'acte avait été commis dans une matière politique, et que de telles choses faites dans un but politique étaient excusables.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Est-ce que tous les membres du grand jury avaient les mêmes opinions politiques ?

M. MILLS : L'affaire n'est pas encore terminée. Dans tous les cas, tous ces affidavits ont été publiés. J'avais ici le journal qui les contient, mais croyant que la session finirait plus tôt, je l'ai envoyé chez moi. Ce nommé Riordan en avait aux directeurs de la poste à Lower-Granville, James-H. Thorne et le capitaine Covert. Vous ne pouvez trouver deux hommes plus honnêtes et plus respectables. M. Thorne a été préfet du comté et appartient à l'une des plus respectables familles des provinces maritimes. Mais ces deux hommes avaient encouru la haine de Daniel-J. Riordan qui les accusa d'avoir pris une part active dans la dernière élection. On fit une enquête sur leur conduite. James-H. Thorne et M. Covert furent assignés à comparaître devant l'inspecteur des postes et le procureur général Longley, mais on ne put faire aucune preuve contre eux, et Riordan fut débouté des fins de sa plainte. Mais Riordan voulait avoir à tout prix un bureau de poste, et voici comment il l'obtint. Le gouvernement supprima les deux bureaux de poste tenus par M. Thorne et M. Covert, et en créa un nouveau à un autre endroit. J'ai l'intention de discuter cette question plus au long, mais tels sont les faits. Jamais machination plus honteuse ne fut imaginée dans un pays civilisé. Deux hommes honnêtes furent mis à la porte, et le gouvernement installa à leur place un individu qui devrait être au pénitencier.

M. MACLEAN : Je saisis cette occasion pour dénoncer la doctrine énoncée par le ministre de la Marine et des Pêcheries, et par le ministre qui dirige actuellement cette Chambre (sir Richard Cartwright) et, il y a quelque temps, par le ministre M. MILLS.

des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Ces trois ministres ont dit qu'ils destitueraient un fonctionnaire public, sur la simple déclaration d'un membre de cette Chambre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai jamais dit cela.

M. MACLEAN : Vous avez virtuellement fait cette déclaration aujourd'hui.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non. J'ai mis une condition des plus importantes que l'honorable député ne mentionne pas. J'ai dit que si, dans une assemblée politique, je voyais un fonctionnaire me faire une opposition active et agressive, il serait puéril de tenir une enquête pour savoir si mes yeux ne m'ont point trompé. Si un député vient à moi et me dit : "A ma connaissance personnelle, un fonctionnaire a tenu telle ou telle conduite dans une élection et je suis prêt à assumer en parlement la responsabilité de sa destitution" ; dans ce cas, d'après moi, il n'y a pas besoin d'enquête.

M. MACLEAN : C'est une doctrine brutale et barbare, mais le ministre actuel l'a énoncée en cette Chambre avant aujourd'hui. C'est une doctrine anti-anglaise, car en vertu du principe anglais, un accusé a le droit d'être entendu et d'avoir son procès, et on ne le punit que s'il est reconnu coupable. L'honorable premier ministre a énoncé ce principe à la dernière session : tout fonctionnaire accusé aura l'avantage de se défendre devant un tribunal d'enquête. Mais les honorables membres de la droite ont abandonné cette doctrine.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non.

M. MACLEAN : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a abandonné cette doctrine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. MACLEAN : Ces ministres ont répudié la politique de leur chef durant son absence, et ils ont introduit ici le système des dépouilles aux vainqueurs qui fleurit aux Etats-Unis. Je m'attendais à mieux de la part du gouvernement actuel ; je croyais qu'il respecterait les principes qu'il proclamait dans l'opposition. Sa conduite est un désappointement pour moi, et je suis plus que désappointé de voir de quelle manière il a abandonné la politique annoncée par son chef.

M. HAGGART : S'il pent y avoir une doctrine plus condamnable que celle que le ministre de la Marine et des Pêcheries a énoncée, c'est bien celle que le ministre des Chemins de fer et Canaux a énoncée, s'il faut en croire l'honorable député de Leeds (Frost). Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas besoin qu'un député porte une accusation contre un fonctionnaire du département, car l'honorable député de Leeds déclare qu'on lui a donnée une liste des employés des canaux et qu'on lui a dit qu'il pouvait à son choix les destituer ou les maintenir dans leurs fonctions. La déclaration de l'honorable député de Leeds est contenue dans les *Débats*, et l'honorable député nous déclare qu'en réponse à cette lettre de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, il a dit : Je n'ai pas

exercé le droit que me donnait le ministre des Chemins de fer et Canaux, mais j'ai recommandé que tous ces employés fussent maintenus dans leurs positions. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'avait pas seulement besoin qu'une accusation fût portée contre ces hommes, car il était prêt à les destituer sans aucune formalité. Dans mon comté, deux gardiens de port ont été congédiés et remplacés, et j'ose dire qu'aucun membre du parlement ou aucune personne du comté n'avait porté plainte contre les deux hommes qui ont été destitués. Si l'honorable député veut connaître les noms, je puis les lui donner.

M. FROST : Je n'ai eu rien à faire avec le comté de Lanark-sud.

M. HAGGART : Je parle des employés du comté de Leeds que vous pouviez destituer à votre choix, sans avoir besoin de porter une accusation contre eux.

M. LANDERKIN : Je partage l'opinion du député de Beauharnois (M. Bergeron), que l'on consacre à cette question plus de temps qu'elle n'en mérite.

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

M. LANDERKIN : L'honorable député d'York (M. Foster) pose en principe que le gouvernement ne doit pas, en ces matières, prendre en considération l'avis d'un membre du parlement. Je connais un homme qui renchérit encore sur l'honorable député d'York. Je veux parler de sir Mackenzie Bowell, l'ancien premier ministre du Canada, lequel, j'en suis convaincu, ne prendrait même pas la parole d'un ex-membre du cabinet. Ses collègues se sont présentés dans cette Chambre, liés par serment de s'appuyer les uns les autres....

M. MILLS : M. le président, vous m'avez interrompu, il y a quelques instants, dans le cours de mes remarques, et je vous demande maintenant ce que les paroles de l'honorable député peuvent bien avoir à faire avec l'item que nous discutons.

M. LANDERKIN : Cela a trait aux fonctionnaires destitués. Ces hommes qui avaient fait serment de s'appuyer les uns les autres....

M. MILLS : Je prétends, M. le président, que l'on devrait appliquer à l'honorable député de Grey (M. Landerkin) le même rappel à l'ordre que vous m'avez appliqué.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je suis fâché de dire que j'ai immédiatement rappelé à l'ordre l'honorable député. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux a parlé de la destitution des employés du département des Chemins de fer et Canaux. Pour l'expédition des affaires, il serait bien préférable que les honorables députés se bornassent à l'item qui est discuté, savoir, l'item relatif aux arrérages d'appointements du 1er janvier au 30 juin 1897, dus à B.-M. Armstrong.

M. LANDERKIN : Je traiterai des destitutions qui ont eu lieu de l'autre côté de la Chambre.

Quelques VOIX : Au fait.

M. LANDERKIN : Je suppose que c'est un sujet qui est loin de vous plaire.

Quelques VOIX : Pas du tout.

M. LANDERKIN : Les honorables membres de la gauche ont eu une réunion à Toronto, et ils ont destitué, sans enquête ou procès, leur chef (sir Charles Tupper), et ils lui ont nommé un successeur. Ont-ils donné un procès à leur chef ? Non. Et ce sont les mêmes hommes qui parlent de justice ; ils n'ont pas même rendu justice à leur chef. Ils n'ont pas destitué que des fonctionnaires, mais encore des membres du gouvernement.

Quelques VOIX : Au fait, au fait.

M. LANDERKIN : Oui, vous n'aimez pas que l'on vous dise ces choses. Pourquoi ne voulez-vous pas entendre le récit de vos actes ? Vous voulez bien discuter les actes du gouvernement....

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Veuillez vous adresser au président.

M. LANDERKIN : On parle de moralité. Imaginez-vous l'honorable député d'York (M. Foster) qui veut nous donner des leçons de moralité politique—l'homme qui est venu en cette chambre et a déclaré que son chef était un imbécile et qui, dix jours après, se glissait dans les bras de cet imbécile. C'est lui qui veut nous donner des leçons de moralité publique—il faut que ce soit un homme d'une prodigieuse audace pour en agir ainsi.

M. MILLS : Je suis certain, M. le président, que si j'avais parlé ainsi, vous m'auriez rappelé à l'ordre.

M. LANDERKIN : L'on n'a fait aucune enquête sur la conduite de sir Charles Tupper ; lorsque ses amis se sont réunis à Toronto, l'autre jour, et l'ont envoyé en Angleterre. Ont-ils accordé un procès à sir Mackenzie Bowell quand ils l'ont déposé ? Ont-ils accordé un procès à l'honorable député de Trois-Rivières (sir Adolphe Caron) quand ils l'ont mis à la porte du cabinet ? Ont-ils accordé un procès à M. Ouimet, lorsqu'ils l'ont renvoyé ? Ont-ils accordé un procès à M. Daly, l'ancien ministre de l'Intérieur, lorsqu'ils l'ont congédié ? M. Daly fait maintenant partie du département de l'extérieur. Et aujourd'hui, ces hommes se lèvent et nous parlent de la destitution d'un employé qui gagnait \$100 par année, eux qui ont destitué des fonctionnaires dont le traitement était d'environ \$7,000 par année.

M. FOSTER : Je soulève une question d'ordre.

M. LANDERKIN : Je savais que je vous amènerais à soulever une question d'ordre.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOSTER : Je suis bien fâché d'interrompre l'agréable et spirituel discours de l'honorable député, mais je ne veux pas être témoin d'une mort causée par l'apoplexie.

Quelques VOIX : La question d'ordre !

M. FOSTER : La question d'ordre que je soulève, c'est que l'honorable député ne parle pas sur le sujet qui nous occupe, et j'aimerais avoir, sur ce point, la décision du président.

M. PORATEUR-SUPLÉANT : Je suis bien prêt à donner ma décision et à déclarer que la discussion qui se fait depuis quelques minutes est absolument irrégulière. Si je comprends bien les règlements qui doivent nous guider dans la discussion des estimations budgétaires, nous devons entièrement nous borner à l'item qui fait l'objet du débat. L'item soumis à la considération de cette Chambre est relatif à M. Armstrong, et je considère que l'honorable député qui a soulevé la question d'ordre était lui-même hors d'ordre quand il a commencé la discussion. Je crois que cette discussion a trop longtemps duré, et que nous devrions nous mettre à l'expédition des affaires.

M. LANDERKIN : Pour terminer, je dirai qu'il me fait peine de voir que l'honorable député d'York (M. Foster) ne veut pas prendre la parole d'un de ses partisans. Quant à moi, je suis d'avis que le gouvernement est justifiable de prendre la parole des députés qui l'appuient, et je crois que les amis politiques de l'honorable député d'York (M. Foster) apprécieront le compliment que ce dernier leur fait en refusant de prendre la parole d'un seul d'entre eux.

M. BENNETT : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a énoncé, cette après-midi, une doctrine que je n'invoquerai pas.

M. PORATEUR-SUPLÉANT : Ma décision est que cette discussion est hors d'ordre.

M. BENNETT : Ce que je désirais dire n'a pas trait aux bureaux de poste, et si je n'avais pas été interrompu par le président, j'aurais déjà fini.

M. MACLEAN : Quel est maintenant le commis de première classe qui a remplacé M. Armstrong au bureau de poste de Toronto ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Quand M. Armstrong a quitté Toronto pour venir à Ottawa, nous n'avons pas fait de nouvelle nomination au bureau de poste de Toronto, nous avons fait dans le service une réorganisation partielle. Je ne pourrais exactement dire comment cela s'est fait, mais je sais que l'aide-directeur de la poste a pris sur lui plus de besogne, et je crois que le directeur de la poste a fait de même.

M. MACLEAN : Il n'y aura plus de premier commis, alors ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'on ne fera pas de nouvelle nomination pour remplacer M. Armstrong.

Ministère des Postes.—Somme nécessaire pour accorder certaines augmentations payables en vertu de l'Acte du service civil et dues le 1er janvier et le 1er avril 1897, augmentations temporairement suspendues mais continuées pour l'exercice finissant le 30 juin 1898..... \$1,397.50

M. FOSTER : Que veut dire cela ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je vais vous lire l'explication fournie par le secrétaire. Les augmentations statutaires dues le 1er janvier et le 1er avril n'ont pas été accordées, et l'on n'en a pas tenu compte en préparant le budget pour 1898. Comme les augmentations de même

M. FOSTER.

nature ont été accordées dans d'autres départements, et comme dans un grand nombre de cas, ces augmentations paraissent méritées, je demande une somme de \$1,397.50 afin de pouvoir, l'an prochain, accorder ces augmentations.

M. FOSTER : Je crois n'y connaître en fait de budget, mais jamais, avant aujourd'hui, je n'ai vu une estimation de cette nature soumise à la Chambre. Toutes les fois que le ministre croit qu'un commis a particulièrement mérité une augmentation d'appointements, il doit demander un crédit spécial pour cette fin. Mais voici le directeur général des Postes qui demande, sans donner de détails, une somme pour lui permettre d'augmenter le traitement de quelques commis de son choix. Nous ne devons pas accorder ce crédit. Si l'honorable ministre désire augmenter le traitement de quelques-uns de ses commis, qu'il présente des estimations en détail, contenant le montant des augmentations et donnant le nom des commis dont il veut augmenter les appointements et la somme supplémentaire qu'il veut donner à chacun d'eux.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Sans doute, l'honorable député comprend que je ne veux accorder que les augmentations prévues par le statut. Les augmentations n'ont pas encore été déterminées, car je n'ai pas eu le temps de considérer quels sont les commis qui les ont méritées ; mais immédiatement après la prorogation de la Chambre, j'ai l'intention de voir quels sont, dans le département, les employés qui ont mérité cette augmentation. Si l'honorable député me le permet, je pourrai, lorsque le budget sera voté en dernière épreuve, donner une liste des commis qui bénéficieront de ces augmentations.

Sir ADOLPHE CARON : Lorsque l'honorable directeur général des Postes a soumis son projet de loi, j'ai attiré l'attention de la Chambre sur ce qui paraissait être sa politique. Par son projet de loi, il voulait donner à l'entreprise le transport des malles, sans soumissions, et agir sous sa propre responsabilité.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je vous demande pardon.

Sir ADOLPHE CARON : Dans ce cas-ci, l'honorable ministre ne suit l'exemple d'aucun de ses prédécesseurs et ne peut invoquer en sa faveur un seul précédent dans le parlement : il demande, sans donner de détails, une somme d'argent et désire distribuer les augmentations d'appointements à sa guise, et non pas suivant les règlements qui ont toujours été suivis jusqu'aujourd'hui. Je crois que cette conduite présente de graves objections, et il n'y a pas, dans tout le service civil, un département où l'effet en serait plus désastreux que dans le département des Postes, car les commis y sont excessivement nombreux, formant presque une armée disséminée par tout le Canada. Je n'impute aucun motif blâmable à l'honorable ministre ; je discute une mesure qui, d'après moi, est très répréhensible et ne devrait pas être tolérée dans ce parlement.

M. SPROULE : Il me semble que nous nous acheminons dans une mauvaise voie. Au commencement de la session, le directeur général des Postes a parlé à peu près en ces termes : Nous avons sus-

pendu le cours de la loi qui accorde des augmentations statutaires, et nous nous réservons le droit de considérer chaque cas en particulier, et si nous constatons que ces augmentations sont méritées, nous présenterons nos estimations en donnant les noms des employés auxquels nous nous proposerons d'accorder des augmentations, et nous fournirons toutes les autres informations demandées par cette Chambre. Mais aujourd'hui, l'on nous soumet cet item :

Ministère des Postes—Somme nécessaire pour accorder certaines augmentations payables en vertu de l'Acte du service civil et dûes le 1er janvier et le 1er avril 1897, augmentations temporairement suspendues, mais continuées pour l'exercice finissant le 30 juin 1898. \$1,397 50

Nous n'avons jamais entendu dire que les augmentations étaient suspendues, mais nous avons compris qu'elles étaient supprimées et que les ministres se réservaient le droit de donner ces augmentations d'appointements aux employés qui seraient recommandés par les sous-chefs de ministères. L'on ne nous dit pas à qui l'on va accorder ces augmentations, ni à combien d'employés. La somme votée pourrait être divisée entre deux, trois ou quatre employés. Nous devons avoir ces renseignements avant de voter cet item.

M. FOSTER : Si le directeur général des Postes désire donner ces augmentations, il n'a pas besoin de changer le montant, mais il peut nous fournir une liste des employés dont il veut augmenter le traitement, et la somme qu'il propose de leur accorder, et alors, l'item sera régulier.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Dans aucuns cas, je ne veux dépasser la limite que la loi impose, mais je désire avoir du temps afin de bien considérer chaque cas en particulier, car je n'aimerais pas accorder ces augmentations à tous les employés indistinctement. Pour obvier aux objections, je serais heureux de faire plus tard un état des augmentations que je pourrais donner, mais je demande seulement de ne pas être obligé de donner les augmentations avant d'avoir pu examiner chaque cas en particulier.

M. FOSTER : Il serait bon, sans doute, d'accorder du temps à l'honorable ministre pour lui permettre de prendre une résolution, mais il aurait dû en venir à une conclusion avant de nous soumettre ses estimations. Nous ne devons pas nous départir de la pratique ordinaire. Que l'honorable ministre suspende la considération de cet item jusqu'à demain, afin qu'il puisse déterminer quels sont les employés qui méritent cette augmentation.

A six heures, la séance du comité est suspendue.

Séance du soir.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND ET GRAND TRONC.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Avec votre permission, M. le président, je veux donner à l'honorable chef de l'opposition quelques renseignements qu'il a demandés. Si je l'ai bien

compris, il voulait savoir pourquoi nous demandons un crédit pour payer à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond le loyer de leurs lignes, durant neuf mois du prochain exercice. Je me contenterai de dire ceci : Nous sommes d'avis que, dans les circonstances, il importe beaucoup de faire un essai, au moins pour quelques mois, afin de savoir quels résultats on obtiendrait en prolongeant l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Naturellement, nous considérons que l'action d'une autre Chambre a été mal avisée, mais d'un autre côté, c'est fait et il ne peut pas être question de procéder sur les bases de l'arrangement qui n'existe virtuellement plus. Nous croyons qu'il est bon de faire un essai. Nous croyons qu'il est important, quelle que doive être l'issue, que la Chambre et le pays aient l'occasion de juger si nos prétentions étaient fondées. Dans ce cas, toutes les objections disparaîtraient ; par contre, si nous nous sommes trompés, il ne sera pas nécessaire de pousser l'essai plus loin. Pour ces raisons, nous désirons demander à la Chambre de nous accorder le pouvoir d'essayer, pendant quelques mois, du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, comme c'était d'abord notre intention.

Quant aux autres matières, si nous pouvons avancer raisonnablement les estimations qui nous sont soumises, je demanderai au ministre des Chemins de fer et Canaux à une heure convenable, ce soir, de nous faire une déclaration relativement à des subventions que nous voulons soumettre à cette Chambre, et nous pourrions probablement faire avancer le bill relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. C'est là, je crois, autant de besogne que nous pourrions expédier ce soir.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il avoir la bonté de donner, sans entrer dans les détails, les grandes lignes de l'arrangement en vertu duquel le gouvernement a l'intention de faire l'essai projeté ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je puis dire que nous ne sommes pas en état, dans le moment, de déclarer quels sont les termes d'une convention entre le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc ou de toute autre compagnie dont il nous faudra acquérir un droit de passage, afin de pouvoir amener l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Nous n'avons fait encore aucune convention, mais nous croyons qu'il est très probable que nous pourrions faire un arrangement satisfaisant pour le gouvernement, un arrangement qui nous permettra d'acquiescer un droit de passage sur ces lignes, pour le terme que nous avons mentionné et pour la somme que nous demandons au parlement de nous accorder à cette fin. Naturellement, quant aux détails, je ne pourrais donner maintenant de renseignements à la Chambre et au comité.

La chose serait évidemment impossible, car, vu l'action d'une autre Chambre, nous n'avons aucun moyen de considérer le sujet, ou d'entrer en négociations pour faire un arrangement même temporaire. Nous sommes fermement convaincus qu'il serait de saine politique de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, et nous ne nous proposons pas d'abandonner notre projet. Nous croyons qu'il n'est pas dans l'intérêt du pays que l'Intercolonial

garde plus longtemps qu'il n'est absolument nécessaire, son terminus au point où il est actuellement et si le parlement nous accorde la subvention que nous demandons, nous voulons, par un arrangement de cette nature, faire l'essai de ce prolongement.

Je ne prétends pas qu'un essai d'environ neuf mois sera parfaitement concluant, mais cet essai nous fournira des renseignements, et à l'expiration de ces neuf mois il peut arriver que nous demandions au parlement de nous donner les moyens de continuer l'expérience pour une autre année. C'est une chose que l'on considérera en temps opportun.

M. FOSTER : Mon honorable ami verra que cet arrangement est hérissé de difficultés, si le gouvernement s'adresse à la Chambre sans plan arrêté, et lui demande un crédit de \$150,000 ou \$160,000 pour un projet en l'air, si je comprends bien.

L'ancien arrangement n'existe plus, si j'ai bien compris mon honorable ami, mais si la Chambre veut accorder ce crédit, le gouvernement essaiera de faire un arrangement quelconque pour amener l'Intercolonial jusqu'à Montréal. C'est tout simplement demander à la Chambre de voter sans aucune condition, et sans aucune entente définie, une somme considérable. Je désire faire remarquer la chose à mon honorable ami. Il y a aussi une autre idée qui me frappe, et que je désire communiquer à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Tout arrangement ou essai, tenté dans ces conditions, et pour le court espace de huit mois, ne sera probablement pas considéré suffisant, ni par ceux qui favorisent le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, ni par ceux qui sont opposés à ce projet. Ces idées me frappent, et je veux les soumettre à la considération des honorables membres de la droite. Me serait-il permis de demander si l'on a avancé quelque somme d'argent au chemin de fer du comté de Drummond, en vertu de l'arrangement projeté ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucune.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Aucune.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis dire que les obligations dont se chargerait le gouvernement par tout arrangement qu'il pourrait faire sont limitées à la somme votée par le département, et les honorables députés verront de plus que la somme que l'on demande correspond à celle que l'on devait donner à la Compagnie du Grand Tronc et à la Compagnie de chemin de fer du comté de Drummond, pour obtenir les moyens nécessaires afin de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Et il est à présumer que l'arrangement temporaire que l'on veut conclure sera sur les mêmes bases,—il ne sera certainement pas plus onéreux,—que le contrat que le Sénat a mis à néant. Je puis dire de plus à l'honorable député (M. Foster) qu'il n'y a eu aucun arrangement nouveau entre le gouvernement et les compagnies du Grand Tronc et du chemin de fer du comté de Drummond. Tout ce qui est arrivé, c'est que nous avons donné à la Compagnie du Grand Tronc l'assurance que nous demanderions au parlement de lui accorder la subvention ordinaire de 15 pour 100, ainsi que les honorables membres de cette Chambre ont pu le constater par la résolution proposée. Nous avons l'intention de demander à cette compagnie une subvention de 15 pour 100.

M. BLAIR.

sur le coût de la reconstruction et de l'élargissement du pont Victoria—cette subvention ne devant pas excéder \$300,000. Je puis ajouter que c'est notre intention de demander au parlement de donner une subvention, de la manière ordinaire, au chemin de fer du comté de Drummond pour aider à cette compagnie de terminer sa ligne. Naturellement, cette subvention ne s'appliquera qu'à la partie du chemin qui n'est pas complétée, savoir, depuis Moose-Park jusqu'à la Chaudière; la distance exacte est, je crois, de 42 milles et demi.

M. FOSTER : Quelle est la subvention par mille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La même subvention que l'on accorde aux autres lignes de chemin de fer pour lesquelles nous demandons de voter des subventions.

Une VOIX : C'est \$6,400 par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La subvention que nous nous proposons d'accorder est de \$3,200 par mille; mais en vertu de la résolution que nous proposons, s'il est prouvé à la satisfaction du gouverneur en conseil que le coût du chemin, c'est-à-dire, le coût *bona fide* excède \$15,000, dans ce cas-ci comme dans les autres, nous pourrions payer 50 pour 100 sur le montant qui excédera \$15,000 par mille, mais notre subvention totale ne devant pas excéder \$6,400 par mille.

M. FOSTER : Et c'est l'intention de mon honorable ami, je suppose, d'inclure cette subvention dans le bill général des subsides ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis si c'est la coutume ici d'inclure dans le bill général des subsides.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons l'intention de suivre la voie ordinaire.

M. FOSTER : Tout ce que je puis dire, c'est que les honorables membres de la droite agiront dans leur propre intérêt et dans l'intérêt de la Chambre, en présentant cette mesure aussitôt que possible et en donnant toutes les explications qu'ils pourront alors donner au comité. L'opposition considérera la chose au point de vue des meilleurs intérêts du pays. Qu'il me soit permis de dire que nous avons un parlement composé de deux Chambres, et si cette Chambre, qui est une partie constituante du parlement, croit qu'une certaine mesure est bonne et en presse l'adoption, on qu'une certaine mesure est mauvaise et la rejette, l'autre branche du parlement aurait mauvaise grâce de dire que nous agissons en partisans. Je crois que nous aurons la charité et la justice de porter le même jugement sur les actes d'une partie intégrante du parlement de ce pays, et que nous considérerons que l'autre Chambre, pour juger des mesures qui lui sont soumises, se place au point de vue des affaires, et n'agit pas par esprit de parti.

SERVICE POSTAL—GASPÉ.

Sir ADOLPHE CARON : J'aimerais attirer l'attention du directeur général des Postes sur l'entreprise du transport des malles à Paspébiac et au Bassin de Gaspé. Mon honorable ami (M. Mulock) se rappellera que je l'ai averti que je soulèverais cette question en cette Chambre. J'aimerais connaître les noms des soumissionnaires et les prix portés dans les soumissions faites pour le transport des malles à Paspébiac et au Bassin de Gaspé. Les soumissions, si je ne me trompe, ont été reçues le 11 du mois courant. Lorsque j'étais ministre des Postes, M. Sutton était chargé du transport de ces malles. Si je me rappelle bien, M. Sutton était le plus bas soumissionnaire, et, naturellement, l'honorable ministre (M. Mulock) étant en possession des dossiers du département, sera en état de dire si je me trompe. Si je suis bien renseigné, lorsque les élections partielles ont eu lieu, un homme qui ne fait pas partie de cette Chambre, mais qui a fait une lutte active en faveur du parti libéral, a demandé l'annulation du contrat. Je ne sais si l'on avait des raisons pour en agir ainsi, mais si mes informations sont exactes, le contrat a été annulé. Si j'en juge d'après les renseignements que j'ai reçus du côté, les maires des différentes municipalités ont signé et adressé, je crois, au directeur général des Postes, un mémoire des plus énergiques demandant qu'il fut permis à M. Sutton de continuer à transporter les malles jusqu'à l'expiration du temps fixé dans son contrat. Ce mémoire était signé par les maires de Gaspé, de Newport, de Pabos, de Grande-Rivière, de l'Anse-du-Cap, de Douglastown, d'York et par la plupart des marchands de ces localités. Les grands établissements de pêche et les marchands les plus éminents de la localité ont signé ce mémoire demandant qu'il fut permis à M. Sutton de continuer à transporter les malles jusqu'à l'expiration du temps fixé dans son contrat. Je suis aussi convaincu, d'après les renseignements que l'on m'a donnés, que l'inspecteur des postes, M. Bolduc, était prêt à déclarer que M. Sutton faisait son ouvrage à la satisfaction du département. Naturellement, je n'ai pas besoin de dire que, lors de la signature de ce contrat, M. Sutton était conservateur et qu'il l'est encore aujourd'hui. Je ne crois pas qu'il puisse être accusé d'avoir pris une part active dans les dernières élections, mais je sais, cependant, que M. Sutton est un conservateur convaincu.

Mais à moins que le département n'ait eu des raisons puissantes pour annuler ce contrat, et quoique M. Sutton n'ait pas pris une part active aux élections, je crois qu'il ne serait pas raisonnable de supposer que le simple fait de ne pas partager les opinions politiques des honorables membres de la droite ait été un motif pour annuler le contrat. Ainsi que je l'ai déjà dit, j'ai averti l'honorable directeur général des Postes que, lorsqu'il présenterait ses estimations, j'en profiterais pour lui demander des explications sur ce cas-ci, ainsi que sur un autre cas. Mais quand les estimations principales du ministère des Postes ont été soumises, l'honorable ministre était absent et je n'ai pas voulu soulever la question en son absence, mais j'ai dit à l'un de ses collègues que j'avais l'intention de saisir la Chambre de cette matière. J'aimerais savoir de l'honorable ministre le nom des soumissionnaires et le montant des soumissions, et le

montant de la soumission acceptée; j'aimerais aussi qu'il vint nous déclarer si, lorsque l'ancien contrat a été signé, quand j'étais directeur général des Postes, M. Sutton n'était pas le plus bas soumissionnaire.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je remercie l'honorable député d'avoir eu la courtoisie de m'avertir qu'il avait l'intention de me poser ces questions, et je n'ai rien à reprendre à ses déclarations. L'ancien entrepreneur était M. Sutton; l'entreprise pour le transport des malles lui fut accordée en 1895; il était, dans le temps, le plus bas soumissionnaire. Le contrat accordait le transport des malles sur un parcours de 103 milles. Feu M. Fauvel, qui était alors député de Bonaventure, et l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), m'ont représenté que le service pouvait se faire plus efficacement et à meilleur marché, en divisant la route à parcourir. Nous avons créé trois branches séparées, l'une du Bassin de Gaspé à Percé, une distance de 39 milles, une autre de la Pointe de Newport à Paspébiac, une distance de 34 milles, et la troisième, du pont de Newport à Percé une distance de 30 milles. L'honorable député a raison quand il dit que le jour fixé pour la réception des soumissions était le 11 juin. Le département m'a fourni les noms des soumissionnaires et le montant des soumissions, et dans chaque cas, l'entreprise a été donnée au plus bas soumissionnaire. Mais comme le sait l'honorable député, il s'écoule toujours un certain laps de temps entre l'envoi des soumissions à l'inspecteur qui doit faire signer les contrats et la signature des contrats. Voici ce qui est arrivé. Immédiatement après le 11 juin, les documents ont été remis entre les mains de l'inspecteur, M. Bolduc, et l'affaire n'est pas encore terminée. Dans les circonstances, je suis certain que l'honorable député n'insistera pas pour obtenir le nom des soumissionnaires et le montant des soumissions, car il n'est pas de saine politique, dans des circonstances semblables, soit qu'il s'agisse de soumissions publiques ou privées, de donner les noms des soumissionnaires et le montant des soumissions avant que le contrat soit signé; agir autrement serait contraire à l'intérêt public.

Des soumissionnaires peuvent retirer leurs soumissions, on peut faire de nouveaux projets et de nouvelles demandes, il peut arriver qu'il y ait des plaintes, de sorte que le plus bas soumissionnaire peut retirer sa soumission et, en fin de compte, nous pouvons nous trouver en face de soumissions plus élevées. C'est donc dans l'intérêt public seulement que je ne puis acquiescer à la demande de l'honorable député. Je suis certain qu'il n'insistera pas pour que je lui donne des renseignements plus détaillés. Je puis dire, cependant, que pour les trois sections que j'ai mentionnées y a eu un assez grand nombre de soumissions. Pour la première section, il y a eu sept soumissionnaires; pour la deuxième section, quinze soumissionnaires, et pour la troisième section, neuf soumissionnaires; et dans chaque cas, l'entreprise a été donnée au plus bas soumissionnaire. J'ai en ma possession des renseignements qui m'indiquent à quel prix l'entreprise avait été donnée à M. Sutton. Je crois pouvoir, sans porter préjudice à l'intérêt public, dire que les montants réunis des trois plus basses soumissions qui nous sont soumises et que nous espérons accepter, s'élèvent, d'après le département, à la somme de \$3,320.

Sir ADOLPHE CARON : Je ne partage nullement l'opinion du directeur général des Postes sur la manière de donner les entreprises publiques. Je crois que, comme toute personne, le gouvernement doit tenir sa parole envers un entrepreneur avec lequel il a fait un contrat. Le directeur général des Postes vient d'admettre que M. Sutton était le plus bas soumissionnaire. Le gouvernement agissait-il avec justice, en disant avant l'expiration du terme fixé dans le contrat avec M. Sutton : " Nous allons annuler ce contrat, nous allons demander de nouvelles soumissions ; nous allons vous jeter par-dessus bord avant l'expiration du terme fixé dans votre contrat, et nous allons accorder cette entreprise à d'autres personnes." L'honorable ministre (M. Mulock) vient de dire que les nouvelles entreprises ont été données au plus bas soumissionnaire ; s'il en est ainsi, il n'y a aucune raison, d'intérêt public ou privé, pour qu'il ne donne pas les noms des nouveaux entrepreneurs ainsi que les prix de l'entreprise. J'attire tout particulièrement l'attention de l'honorable ministre sur le fait que les principales maisons de commerce, les préfets et les maires des différentes municipalités, en dehors de toute influence politique, ont adressé un mémoire énergique au directeur général des Postes, lui demandant de permettre à un homme qui avait rempli son devoir à la satisfaction du département, ainsi que le témoigne le rapport de M. Bolduc, de continuer à transporter les malles jusqu'à l'expiration du terme fixé dans son contrat avec le gouvernement.

Je n'ai eu aucune communication à ce sujet avec M. Bolduc, car je n'ai jamais de communications avec aucun département que par l'entremise de celui qui en est le chef politique, et si je ne puis obtenir les renseignements que je désire, par ce canal, je me résigne à m'en passer. Je suis informé que M. Bolduc a déclaré que l'entreprise était exécutée à la satisfaction du département, et le mémoire énergique que l'on a adressé au directeur général des Postes prouve aussi que le public était satisfait. Durant mon passage au ministère des Postes, je me rappelle que M. Sutton était considéré comme l'un des meilleurs entrepreneurs du département. J'attire l'attention du directeur général des Postes sur ce fait, car il serait très fâcheux de laisser croire au public que, parce qu'il y a eu un changement de gouvernement, on ne respectera plus les contrats qui ont été signés. Le gouvernement doit toujours donner l'exemple de la fidèle exécution des engagements, et je dis qu'il est fâcheux de laisser répandre l'idée que, vu qu'il y a eu un changement de gouvernement, on ne respectera plus les contrats qui ont été signés. Les renseignements que j'ai reçus et les lettres que m'ont adressées d'importantes maisons de ce district, me prouvent que l'on n'avait aucune raison valable d'annuler le contrat que le gouvernement avait fait avec M. Sutton, mais l'on a agi ainsi, parce que M. Sutton était conservateur et parce que le directeur général des Postes et quelques députés qui siègent derrière lui désiraient donner cette entreprise à leurs amis politiques.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je dirai à l'honorable député (sir Adolphe Caron) que pour ce que j'en connais, ce n'est pas pour ces raisons que le contrat a été annulé. Il y avait dans ce contrat une disposition qui permettait l'annulation en donnant un avis de trois mois ; et le M. MULOCK.

contrat a été annulé pour cette raison-ci : J'ai été informé par le député du comté, dans ce temps-là le regretté M. Fauvel qui dirigeait un des plus grands établissements industriels de ce district, qu'en ne faisant qu'un seul contrat pour le transport des malles sur ce parcours de 103 milles, le public ne pouvait avantageusement soumissionner.

Sir ADOLPHE CARON : Mais, cependant, l'on donné le transport des malles à l'entreprise.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je ne sais de quelle manière on l'a donné à l'entreprise ; mais pour le transport de ces malles sur un parcours de 103 milles, il n'y avait que les hommes capables d'exécuter une telle entreprise qui pouvaient soumissionner. Mais en divisant le service en trois sections....

Sir ADOLPHE CARON : En divisant le patronage.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai dit sur quel principe je m'étais basé pour donner à l'entreprise le transport des malles. Il ne peut être question de patronage. Peut-être que je ne trahirais pas les secrets du département, et que je ne ferais rien de contraire à l'intérêt public, en disant à l'honorable député,—et puisqu'il est aussi intéressé à la fortune de M. Sutton, et puisqu'il insinue que je n'ai agi ainsi que pour distribuer du patronage,—que M. Sutton est un des heureux soumissionnaires. Je n'ai pas demandé au département quel prix payait l'ancien directeur général des Postes (sir Adolphe Caron) pour faire transporter les malles sur le parcours de 103 milles, mais dans son rapport de 1895-96, où l'entreprise paraît avoir été donnée à M. Ramier, du Bassin de Gaspé à Paspébiac, savoir, 103 milles, V.-P. Ramier, \$6,720.

Sir ADOLPHE CARON : Ramier est peut-être une traduction de Sutton.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Voilà le nom de l'entrepreneur que l'honorable député a donné à la Chambre dans son rapport, et le prix fixé pour ce service est de \$6,720 par année. En faisant la division de ce service et en permettant au public de concourir, j'ai reçu trois soumissions dont le montant total s'élève \$3,320.

Sir ADOLPHE CARON : Pour le même service ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Pour absolument le même service, mêmes conditions, mêmes routes et mêmes heures. Je n'ai pas le contrat sous la main. Je présume que les chiffres que j'ai trouvés dans le rapport de l'honorable député sont exacts. J'ai devant moi le rapport des fonctionnaires du département, rapport qui donne les chiffres des trois plus bas soumissionnaires, et le montant total est de \$3,320, une différence par année de \$3,400, ou une différence pendant quatre ans de \$13,600. Je demanderai à l'honorable député si je n'étais pas justifiable d'adopter la ligne de conduite que j'ai suivie.

Sir ADOLPHE CARON : Quand même il en serait ainsi, je ne puis tomber d'accord avec l'honorable ministre. Il admet que, dans le cas de Sutton, l'entreprise a été donnée au plus bas soumissionnaire. S'il en est ainsi, on aurait dû respecter les engagements pris envers Sutton, jusqu'à l'expira-

tion du terme fixé dans son contrat, et le directeur général des Postes, s'il voulait effectuer des économies, aurait pu alors demander de nouvelles soumissions. Je demanderai au directeur général des Postes de produire ces contrats, avant de le féliciter sur les économies qu'il a faites. Je désire savoir quelle espèce de service il a obtenu de ces entrepreneurs, afin que je puisse établir une comparaison entre les contrats de ces derniers et le contrat de M. Sutton. L'honorable directeur général des Postes nous déclare qu'il a choisi les trois plus bas soumissionnaires, mais il ne donne pas les noms et le chiffre des soumissions.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Votre ami, M. Sutton, est l'un des heureux soumissionnaires.

Sir ADOLPHE CARON : Cela prouve combien il est sage de demander des soumissions ; et de ne donner d'entreprises sans soumissions, ainsi que le proposait le directeur général des Postes par son projet de loi.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je n'ai jamais proposé cela.

Sir ADOLPHE CARON : Le fait que l'on accorde l'entreprise à M. Sutton, prouve que ce dernier est considéré par le département comme un bon entrepreneur. Je prétends que la Couronne avait fait un contrat avec M. Sutton et n'avait pas droit d'annuler ce contrat, avant que le terme en fût expiré.

M. LISTER : Relativement au transport des malles, je puis affirmer que le directeur général des Postes a fait de grandes économies en annulant des contrats tant dans mon comté, que dans le comté voisin. Toute entreprise donnée pour le transport des malles dans le comté de Lambton, l'a été à des prix considérablement réduits, mais sans nuire toutefois à l'efficacité du service public. Mon honorable ami (sir Adolphe Caron) a dit que le gouvernement devait être fidèle à ses engagements envers les entrepreneurs, mais l'honorable député sait que dans chacun de ces contrats pour le transport de la malle, il y a une clause qui dit que le département a droit, en tout temps, pour n'importe quelle raison, d'annuler ces contrats et de demander de nouvelles soumissions. Connaissant les résultats obtenus, je dis que le directeur général des Postes était parfaitement justifiable d'annuler ces contrats, et, toutes les fois qu'il l'a fait, il a économisé de 10 à 30 pour 100.

Il n'y a pas d'injustice pratiquée contre l'entrepreneur puisqu'il sait que le directeur général des Postes peut en tout temps annuler le contrat et le concéder de nouveau en donnant les avis réguliers. Si l'annulation des contrats se fût pratiquée plus généralement, le directeur général des Postes eût économisé beaucoup d'argent au pays. Il suffit de consulter ce supplément au rapport du directeur général des Postes pour voir que des contrats donnés par l'ancien gouvernement pour \$8,000 et \$9,000 ont été annulés et donnés de nouveau avec une économie de 50 pour 100 et quelquefois plus. Ce rapport indique que, par le passé, l'administration du département des Postes n'a pas été ce qu'elle devait être. Autrefois, sous l'ancien gouvernement, les contrats étaient signés puis renouvelés sans demande d'autres soumissions ; la méthode nouvelle

de faire soumissionner à chaque échéance de contrat a économisé au pays des milliers de dollars. Je demanderai au directeur général des Postes quelle a été jusqu'à ce jour l'économie réalisée par l'annulation des contrats et leur concession à de nouveaux signataires ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je fournirai plus tard à l'honorable député (M. Lister) cette information.

M. LEMIEUX : Comme représentant du comté de Gaspé, je connais un peu l'histoire du contrat Sutton. Feu M. Fauvel et moi avons demandé au directeur général des Postes d'annuler le contrat, parce que les plus importantes maisons des comtés de Gaspé et de Bonaventure nous informaient que le contrat était insuffisant et que M. Sutton qui avait le contrat pour un parcours de 103 milles en sous-louait une partie à certains individus, à bas prix. Dans chaque paroisse de Gaspé et de Bonaventure, les courriers échangeaient leurs malles, qui ont été perdues en deux ou trois occasions. Je ne veux pas critiquer l'administration départementale de mon ami, l'ex-directeur général des Postes (sir Adolphe Caron) mais si j'ai bonne souvenance, j'ai constaté l'année dernière dans les documents de son département que cette soumission, de \$6,000 avait été donné la dernière fois sans soumission.

M. FISET : Quand ?

M. LEMIEUX : Je crois que c'était quelques jours avant les élections générales.

Sir ADOLPHE CARON : Je n'étais plus directeur général des Postes quelques jours avant les élections.

M. LEMIEUX : Laissez-moi parler un peu de l'impartialité et même de la sévérité du directeur général des Postes actuel en matière de contrats. Six ou sept demandes de soumission pour transport de malles ont été affichées dans mon comté, l'hiver dernier. Le délai s'est écoulé et l'on a envoyé de nouveaux avis. Je suis venu alors à Ottawa pensant que quelques-uns de mes amis libéraux courraient la chance d'obtenir quelques-uns de ces contrats, puisque les avis indiquaient que le ministre pouvait à son gré donner le contrat à n'importe lequel des soumissionnaires. J'ai exposé, je l'avoue, au directeur général des Postes que ces contrats devaient revenir à nos amis, car le chiffre de leur offre n'était pas beaucoup plus élevé que celui des conservateurs. Le directeur général des Postes a invariablement donné les contrats au plus bas soumissionnaire, et sur les entreprises cinq ou six sont adjugées à des conservateurs. C'était la loi, et le directeur général des Postes l'a observée à la lettre. Mes amis du comté de Gaspé savent maintenant que le plus bas soumissionnaire aura le contrat. C'est ce qui est arrivé dans le cas actuel. Je répète qu'il s'est élevé dans ce district des plaintes sérieuses au sujet du transport des courriers. Dans chaque paroisse, il y avait un sous-entrepreneur et les courriers s'entre-échangeaient. Cet échange de tous les matins et de tous les soirs n'était pas pratique. Trois ou quatre fois les malles ont été égarées et les maisons les plus importantes, dont l'une était celle de M. Fauvel, ont protesté contre cet état de choses. Voilà la raison pour laquelle ce contrat a été annulé.

Sir ADOLPHE CARON : Je désire exposer au comité plusieurs considérations importantes qu'on doit ne pas perdre de vue pour discuter la question des contrats du transport des malles. J'ai quelque expérience dans ce département et, je puis dire à l'honorable député que, de mon temps, le directeur général des Postes n'a jamais renouvelé aucun contrat sans une soumission ou sans un rapport des officiers du département qui jugeaient comme je juge encore avec mon expérience en la matière que les contrats pouvaient s'exécuter plus économiquement en les renouvelant entre les mains des anciens entrepreneurs qu'en cherchant des nouveaux, et je vais vous expliquer pourquoi. Prenez le cas de Sutton. Je prends celui-ci, non pas parce que je le pense mieux approprié à mon argument, mais parce que ce contrat portait sur 103 milles et que son exécution nécessitait naturellement des chevaux, voitures, etc., tout un matériel. J'avais l'habitude de faire la demande aux entrepreneurs, conformément aux informations de nos officiers. Je ne prétendais pas, et ne prétends pas maintenant que je connaissais exactement les endroits où étaient adjudgées toutes ces entreprises. La connaissance géographique de ces entreprises constitue une spécialité et le conseiller spécial du ministre, le sous-ministre ou l'un des inspecteurs qui a charge de ces contrats, les connaît à fond et conseille le ministre sur ce qu'il doit faire. Je suis persuadé que le jour où le directeur général des Postes aura acquis plus d'expérience dans ce département qui est presque un département technique, il s'apercevra que les nouveaux contrats sont plus coûteux que l'ancien. Avec le développement du pays et de ses besoins, je dois dire que toutes les fois que nous demandons des soumissions — je parle par expérience, et je crois que les papiers du département peuvent le prouver — les nouveaux contrats se concluent en un chiffre plus élevé que les anciens. Naturellement, il y a dans tous les contrats une clause en vertu de laquelle le contrat peut être annulé sous trois mois d'avis, mais la question à savoir, c'est si l'usage de cette clause est de bonne ou mauvaise politique. Dans le cas de Sutton, mon ami, le député du comté, me dit qu'il y avait des plaintes sur la façon dont Sutton exécutait son contrat. Qui peut avoir connaissance de ces plaintes, sinon le département dont le devoir est de veiller aux contrats postaux dans tout le Canada, et je crois qu'on trouverait là que Sutton donne une satisfaction générale.

M. LISTER : Il donnait les entreprises à de sous-entrepreneurs. Il n'exécutait pas lui-même l'entreprise.

Sir ADOLPHE CARON : Je comprends l'argument de mon honorable ami, et il aurait une certaine valeur si le directeur général des Postes n'avait pas dans les papiers de son propre bureau les mémoires signés des principales maisons de pêche du district.

M. LEMIEUX : Les noms cités par l'honorable député sont réellement les noms du comité tory du comté de Gaspé.

Sir ADOLPHE CARON : Cela prouve seulement que toutes les affaires du comté sont aux mains des tories. Je proteste contre l'emploi que l'on fait du nom de M. Fauvel. M. Fauvel a gagné l'éternel repos, et il est injuste d'exploiter son nom pour couvrir ce que le département a fait. Que le département porte ses propres responsabilités

M. LEMIEUX.

sans les rejeter sur les épaules d'un mort. Si l'honorable député veut lire les mémoires remis au directeur général des Postes, il verra par lui-même quels sont les signataires ; il m'importe peu qu'ils soient tories ou libéraux. Je ne discute pas une question politique ; je ne discute pas si les libéraux ou les tories étaient en faveur de M. Sutton. J'expose le fait que M. Sutton avait signé avec la Couronne un contrat, et que les officiers du département des Postes considéraient Sutton comme un bon entrepreneur. M. Fauvel était un de mes amis, qui était respecté à juste titre dans le comté de Gaspé.

M. LEMIEUX : Ses lettres sont au département.

Sir ADOLPHE CARON : Mais il n'était pas à lui seul tout le commerce du district. C'était une des petites compagnies. Collas, Robin et Cie font plus d'affaires en un mois que la compagnie Fauvel en dix mois.

M. LEMIEUX : La maison Fauvel est l'une des plus importantes du Canada — Le Bouthillier Frères.

Sir ADOLPHE CARON : J'ai eu l'occasion d'étudier cette partie de la province de Québec que n'a pas pu étudier l'honorable directeur général des Postes, à cause de ses nombreuses occupations dans l'Ontario. Je ne discute pas si M. Fauvel était un des hommes les plus importants, mais si vous examinez les mémoires et si vous lisez les noms, vous trouverez que le poids prépondérant des intérêts commerciaux du comté était en faveur de M. Sutton, qui était considéré comme un entrepreneur consciencieux. Je le répète : chaque contrat contient une clause d'annulation sous trois mois d'avis, mais cette clause existe, je crois, dans un but déterminé. Vous pouvez vous en prévaloir, si l'entreprise n'est pas menée convenablement ; mais si le contrat est respecté et exécuté convenablement, vous ne pouvez pas vous en servir pour vous débarrasser d'individus qui, en politique, ne regardent pas par les mêmes lunettes que vous. Si le directeur général des Postes veut examiner la question avec soin, il verra que les renseignements que j'ai reçus sont fidèles. Il verra que pour obtenir l'annulation de ce contrat, M. Sutton a été sacrifié et remplacé par trois amis de l'honorable député. M. Sutton a été sacrifié, non pas parce qu'il ne donnait pas satisfaction, car la preuve que le département l'accepte aujourd'hui indique bien qu'il faisait son devoir. Je demanderai à l'honorable ministre, puisqu'il a dit que la plus basse soumission avait été acceptée, de nous indiquer les noms et les soumissions.

M. LISTER : Le directeur général des Postes est-il en état de dire au comité quelle proportion des contrats a été annulée, et quelle économie a été ainsi réalisée.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je ne puis pas donner le nombre total de contrats annulés dans l'année, mais je puis lui indiquer le montant économisé. Le montant payé par l'ancien gouvernement pour les contrats que j'ai annulés était de \$381,237.22. Cela constituait quatre contrats qui ont été annulés et renouvelés par soumissions publiques et tous accordés au plus bas soumissionnaire. Le montant brut est de \$277,302.25,

au lieu de \$381,237.22 ce qui constitue par année une économie de \$103,936.97, soit pour les quatre ans du contrat, une économie de \$415,747.88.

M. HAGGART : Est-ce pour le même service ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui, il y a certains cas particuliers où le service n'est pas absolument identique, mais, dans la plupart des cas, le contrat était pour un service de trois fois par semaine, et je l'ai rendu quotidien. En d'autres termes, le parcours des nouvelles entreprises dépasse toujours celui des entreprises annulées.

Sir ADOLPHE CARON : L'honorable ministre ne nous donne aucuns chiffres.

M. HENDERSON : Je vais citer au comité un fait qui est à ma connaissance personnelle et qui montrera que l'ancien gouvernement savait, lui aussi, faire des économies. Je me rappelle le cas d'une des dernières entreprises de mon comté qui était sur le point d'échoir, et je conseillai au directeur général des Postes d'alors de demander des soumissions. Il le fit. Le résultat fut qu'au lieu de \$430, le service coûta \$219. Dans un autre cas, au lieu d'un service quotidien de \$200 et d'un service bi-hebdomadaire de \$100, fonctionnant simultanément, nous eûmes un service quotidien pour \$225. Ceci se passait sous l'ancien gouvernement. Je cite cela pour montrer que ce qui se passe aujourd'hui se passait aussi alors mais l'usage n'était pas de rendre un contrat vacant avant d'être sûr de trouver des soumissionnaires et d'espérer pouvoir obtenir le service à de plus basses conditions.

Je désire déclarer sans hésitation que cette économie n'est qu'apparente. Je dis que nous ne pouvons pas prétendre avoir économisé \$400,000 quand, en rognant cette somme, vous avez obligé un pauvre homme à faire du travail à moitié prix. Il n'y a aucun doute que c'est le cas d'un grand nombre. Il y a des gens qui entretiennent un cheval et une voiture, et qui travaillent de sept heures du matin à huit heures du soir pour la misérable pitance de 75 cents par jour, et je dis que le gouvernement ne peut pas s'enorgueillir d'économiser en écrasant le pauvre homme. J'avoue avoir peu de sympathie pour un système produisant de pareils effets. Il est bon d'économiser, mais l'Etat n'a pas le droit de faire mourir de faim ses serviteurs. Le directeur général des Postes serait parfaitement justifiable d'allouer un peu plus qu'il ne le fait pour rétribuer raisonnablement ceux qui travaillent.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ce n'est pas ce que dit l'acte du parlement.

M. HENDERSON : Cela se peut, mais mon avis n'est pas de rabattre les gens jusqu'au chiffre le plus modique. Les hommes qui se livrent à ce travail sont des gens respectables. Ils faut qu'ils soient honorables, intègres, qu'ils inspirent la confiance dans leur entourage, il faut qu'ils fournissent des cautionnements et je ne suis pas d'avis de les rogner jusqu'au dernier sou pour le travail qu'ils ont à faire. Je ne crois pas que le pays s'enrichisse à pressurer un peu plus ces pauvres gens.

M. DAVIS (Saskatchewan) : Je ne serais pas intervenu dans le débat sans l'assertion de l'ex-

directeur général des Postes (sir Adolphe Caron) qui affirme que dans presque tous les cas, sous son administration, les nouvelles entreprises ont été données à des prix plus élevés que les anciennes et que durant son administration, il n'a jamais renouvelé un contrat sans demander de nouvelles soumissions. Je désire appeler son attention sur les entrepreneurs du district de Saskatchewan, MM. Leason et Scott, qui ont l'entreprise du transport de la malle depuis 18 ans. Jamais on n'a demandé de soumissions. Des gens ont maintes fois écrit au gouvernement qu'ils étaient prêts à prendre l'entreprise pour \$5,000 par année et à fournir toutes les garanties. Jamais on n'a fait attention à leur demande. Leason et Scott avaient \$9,000 pour un contrat de Saskatoon au Lac-aux-Oignons. Le contrat a été annulé et donné ensuite, je crois, pour \$4,000. Ces messieurs l'avaient depuis 18 ans, et si l'honorable député veut faire le calcul, il verra que le pays a perdu \$75,000.

M. LISTER : C'est un de ces pauvres entrepreneurs dont nous parle le député de Halton (M. Henderson) ?

M. DAVIS (Saskatchewan) : Oui, c'est un de ceux-là. Je sais que l'on a demandé bien des fois que l'entreprise fût donnée par soumissions, mais jamais on n'a pu réussir. C'en est là qu'un exemple, si je ne désirais pas épargner le temps du comité je pourrais en fournir bien d'autres.

M. McMULLEN : J'ai été surpris d'entendre l'ex-directeur général des Postes (sir Adolphe Caron) dire que l'on avait toujours demandé des soumissions quand il était directeur général des Postes. En examinant le rapport supplémentaire donné par le directeur général des Postes on trouve des cas ou pour le moins, cette règle là n'a pas été suivie. Par exemple voici le cas du contrat postal entre Back-Bay et Saint-Georges. Le rapport dit :

L'entreprise a été donnée sans soumission pour le terme commençant le 1er juillet 1892 à \$274.88 bien qu'il y eût au département une soumission de \$153 pour le terme, ce qui représente une perte de \$437.52 pour le terme. Il a été renouvelé sans soumission pour le terme suivant aux mêmes termes. Le gouvernement a annulé ce renouvellement et demandé des soumissions. Comme résultat, une entreprise a été obtenue pour \$140 par année, ce qui fait une économie de \$539.52 pour la durée de l'entreprise.

Eh bien ! cette soumission de \$153 avait été déposée par M. Dewar.

Sir ADOLPHE CARON : Quand était-ce ?

M. McMULLEN : En juillet 1892. J'ai ici la correspondance échangée à ce sujet.

Sir ADOLPHE CARON : Dans ce temps-là, je n'étais pas directeur général des Postes.

M. McMULLEN : Je vais lire la correspondance et je crois que l'honorable député admettra qu'il l'était alors.

SAINT-GEORGE, 13 janvier 1896,

CHER MONSIEUR,

Je désirerais faire renouveler mon entreprise de transport du courrier entre Saint-Georges et Back-Bay aux mêmes conditions que celle que j'ai actuellement et qui se termine le 1er juillet 1896.

Dans l'espoir que vous voudrez-vous rendre à mon désir et m'accorder ce renouvellement pour une période de quatre années à dater du 1er juillet prochain.

Je demeure, etc.,

(Signé), A.-J. SEELYE.

Honorable sir ADOLPHE CARON, K.C.M.G.
Directeur général des Postes.

OTTAWA, 23 juin 1896.

MON CHER M. FOSTER.—Le directeur général des Postes désire que je vous demande si vous êtes opposé à un renouvellement pour une autre période de quatre ans de l'entreprise pour le service postal entre Back Bay et Saint-Georges. L'entrepreneur actuel est M. A.-T. Seelye et l'inspecteur approuve sa demande de renouvellement. Une prompt réponse obligerait beaucoup.

Votre dévoué,

(Signé), WILLIAM WHITE.

Honorable G.-E. FOSTER,
Ministre des Finances.

OTTAWA, 12 février 1896.

MON CHER M. FOSTER.—J'éprouve un vif plaisir à vous informer que sur votre recommandation j'ai autorisé le renouvellement pour une autre période de quatre ans de l'entreprise de M. T.-A. Seelye pour le service postal entre Back Bay et Saint-Georges.

Fidèlement à vous,

(Signé), ADOLPHE-P. CARON.

Honorable G.-E. FOSTER,
Ministre des Finances à Ottawa.

OTTAWA, 25 février 1896.

CHER SIR ADOLPHE.—M. A.-T. Seelye, de Saint-Georges, N.-B., a demandé le renouvellement de son entreprise pour le transport des malles de Back Bay à Saint-Georges, N.-B. Je serais très heureux de vous satisfaire sur cette question le désir de M. Seelye.

Bien à vous,

GEORGES-E. FOSTER.

A l'honorable sir ADOLPHE CARON, K.C.M.G., D.C.P.

OTTAWA, 25 février 1896.

MON CHER M. FOSTER.—En réponse à votre lettre du 25 courant, recommandant le renouvellement de l'entreprise de M. A.-T. Seelye, pour le service postal entre Back Bay et Saint-Georges, j'ai le plaisir de vous annoncer que, sur votre recommandation cette entreprise a été renouvelée le 10 courant. Ma lettre du 12 vous en a déjà d'ailleurs informé.

Fidèlement à vous,

ADOLPHE-P. CARON.

Honorable G.-E. FOSTER,
Ministre des Finances, Ottawa.

Voilà donc l'entreprise renouvelée par l'ex-directeur général des Postes.

M. LANDERKIN : Par l'ex-ministre des Finances, M. Foster.

M. McMULLEN : L'ex-ministre des Finances a demandé que ça se fasse, et ça se fit, en dépit du fait qu'il y avait dans son bureau une demande pour faire le travail à \$175. Si l'honorable député veut suivre ce cas, il le trouvera à la page 258 du rapport supplémentaire du directeur général des Postes que je vois devant lui.

M. FOSTER : Si vous le voyez devant moi, vous y voyez plus clair que moi.

M. McMULLEN : J'ai vu l'honorable député feuilleter un livre officiel, et j'ai cru que c'était celui-là. Je puis lui offrir mon exemplaire s'il le désire. Je félicite cette Chambre et le pays d'avoir à la tête de ce département un homme qui rendra justice sans peur, et qui donnera les entreprises aux plus bas soumissionnaires. Les remarques de mon ami M. McMULLEN.

de Halton (M. Henderson) m'ont surpris. A quoi bon demander des soumissions, si ce n'est pas pour prendre la plus basse. Si les gens sont prêts à faire le travail même pour rien, si bas que soit le prix, le gouvernement a le droit d'accepter. Si le travail n'est pas fait consciencieusement, ce contrat peut toujours être annulé. Je suis heureux de voir que nous ouvrons une page nouvelle et que la présente administration nous promet l'équilibre entre les recettes et les dépenses de ce département. Jusqu'à présent, le favoritisme y a absorbé des sommes énormes. Ce système-là va disparaître. J'espère que le directeur général des Postes présidera longtemps encore aux destinées de ce département, qu'il dirige avec tant d'habileté dans l'intérêt du pays.

M. LISTER : J'ai encore ici le cas d'un autre de ces pauvres gens, l'entrepreneur du service postal entre Eastern-Harbour et Port-Hastings, N.-E. Cette entreprise a été donnée et renouvelée, paraît-il, sans soumissions. Le directeur général des Postes actuel, en entrant en fonctions, a annulé le contrat, a demandé des soumissions et, finalement, a économisé au pays \$4,000 par an, soit 50 pour 100 du prix que l'ancien gouvernement a payé pendant bien des années pour cette entreprise. Dans ce cas, ce n'est pas l'ex-ministre des Finances (M. Foster) mais l'ex-ministre de la Justice (sir Charles-Hibbert Tupper) qui paraît avoir pris un intérêt très vif à l'obtention en faveur des anciens entrepreneurs de l'entreprise qu'ils détenaient depuis plusieurs années à un prix exorbitant. L'ancien ministre de la Justice écrit ce qui suit au sous-directeur général des Postes.

OTTAWA, 7 septembre, 1895.

MON CHER COLONEL WHITE—A l'égard de l'entreprise de H.-A. Archibald pour le transport des malles dans le Cap-Breton, je vous serais obligé de ne pas demander de soumissions avant que j'aie eu l'occasion de vous parler à cet égard. Veuillez prendre note de ceci, et vous obligerez.

CHARLES-HIBBERT TUPPER.

Alors, sir Adolphe Caron écrit une lettre :

MON CHER SIR CHARLES—Conformément aux recommandations que contenait votre lettre du 7 courant, j'ai autorisé le retrait des affiches annonçant le service postal d'Eastern-Harbour à Port-Hastings.

Bien à vous,

ADOLPHE CARON.

Puis, sir Charles-Hibbert Tupper écrit cette lettre extraordinaire :

MON CHER COLONEL WHITE.—Veuillez-vous avoir l'obligeance de soumettre à la bienveillante attention du directeur général des Postes, la proposition suivante à l'égard de l'entreprise pour le transport des malles dans le Cap-Breton fait actuellement par M. H.-A. Archibald, de Port-Hastings.

1. Que le département annonce pour une soumission en bloc. C'est de cette façon que l'on avait coutume de soumissionner.

2. Que votre département n'en fasse pas d'annonce plus de six mois avant le moment où sera donné le contrat, ni six mois avant l'expiration du présent contrat.

3. Que l'on n'alloue pas plus de quatre jours aux personnes qui ont pu obtenir l'entreprise pour signer et compléter les arrangements et trouver les cautionnements. C'est le délai qui a été laissé à M. Finn, l'ancien entrepreneur.

4. Que le chiffre de la garantie soit de \$13,000. De cette façon, les gens sans responsabilité ne pourront pas soumissionner.

On me dit que tous les entrepreneurs antérieurs de ce service n'ont pas pu satisfaire le public et se sont trouvés dans une foule d'embarras avec des jugements pour des sommes considérables sur les bras, puis, finalement, ont été obligés d'abandonner l'entreprise par suite de la modicité de la rétribution.

M. l'Orateur, dans toutes les lettres que peut écrire un homme public, celle-ci n'a pas de pareille. Nous avons ici la preuve que M. Archibald a eu pendant nombre d'années l'entreprise du transport des malles entre ces deux points ; que, de fait, cette entreprise a été renouvelée de temps en temps sans soumission, puisque la seule demande de soumission qui existe a trait à la première concession de l'entreprise de transport postal dans cette région. Mais nous voyons aussi que—dans le but avoué—car il ne peut pas y en avoir d'autre—d'empêcher les gens disposant de ressources moyennes de soumissionner, l'on demande au directeur général des Postes de mettre l'entreprise en bloc. Et qu'est-ce qu'on lui demande encore ? On lui demande encore de ne pas afficher l'appel des soumissions plus de six mois avant l'expiration de l'entreprise existant et de ne laisser que quatre jours pour trouver les garanties requises pour clore le contrat. On me dit que cet endroit est à près de mille milles d'ici, dans la Nouvelle-Ecosse, et l'on voulait que l'homme envoyât sa soumission, reçut une lettre l'informant qu'elle était acceptée, et ensuite, en quatre jours, prit toutes les mesures nécessaires pour mettre à exécution une entreprise aussi considérable.

Si l'honorable député avait annoncé publiquement que son désir était d'empêcher le contrat de se donner à un prix raisonnable, il n'aurait pas pu mieux faire que d'écrire la lettre publiée dans ce livre. L'avis devait indiquer que l'homme dont la soumission serait acceptée n'aurait que quatre jours pour trouver ses cautions. En d'autres termes, après avoir été avisé de l'acceptation de sa soumission, il devait arriver à Ottawa, avoir son cautionnement prêt et être à même d'exécuter son entreprise, tout cela, en quatre jours. C'est une impossibilité absolue, et cette mesure voulait simplement dire sous prétexte de soumissions que M. Archibald aurait l'entreprise en tout cas et à n'importe quel prix. Les mesures étaient toujours prises pour lui assurer l'entreprise en rendant les conditions tellement onéreuses et impraticables, que personne ne pouvait l'aborder. Mais le directeur général des Postes en arrivant en place a annulé le contrat pour en signer un nouveau. Le résultat a été d'épargner au pays \$4,000 par année. Soit \$16,000 pour les quatre années que doit durer l'entreprise.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'économie est de \$6,000 par année environ, et non de \$4,000.

M. FOSTER : Excellente leçon.

M. LISTER : Je sais que mon honorable ami n'y prend pas goût.

M. FOSTER : Si mon honorable ami veut me laisser dire un mot—je l'aime beaucoup cette leçon. L'honorable député est sans doute d'avis que rendus à cette période fraîche et récente de la session, il est à propos d'entreprendre une discussion de deux ou trois jours sur ces entreprises. Si ces messieurs du gouvernement et leurs amis le désirent, nous sommes prêts, mais j'étais sous l'impression que nous avions une certaine hâte de terminer les affaires et, dans ce cas, je demanderai si nous allons remonter à ces questions anciennes qui ne peuvent être soulevées à moins d'une discussion à fond et de l'exposé complet du passé de l'autre parti, jusque dans les temps les plus éloignés s'il le

faut. Je demande au gouvernement combien de temps il compte nous garder encore ici si l'on en arrive là. L'honorable député aurait tort de croire que la chose me fâche. Il n'en est rien. Mais je dois dire que ceci amènera indubitablement des récriminations, et que s'il faut maintenant se lancer dans un débat sur le passé des deux partis, eh bien ! nous sommes aussi prêts que vous.

M. LISTER : Je suis très heureux d'entendre l'honorable député parler ainsi, car depuis deux ou trois semaines, j'étais chaque jour davantage convaincu que ces messieurs marquaient le pas et s'amusaient à faire passer le temps. J'ai cru que nous pourrions aussi bien leur tenir compagnie.

M. FOSTER : Si l'on veut pousser les affaires, il incombe, je crois, toujours au gouvernement de retenir un peu son propre parti. L'opposition, vous le savez, a des droits d'attaque et de critique ; mais je désire faire remarquer à l'honorable député qu'il ouvre là un champ garni de tentations.

M. LISTER : Je ne veux pas prolonger la session, mais quand mon honorable ami, l'ex-directeur général des Postes, se lève et prétend que nous n'épargnons pas d'argent, je crois qu'il est de l'intérêt du gouvernement et du pays de montrer le contraire.

M. WALLACE : Ces messieurs se vantent d'une énorme supériorité sur l'ancien gouvernement, et l'honorable député de Lambton (M. Lister) semble avoir préparé un éloge spécial du directeur général des Postes ; celui-ci a la réponse toute prête et tout est préparé et truqué pour assurer au directeur général des Postes des applaudissements bien nourris en l'honneur des économies dont il se vante sur les rémunérations payées à des hommes qui sont, je l'affirme, les plus mal payés du Canada aujourd'hui. Je ne pense pas que le pays se réjouisse de ces économies de \$10, \$15 ou \$20 sur les prix payés à des hommes dont l'ouvrage vaut deux fois ce qu'ils reçoivent. Mais enfin, lorsque le directeur général des Postes réalise ces belles économies et nous présente son budget annuel, qu'est-ce que nous y trouvons ? En 1893, les dépenses de la direction des postes étaient de \$3,421,000 ; aujourd'hui, elles s'élevaient à plusieurs centaines de mille piastres de plus. En 1894, elles ont monté à \$3,517,000 ; en 1895, \$3,593,000 ; en 1896, \$3,665,000. Vous savez tous que la veille des élections, on demande beaucoup de routes postales. Il est inévitable qu'à cette époque les dépenses grossissent, car bien des gens qui n'ont pas pu obtenir auparavant de service postal profitent de la circonstance pour intriguer et en obtenir.

Maintenant qu'ils les ont, ils ont droit au meilleur service possible. Pendant ces quatre années, la moyenne des dépenses a été de \$3,549,000. Maintenant nous arrivons au directeur général des Postes actuel. L'année dernière, le directeur général des Postes a demandé \$3,787,000, soit \$238,000 de plus que la moyenne des quatre années précédentes. Est-ce là l'indice d'une grande économie ? Cette année, il demande \$3,636,000, soit \$87,000 de plus que la moyenne des quatre années précédentes. Pourtant, il a des prétentions à l'économie, et se vante d'avoir réduit le contrat d'un homme, qui, je le sais, passe la plus grande partie de sa journée à conduire un attelage par un chemin épouvantable, à raison de \$229 par an, ou 80 cents par jour. Le

directeur général des Postes gagne un peu plus de trente fois ce montant là par jour pour son pénible travail. Je suis sûr que le pays sera fier de savoir que le directeur général des Postes a réduit de \$11 ce que ce pauvre postillon gagne par année. Je suis sûr que si le directeur général des Postes a réalisé les économies qu'il a la modestie de proclamer et sur le compte desquelles il se fait interroger par ses amis, les prévisions budgétaires devraient en faire preuve. Je vois qu'il demande pour cette année \$3,640,000, le chiffre le plus élevé que l'on constate dans l'histoire du pays, à l'exception de 1896 qui est de \$25,000 plus haut. Je pense donc qu'avant de prétendre pratiquer une économie aussi scrupuleuse, le directeur général des Postes devrait demander moins d'argent et mieux conduire son département qu'il ne l'a fait jusqu'à ce jour.

Pour indemniser M. Harry Knauf, du bureau des rebuts, des services qu'il a rendus comme traducteurs des langues allemande et scandinave..... \$200

M. FOSTER : Je désire poser une question au directeur général des Postes à propos du quatrième article. Je comprends que le 3e article reste en suspens jusqu'à ce que nous ayons des détails. Quelle est cette somme supplémentaire de \$200 pour M. Henry Knauf ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je demanderai à l'honorable député (M. Foster) de me permettre de répondre un moment à mon honorable ami (M. Wallace). Je dirai à mon honorable ami d'York-ouest que les chiffres qu'il a cités ne représentent pas exactement les dépenses du département aux époques qu'il mentionne. Le déficit du département a constamment augmenté, et en 1895-96, il s'est accru de \$68,000. Je crois que c'est là le chiffre que vous trouverez dans le rapport spécial des auditeurs, MM. Cross et Munroe, que contient le rapport que j'ai déposé à cette session devant la Chambre. Je prétends que le déficit s'est accumulé pendant les années qu'il a citées. Les comptes n'ont pas été vérifiés avec exactitude, et les engagements n'ont pas été liquidés, si bien que les dépenses enregistrées aux comptes publics ne sont pas les vraies dépenses.

M. WALLACE : Quel est le montant de ce déficit ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le montant total est, je crois, de \$687,000. Il a grossi, et les livres n'ont jamais balancé exactement. Mais je ne veux pas discuter cette question, je voulais seulement répondre à cette partie de l'assertion de l'honorable député.

M. WALLACE : Le directeur général des Postes dit que les comptes en souffrance s'élèvent à \$687,000 et s'étendent sur une période de plusieurs années. Pourrait-il me dire à combien ils s'élevaient pendant l'année fiscale terminée le 1er juillet 1895 ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : A la fin de l'exercice 1895, le passif en souffrance était de \$616,000.

Sir ADOLPHE CARON : Appelez-vous cela dépasser le montant du crédit ?

M. FOSTER : La discussion de ceci se fera lors de la présentation du crédit inscrit au budget par M. WALLACE.

le directeur général des Postes pour faire face à ce montant.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Très bien ! je n'insiste pas. Je vais informer le député d'York (M. Foster) de la nature de ces \$200. Il y a au bureau des lettres de rebut un employé du nom de Knauf, dont la besogne est de déchiffrer les lettres de rebut. Il remplit les fonctions de commis ordinaire de troisième classe. C'est un Allemand, et sa connaissance du scandinave est particulièrement utile dans le département. Il m'a montré que c'était l'intention de l'ancien directeur général des Postes (M. McLennan) d'augmenter son salaire de \$300 par année. Il l'a augmenté une fois de \$300, mais l'augmentation a cessé, parce que M. M. McLennan a quitté le département.

M. FOSTER : Quel salaire a-t-il maintenant ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Mille piastres par année.

M. FOSTER : Et vous lui donnez \$200 de plus ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Si l'honorable député (M. Foster) s'y oppose, je n'insisterai pas. M. LeSueur le considère comme un employé utile, et je le crois d'une valeur spéciale. Ce n'est pas un ami ni une connaissance pour moi, mais je sais qu'il rend de grands services dans le département. Si l'honorable député n'approuve pas ma proposition, qu'il le dise.

Sir ADOLPHE CARON : Tout ce que je puis dire, c'est que de mon temps, je n'avais pas les mêmes informations que l'honorable député relativement aux titres de cet employé à une augmentation. Je crois que l'augmentation est considérable, mais l'honorable ministre peut posséder des informations que je n'ai pas.

M. FOSTER : L'article suivant a trait à l'acte du service civil.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : MM. Lindsay et Smith sont dans la division du service des malles ; ce sont d'excellents employés. Pendant l'année qui vient de s'écouler, j'ai dû faire spécialement appel à leur travail, et je dois dire qu'ils se sont acquittés de leurs fonctions d'une façon remarquable. Ce ne sont pas des hommes de 4 heures du matin dont on parle souvent, mais ils sont souvent restés au bureau jusqu'à minuit pour remplir leur devoir.

M. SPROULE : Quels sont leurs salaires actuels ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : M. Smith a \$1,350 et M. Lindsay \$2,000 ou \$2,050. Ils ont certainement fait deux semaines d'ouvrage pour une.

Sir ADOLPHE CARON : Je puis me joindre à ce qu'a dit le directeur général des Postes. Ce sont de bons employés qui ont droit à de la considération.

M. FOSTER : Je désire faire un autre appel, peut être le dernier, à mon ami le directeur général des Postes, pour savoir ce qu'il pense de ces augmentations.

M. BENNETT : Le directeur général des Postes pourrait peut-être expliquer pourquoi deux commis seulement de tout son département méritent d'être recompensés de la sorte par une augmentation de \$150, surtout quand l'un d'eux retire déjà un salaire de \$2,000 par an. Il doit y avoir dans son département bien des commis qui reçoivent moins de \$1,000, et qui auraient pourtant des titres à un peu d'avancement. Il est vrai que l'on nous dit que ces hommes-là travaillent plus dur que les autres. Il se peut qu'ils aient des fonctions spéciales. Mais il y a peut-être parmi les commis qui reçoivent moins de \$1,000 bien des hommes qui ne demanderaient pas mieux que de se voir assigner des fonctions spéciales pour toucher ces \$150. Le directeur général des Postes voudrait-il dire à quels travaux spéciaux ces deux messieurs ont consacré leur assiduité ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : M. Lindsay est surintendant du service des entreprises des malles, il est dans ce service depuis un quart de siècle. M. Smith est au service du gouvernement depuis 15 ou 20 ans. M. Lindsay est un employé de haute valeur.

Sir ADOLPHE CARON : Écoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je ne veux pas faire d'exception pour M. Smith, mais je dois parler d'abord de M. Lindsay comme surintendant de ce service. Il est laborieux, actif et dévoué. Je crois qu'à \$2,050 il est payé au-dessous de sa valeur. Il en est de même de M. Smith.

Sir ADOLPHE CARON : Écoutez ! écoutez !

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Quant aux autres membres du personnel, dont le nombre s'élève à 300 pour le service intérieur, il y en a quelques-uns qui ont reçu une augmentation dans le cours de l'année, en raison du crédit de juillet dernier. Les augmentations qui, dans le cours ordinaire des choses, auraient dû venir du 1er janvier au 1er avril, n'ont pas été distribuées car je n'ai pas pensé que ces augmentations—statutaires ou autres, comme vous voudrez les appeler—étaient matière de forme, mais j'ai cru qu'elles devaient résulter d'un rapport spécial pour chaque employé et non d'une simple recommandation en bloc suivant la pratique suivie antérieurement. Je veux par suite un rapport séparé pour chaque cas, et sans être sévère, j'entends que ces gratifications soient distribuées d'une façon intelligente.

M. MACLEAN : Il y a dans le bureau de poste de Toronto un commis de troisième classe qui chaque jour pendant bien des jours a rempli les fonctions de chef de bureau, d'administrateur et de directeur du bureau de poste. Il fait tout le travail, et pourtant il y a bien d'autres commis qui sont ses doyens et qui ont reçu d'année en année des augmentations; tandis que ce jeune homme ne peut pas réclamer la récompense qui lui est due à cause des règlements actuels. Si le directeur général des Postes veut choisir dans tout le service les hommes qui ont droit à une augmentation, je l'appuie et j'appellerai son attention sur l'homme que je cite.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député voudra-t-il me faire connaître son nom ?

M. MACLEAN : Oui.

M. BENNETT : Le directeur général des Postes a complètement perdu de vue le fond de ma demande; j'ai demandé quels services spéciaux M. Lindsay avait rendus pendant ces derniers mois. Les électeurs de ma division sont d'une curiosité excessive quoique légitime, et ils parcoururent les comptes publics avec une avidité remarquable. Ainsi, ils ont trouvé dans ce merveilleux ouvrage—dont je voudrais citer l'auteur, si je ne me croyais au-dessous de la tâche d'exalter ses mérites, ils ont trouvé une entreprise annulée pour l'accomplissement de laquelle on devait par tous les temps pendant une partie de l'année faire parcourir à un attelage 32 milles par jour, pour une \$1.50 par jour. Le directeur général des Postes connaissant la valeur d'un dollar et le peu de chance qu'un homme a en ce moment d'obtenir un travail honnête, a pensé que c'était payer beaucoup trop cher que de donner \$1.50 par jour pour un homme et un cheval, et pendant une partie de l'année 2 chevaux. Je crois qu'il a réussi à trouver un homme et un cheval qui fassent ces 32 milles pour \$1.15 par jour. L'homme dont l'entreprise a été annulée est très curieux de son naturel, et il m'a écrit pour avoir un volume des comptes publics contenant les salaires payés, et je dois dire qu'avec la curiosité qui s'est développée chez lui depuis que son entreprise est annulée, il sera certainement désireux de savoir comment il se fait que le directeur général des Postes pense que \$1.50 est de trop pour un homme et deux chevaux, quand il trouve que \$7 par jour ne sont pas assez pour M. Lindsay. Je ne me plains pas que M. Lindsay soit payé trop cher, mais si le directeur général des Postes se sent en veine d'économie, il y a plusieurs moyens de satisfaire ce noble désir, sans rabattre à ce point le prix d'un homme et de deux chevaux. Il est vrai que le ministre fait faire le travail pour \$1.15 par jour au lieu de \$1.50, mais il est aussi vrai que le nouvel entrepreneur qui est libéral n'a fait cette soumission aussi basse qu'en vue d'une augmentation, et le fait est qu'on s'est déjà adressé à moi pour avoir le meilleur moyen de l'obtenir. Le directeur général des Postes aura, je pense, avant peu, à s'occuper de cette entreprise. Il n'est que juste que le directeur général des Postes indique à la Chambre quels services spéciaux MM. Lindsay et Smith ont rendus pour avoir droit à ce choix particulier pour une augmentation de salaire. Je n'ai rien à dire contre M. Lindsay. Je le connais depuis 5 ou 6 ans, je sais que c'est un employé courtois et obligeant, mais son service est un service de routine, et je le crois bien payé à \$2,100 par année.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Les contrats postaux dont il a charge représentent une dépense annuelle de \$900,000 presque, et il y en a entre huit et neuf milles. Pendant l'année dernière, nous avons renouvelé près de 600 contrats.

M. SPROULE : Renouvelé ou refait ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Renouvelé après annonce et soumission.

M. SPROULE : Ils ont été refaits.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Très bien ! De plus, M. Lindsay doit s'occuper de beaucoup d'autres détails se rapportant à ce ser-

vice. Il y a des demandes incessantes pour des services nouveaux et des changements de routes. C'est une partie très délicate du travail dont il a fait une étude spéciale. Il connaît la carte du service postal sur le bout du doigt et ses services sont précieux. Sans lui, il faudrait un couple d'hommes pour faire son travail. Le crédit demandé à la Chambre est pour payer du service supplémentaire fait l'année dernière, et je dois dire que M. Lindsay et M. Smith sont retournés presque tous les soirs au bureau, et ils y restent jusqu'à minuit. De fait, ils reviennent, M. Smith et lui, tous les soirs au bureau. Ils méritent cette petite gratification, et je demande au comité de la leur accorder.

M. HAGGART : Je n'ai pas un mot à dire contre cette gratification à ces trois employés. Mais je prétends que le directeur général des Postes a eu tort d'en choisir trois et que son acte est de nature à créer de la jalousie dans le département. Si ces trois augmentations étaient faites en vertu d'un principe, elles pourraient avoir quelque justification. Je n'ai pas un mot à dire contre l'augmentation du salaire de MM. Smith et Lindsay. Je sais que M. Smith est un des meilleurs employés du département, et que l'auditeur général aurait désiré le prendre dans son bureau. Mais nous ne voyons pas d'augmentation proposée pour MM. Matheson et Everett, deux chefs de bureau, les meilleurs employés du service civil qu'il y ait au monde. Je ne connais pas de service qui demande plus d'activité, d'habileté et de vivacité d'esprit que celui à la tête duquel se trouvent ces messieurs. Le choix des trois employés cités pour des augmentations spéciales doit causer de la jalousie dans le service civil.

M. McMULLEN : Je regrette excessivement de remarquer que le système d'accorder des sommes d'argent aux fonctionnaires publics, malgré toute disposition de l'acte concernant le service civil, soit continué. Dans les cas mentionnés par le directeur général des Postes, on peut avoir rendu des services exceptionnels; mais si nous devons continuer ce système, il vaudrait beaucoup mieux, je pense, d'amender l'acte du service civil. J'ai reproché aux membres de la gauche de pratiquer ce système. Il apprend que tous les commis qui ont quelque prétexte possible pour baser une réclamation pour salaire supplémentaire, font la demande d'un supplément et insistent jusqu'à ce que, éventuellement, avec l'aide du sous-chef de ministère peut-être, le ministre cède et le mal se continue. L'acte du service civil, je crois, devrait être amendé de manière à ce qu'on ne nous demande pas chaque année d'adopter des crédits de ce genre.

M. CARGILL : J'aimerais à savoir du directeur général des Postes sur quel principe il s'appuie en proposant d'augmenter le salaire de ces fonctionnaires publics, tout en laissant, d'un autre côté, le prix des contrats à un niveau aussi bas que le prix de celui auquel l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) vient de parler, d'après lequel un homme et son attelage ont été payés \$1.50 par jour.

Voici que des employés publics payés \$3,000 par année demandent une augmentation de salaire. A la dernière élection générale, l'honorable directeur général des Postes sympathisait avec les Patrons de l'Industrie, contre l'un desquels j'ai eu le plaisir de me faire élire; et l'un des principes posés par les

M. MULOCK.

Patrons de l'Industrie avait trait aux salaires payés aux officiers des différents comtés. Ils présentent le cas de cette façon, et il est très difficile de faire face à leurs arguments. Ainsi, ils disent : "Un homme a placé cinq ou dix mille dollars dans une ferme et son matériel d'exploitation. Il a trois ou quatre fils et des filles, qui tous travaillent sur la ferme, et à la fin de l'année, alors qu'il récapitule les comptes, il constate avoir à peine assez d'argent pour payer ses taxes." Je trouve que les entrepreneurs du transport des malles au prix de \$1.50 par jour, dans différentes parties du pays, méritent plus que les fonctionnaires publics d'Ottawa de voir augmenter la rémunération de leurs services. Je ne mets nullement en doute l'efficacité du service civil d'Ottawa, mais je crois, d'un autre côté, que ses membres sont bien payés, et ils le sont surtout par les laboureurs; et je crois que c'est le devoir du directeur général des Postes et de tous les membres du gouvernement de considérer très sérieusement les exigences de la société agricole avant de venir ici demander qu'on augmente le salaire des fonctionnaires publics.

M. CLANCY : L'honorable directeur général des Postes a déclaré que ceux qui doivent actuellement recevoir une augmentation de salaire ont été occupés à travailler en dehors des heures de bureau. Il n'a pas encore mentionné la nature des travaux qu'ils ont faits. J'aimerais savoir de l'honorable député s'ils n'ont pas, en aucun temps, été occupés à préparer le supplément du rapport de l'honorable ministre lequel, je l'avoue, a très fort l'apparence d'une circulaire électorale.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : La préparation de ce travail important n'a été commencé que récemment. Il a été produit le premier du mois courant, je crois, et sa compilation a dû prendre, probablement, une couple de semaines, pas plus. Avant cette époque, les fonctionnaires en question étaient s'occupés aux travaux de leurs départements, non seulement le jour, mais aussi le soir. Leur travail comporte la préparation des avis, le tracé des routes, la correspondance avec les inspecteurs, l'examen des contrats, la réception des soumissions et la constatation de leur teneur. Tous les vendredis à midi, les soumissions doivent arriver, et il en vient un très grand nombre chaque semaine, qui sont ouvertes en présence de deux officiers—ces deux-là, je pense, ou du moins l'un d'eux. Ce travail se prolonge probablement jusqu'au vendredi soir et au samedi. Ces soumissions sont quelquefois pour un montant total, parfois pour un montant erroné, impliquant beaucoup d'additions de chiffres.

M. WALLACE : Combien y a-t-il de commis dans cette division ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je ne pourrais pas dire.

M. CLANCY : Etait-ce un nouvel ordre de travail qui échéait à ces ministres, ou bien le travail de routine ? L'honorable ministre nous a dit que le seul nouveau travail consistait dans la compilation de ce très excellent livre.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ignore qui l'a compilé.

M. CLANCY : Celui qui l'a fait a évidemment gagné les bonnes grâces de l'honorable ministre, et il est maintenant payé de ses services. Le travail fait par ces messieurs n'a-t-il pas été le travail ordinaire accompli par eux par le passé ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ils ont fait en une année beaucoup plus que le travail d'un an. Ils ne se sont pas occupés seulement des entreprises ordinaires qui expiraient, ils se sont occupés aussi de celles qui étaient interrompues et qu'on donnait de nouveau. Ce travail n'est pas simplement de routine. Il renferme assez de routine, mais il faut aussi beaucoup de travail intellectuel pour faire convenablement les travaux de la division.

Sir ADOLPHE CARON : Je ne puis partager l'avis de mon honorable ami en blâmant les commis qui ont été employés à faire cet intéressant travail littéraire qu'il a produit en cette Chambre ; mais je blâme le ministre qui a permis qu'on produisit en parlement des lettres privées, étrangères à la vie officielle ou à la coutume départementale. Je ne blâme point les hommes à qui l'on a ordonné de faire ce travail probablement désagréable, mais le ministre qui a donnée l'ordre.

Je désire signaler à mon honorable ami le cas du directeur de la poste de Carleton. Le 10 septembre 1896, une lettre fut adressée à M. John Lefebvre, directeur de la poste. Cette lettre est ainsi conçue :

Une plainte a été faite à ce département que durant la récente élection fédérale vous avez fait preuve de conduite agressive de partisan en faveur du candidat conservateur de Bonaventure, sollicitant les électeurs durant la campagne et le jour de la votation, transportant ceux-ci aux bureaux de votation, et employant un langage offensif à l'adresse de l'honorable M. Laurier et du candidat libéral, M. Fauvel. On allègue, de plus, que même depuis l'élection, vous avez continué à commettre des excès de langage à l'égard de chacun de ces messieurs. Dans le cas où vous désireriez faire quelque observation relativement à l'inexactitude de cette plainte ou à autre chose, nous vous en offrons l'avantage par la présente, pendant que l'affaire demeure en suspens.

M. John Lefebvre n'a pu profiter de cette invitation pour répondre aux plaintes, attendu qu'il était mort et enterré lors de l'élection. Par conséquent, il n'a pu se rendre fort coupable d'esprit de parti agressif. Mais la lettre est venue en possession d'un nommé Auguste Lefebvre, lequel écrivit au directeur général des Postes que John Lefebvre était mort et enterré, et qu'il agissait en qualité de directeur de la poste ; que si la plainte était dirigée contre lui, il n'avait pris aucune part active à l'élection du 23 juin, qu'il n'avait jamais sollicité ni transporté les électeurs, et il demandait au directeur général des Postes de lui accorder une enquête. Or, on n'eut plus de nouvelles du département avant l'élection partielle qui eut lieu dans Bonaventure, et l'honorable député qui représente si dignement ce comté, fort sollicité par ses amis, demanda la destitution de Auguste Lefebvre. Les amis de l'honorable député lui dirent : " Le temps presse, le vote va être pris demain, et si vous ne destituez pas Lefebvre, le résultat peut être désastreux." Sans lui donner d'avis, et malgré sa lettre du 15 niant l'accusation et demandant une enquête, la veille de l'élection l'inspecteur, M. Bolduc, se rendit au bureau de poste, empaqueta les sacs et tout ce qui appartenait à la charge de directeur de la poste, et transporta le tout chez M. Boudreault, qui ne sait ni lire ni écrire, mais qui est bon libéral.

Il importait que Boudreault fût nommé directeur de la poste à la place de Lefebvre à la veille même de la votation. Après avoir examiné le bureau et les livres, l'inspecteur trouva tout dans le meilleur ordre possible. Il n'y avait pas de plainte portée contre M. Auguste Lefebvre, mais on avait besoin de la position pour un autre. M. Lefebvre est un des meilleurs citoyens de l'endroit. C'est un marchand, et comme tous les marchands de campagne il n'est pas riche, mais c'est un homme honnête et honorable, et sa destitution sans accusation ni enquête devrait être sensible à tout honnête homme du pays.

M. SPROULE : J'aimerais faire une question au directeur général des Postes, relativement aux deux hommes en question du nom de Smith et Lindsay. J'ai compris qu'il a dit que le seul travail qu'ils aient fait en outre de leur travail régulier, dans le département, avait consisté à compiler cet ouvrage important qui nous a été soumis. Ce travail, nous dit le ministre, a duré deux semaines. Il semble payer assez libéralement ces fonctionnaires pour ce travail, c'est-à-dire à raison de \$75 par semaine.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ces fonctionnaires ont fait beaucoup plus qu'ils n'étaient tenus de faire, pour les raisons que j'ai mentionnées. En réponse à mon honorable ami, le député des Trois-Rivières (sir Adolphe Caron), quant à savoir pourquoi M. Auguste Lefebvre a été démis de sa charge de directeur de la poste, je dirai que l'avis qui lui a été donné semble avoir été adressé à Jean Lefebvre, mais qu'il a été reçu par Auguste Lefebvre, qui l'a accepté comme lui étant destiné. La raison de l'erreur d'après l'information qui m'est fournie par les officiers du ministère, est que le nom du directeur de la poste n'avait pas été changé dans le guide postal, depuis que le bureau de poste avait été transféré de feu Jean Lefebvre à Auguste Lefebvre. Mais, comme je l'ai dit, il n'en est résulté aucun préjudice, vu que l'avis a été accepté par Anjuste Lefebvre, et que celui-ci y a répondu.

Sir ADOLPHE CARON : De la manière que j'ai dit.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il a répondu par une dénégation des allégations. La destitution a été faite sur la déclaration de feu M. Fauvel.

M. BERGERON : Quelle était l'accusation ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : La lettre de M. Fauvel était ainsi conçue :

J'accuse réception de votre lettre du 17 du courant, contenant une lettre du directeur de la poste de Carleton, du comté de Bonaventure, au sujet des accusations relatives à ses faits et gestes à la dernière élection. Cette dernière lettre n'est rien moins que ce à quoi je m'attendais de sa part, et je ne puis que répéter mes récentes accusations, en m'appuyant sur le témoignage de M. P.-E. Perron, ingénieur civil de Carleton, actuellement en cette ville.

Je demanda donc que M. Lefebvre soit destitué de sa charge de directeur de la poste, et je recommande M. Joseph Boudreau à cette charge.

Sir ADOLPHE CARON : Est-ce là une lettre de M. Fauvel ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ceci est une copie, dont l'original est dans le départe-

tement. Il y avait évidemment une lettre antérieure, car il y fait allusion, mais je ne la trouve pas ici.

Il y a aussi une lettre en date du 2 novembre 1896, ainsi conçue :

Avant de quitter Ottawa, je vous ai envoyé la déclaration de M. P.-A. Perron, de Carleton, exposant les détails à l'appui de la destitution de A. Lefebvre, maître de poste de Carleton, P.Q. Depuis lors, je n'ai reçu aucun accusé de réception de cette déclaration,

Cela, on l'observera, était le 2 novembre 1896. La destitution d'Auguste Lefebvre a eu lieu, je crois, dans le mois de mars de cette année.

Sir ADOLPHE CARON : La veille de la votation.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Fort bien, soit !

De tous les partisans les plus nuisibles qui se soient trouvés dans les rangs de nos adversaires durant les deux dernières élections, M. Lefebvre, je puis le dire, était le pire, et je considérerais comme une faveur spéciale de le voir destituer aussi tôt que possible. Il a repoussé par lettre les accusations que j'avais portées antérieurement devant vous, mais cela équivaut à peu de chose, comme les plus grands criminels plaident invariablement non coupables dans les cours de justice.

M. Fauvel a fait accompagner cette lettre en date du 1er octobre de la déclaration de M. Perron, qui demeure à Carleton, laquelle dit :

A la demande de M. W.-LeB. Fauvel, j'ai l'honneur de vous exposer les faits suivants relativement au directeur de la poste de Carleton. M. Auguste Lefebvre, le directeur actuel de la poste de Carleton, est le fils de Jean Lefebvre, qui a résigné sa position le 1er juin.

J'omettrai une partie de cette déclaration, laquelle ne paraît pas avoir de rapport au sujet.

Durant la dernière lutte électorale, dans le bureau de poste et en présence de plusieurs personnes, l'un des beaux-frères du directeur de la poste parla en termes honteux contre M. Laurier

Sir ADOLPHE CARON : Pourquoi n'avez-vous pas destitué le beau-frère ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Attendez un peu.

.... le fêtrissant à titre de renégat, et disant qu'il avait foulé aux pieds le Christ même. Des infamies de ce genre furent répétées chaque jour en présence des libéraux. Tout le temps de la lutte, le bureau de poste fut le lieu de rendez-vous des conservateurs, le lieu où ils se réunissaient pour s'organiser au combat. La veille de la nomination, Auguste Lefebvre lui-même alla à Dalhousie pour l'honorable L.-Philippe Pelletier et pour d'autres orateurs, et le matin de la nomination, il accompagna le candidat conservateur chez l'officier-rapporteur. Depuis l'élection, ses enfants ont donné à leurs animaux les noms de Fauvel et autres. Le bureau de poste est loin d'être un lieu secret. Si un chef politique envoie ou reçoit une lettre, aussitôt tous les conservateurs le savent. Depuis quelques années, des lettres recommandées ont été volées à ce bureau de poste.

Et ainsi de suite. M. Fauvel, dans tous les cas, croyait l'assertion exacte, et il apporta encore le témoignage de ce qu'il connaissait au sujet de ce fonctionnaire, disant : " De tous les partisans les plus nuisibles qui se soient trouvés dans les rangs de nos adversaires durant les deux dernières élections, M. Lefebvre, je puis dire, était le pire."

Le 13 mars 1897—c'était la veille de la votation, dit mon honorable ami (sir Adolphe Caron)—....

Sir ADOLPHE CARON : Ecoutez ! écoutez !
M. MULOCK.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : ... deux autres députés, les députés de Chicoutimi (M. Savard) et de Bellechasse (M. Talbot) me donnèrent par télégramme leur parole comme suit :

Le directeur de la poste de Carleton, Lefebvre, a été partisan violent. Remplacez-le par Joseph Boudreau.

(Signé) P.-V. SAVARD,
" O.-E. TALBOT.

D'après la déclaration de députés qui sont ici pour donner des explications en leur nom, je considère que le cas est parfaitement établi, vu que j'ai accepté la parole de ces députés, et que j'ai agi en conséquence.

M. WALLACE : Je crois que l'augmentation accordée à ces deux fonctionnaires, MM. Lindsay et Smith, est absolument injustifiable. Cette augmentation ne constitue pas un honoraire accordé pour services rendus cette année, mais elle constitue une augmentation permanente de \$300 de salaire par année.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ce n'est point permanent.

M. WALLACE : Il est dit : " Pour fournir un montant supplémentaire de \$150 aux salaires respectifs de A. Lindsay et de W. Smith, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil." L'honorable ministre a dit, il y a un instant, qu'on devait se conformer à la loi. Pourquoi ne s'est-on pas conformé à la loi dans ce cas-ci ? On se propose par là de violer la loi, et de demander au parlement d'y consentir, ou de faire une nouvelle loi applicable à ces deux messieurs. Il dit que M. Lindsay est affable, poli, actif et ainsi de suite. Je suppose qu'il y en a des centaines ainsi dans le service public. Je sais qu'il y a des hommes dans le département des Douanes qui, durant les trois années que j'ai été là, sont revenus travailler presque tous les soirs, et qui, j'oserais dire, ont travaillé plus longtemps que ne l'ont fait M. Lindsay et M. Smith, et qui n'ont pas obtenu \$150 d'augmentation contrairement à la loi. On ne leur a demandé de faire aucun sale travail non plus. Je prétends que cette augmentation est pour tout le temps qu'ils pourront être dans le service civil. Je suppose que l'on n'a pas l'intention de diminuer leur salaire l'an prochain.

Je désire attirer maintenant l'attention sur un autre sujet. J'ai entendu, il y a un certain temps, un officier éminent du ministère des Postes dire qu'il n'y avait pas eu de destitution pour raisons politiques dans ce ministère depuis quarante ans. Il ne pourrait pas dire cela maintenant, car il y a eu là des destitutions par vingtaines, par centaines peut-être. Nous n'en connaissons pas le nombre, car, parfois, il y a enquête, et parfois, les destitutions sont faites sans enquête. A mon avis, les directeurs des postes du pays constituent une classe de fonctionnaires qu'on ne devrait pas traiter comme des employés publics. Un membre du service civil touche un salaire suffisant pour sa subsistance, et obtient des augmentations à mesure qu'il vieillit, s'il fait preuve d'efficacité, puis il reçoit une pension lorsqu'il est arrivé au temps de prendre sa retraite. Les directeurs de la poste ne sont pas dans cette position ; ils ne peuvent être mis à la retraite. Ils touchent de petits salaires s'élevant de \$20 à \$100, parfois \$400 ou \$500. Ils ne sont pas sur le même pied que les employés publics, et je pré-

tends, par conséquent, qu'on devrait les laisser libres et affranchis d'entraves. Telle était la règle avant que le directeur général des Postes actuel arrivât à la tête de ce ministère.

Ainsi, prenons un cas, venu à ma propre connaissance, dans York-ouest. M. J.-P. Rupert, lorsque j'étais candidat dans une de mes campagnes électorales, était président de l'Association libérale de cette division. Il réglait les assemblées; organisait la campagne; il faisait tout ce travail, et le faisait excessivement bien. Il était aussi, pendant ce temps-là, et il le fut longtemps après, directeur de la poste du village de Maple, position rapportant quelques centaines de dollars annuellement. Cependant, je n'ai jamais fait aucune tentative pour le faire destituer, car je ne croyais pas posséder le droit d'intervenir dans sa conduite. Il remplissait dignement ses devoirs de directeur de la poste, et c'est là tout ce que le département pouvait exiger de lui. Je sais que certaines personnes disaient qu'il était fonctionnaire du gouvernement et qu'il ne devait pas se mêler de politique. Mais tel n'était pas mon sentiment, et je ne voyais pas de raison qui l'empêchât de s'en mêler activement, si c'était là son désir. Telle est la règle qui a prévalu avant l'arrivée du directeur général des Postes.

Maintenant, sans une heure d'avis, on fait une règle qui n'a jamais été reconnue auparavant, une règle établissant que tout homme, recevrait-il seulement \$20 par année, qui tient un bureau de poste, non pour son propre avantage, mais pour l'intérêt des gens du voisinage, comme le font des centaines et des milliers de directeurs de la poste, ne doit pas, leur dit le directeur général des Postes, se mêler de politique, et doit se borner seulement à voter. Pareille règle n'est pas autorisée, elle est indigne, et le directeur général des Postes n'a pas le droit d'assumer ce pouvoir.

La lettre dont l'honorable député des Trois-Rivières (sir Adolphe Caron) a fait lecture démontre que l'honorable ministre a écrit des lettres à ces fonctionnaires, leur disant qu'ils n'ont pas le droit de prendre une part active aux élections. Qu'est-ce qui peut empêcher un directeur de la poste de le faire? Y a-t-il quelque loi ou quelque règlement défendant aux directeurs de la poste de prendre part aux élections? Naturellement, je ne parle pas des directeurs des postes des villes, lesquels sont portés sur la liste du service civil, mais de ces dix mille directeurs des postes de tout le pays dont les noms n'apparaissent pas sur cette liste. Est-il un règlement quelconque défendant à ces hommes de se mêler de politique?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il existe beaucoup d'obligations dans la vie que vous ne pouvez trouver sanctionnées directement par une loi. Des fonctionnaires publics tels que les directeurs de la poste, je crois, entrent en fonctions sur l'entente qu'ils garderont la neutralité et ne se mêleront point aux luttes politiques. Les conditions auxquelles ils entrent en fonctions comprennent implicitement cela. Il n'y a pas de loi qui dise qu'un membre du service intérieur permanent ne doit pas prendre part aux luttes politiques, et pourtant on admettrait l'inconvenance de sa conduite s'il se le permettait.

M. WALLACE : Quant au service civil, il existe une obligation écrite. Des autorités l'ont formulée,

les précédents l'ont établie, on admet la règle qu'un membre du service civil ne doit pas prendre part aux affaires politiques. Mais il n'existe pas de règle semblable relativement à ces directeurs de la poste, ni il n'en a jamais existé dans le pays. L'honorable ministre dit qu'il est des obligations non écrites admises relativement aux directeurs de la poste. Je dis qu'on a jamais admis de semblables obligations, m'appuyant sur le fait qu'avant l'arrivée du directeur général des Postes actuel, on n'avait pas destitué de directeurs de la poste pour raisons politiques, dans le pays, depuis quarante ans.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député parle sans posséder la pleine connaissance des faits. Le directeur de la poste de la ville de Hull, M. Loucks, a été destitué sans une heure d'avis, pour raisons politiques, après l'élection de 1878.

M. Fiset : A Rimouski et à Matane, des directeurs de la poste ont été destitués pour la même raison.

M. WALLACE : Le directeur de la poste de Hull était-il dans le service civil?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il était directeur de la poste de la ville de Hull tout comme les dix mille hommes dont parle l'honorable député.

M. WALLACE : Le directeur de la poste d'une ville reçoit un salaire et fait partie du service civil. Hull étant une ville, le directeur de la poste de cette ville est dans le service civil.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le directeur de la poste de Hull est sur le même pied, pour ce qui concerne sa charge, que le directeur de la poste du plus petit bureau du Canada. Le bureau de poste de cette ville-là n'a pas le caractère d'un hôtel des postes d'une ville.

M. WALLACE : Je puis dire qu'un officier éminent du ministère des Pêcheries, qui savait et qui doit savoir ce dont il parlait, m'a fait cette déclaration, et que la chose a généralement été admise. Lorsque le directeur général des Postes actuel a parcouru le pays dans ses diverses campagnes électorales, il a averti les directeurs de la poste qu'ils ne devaient pas se mêler d'élection. Je sais qu'il l'a fait à Grey-nord.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je demande pardon à l'honorable député, il ne peut le savoir.

M. WALLACE : Je sais que l'honorable ministre a eu une entrevue avec un directeur de la poste demeurant non loin d'Owen-sound, et qu'il l'a averti qu'il ne devait pas prendre une part active dans la campagne politique.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je n'ai jamais donné semblable avertissement à âme qui vive.

M. WALLACE : On m'a déclaré la chose à Owen Sound. J'étais là à l'époque, et je sais que le directeur général des Postes se donnait beaucoup de mouvement pour visiter les directeurs de

la poste. Je sais qu'un directeur de la poste lui a rendu visite en cet endroit.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il me faut encore corriger l'honorable député (M. Wallace). Il ne doit se méprendre sur rien. Je n'ai fait de visite à aucun directeur de la poste, bien que, je puis dire, lors de mon séjour à Owen Sound, le directeur de la poste de cet endroit soit passé chez moi comme tout gentleman aurait pu le faire, et que je l'aie traité comme je l'aurais fait pour tout autre gentleman. Je ne l'ai pas chassé de ma présence. Je n'ai jamais eu d'entrevue ni j'ai communiqué, directement ou indirectement, avec aucun directeur de la poste en cet endroit durant la campagne politique.

M. WALLACE : Il nous faudra accepter la déclaration de l'honorable ministre, mais il ne peut nier qu'il a destitué un grand nombre de directeurs de la poste sans tenir d'enquête. Le cas cité présentement, en est un parmi un très grand nombre d'autres.

M. le PRÉSIDENT : La discussion est irrégulière.

M. WALLACE : C'est le bon temps, M. le président, pour me déclarer que je ne me conforme pas aux règlements. Je suis très heureux que vous ayez attiré mon attention à ce sujet, car j'ai justement fini mes remarques.

Agrandissement du canal de Lachine.\$216,000

M. FOSTER : Ce que nous voulions savoir à propos de cet item, c'était les noms des fonctionnaires employés sur ces différents canaux qu'on a destitués, et les noms de ceux qu'on a nommés pour les remplacer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je présenterai un état à l'honorable député (M. Foster.)

M. FOSTER : Mon honorable ami verra que c'est y aller très rondement, et qu'il est difficile d'analyser même à la hâte cet état immédiatement. Peut-être mon honorable ami ferait mieux de passer à quelques autres de ses items jusqu'à ce que nous ayons eu l'avantage de parcourir cet état.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'y ai pas objection.

Chemin de fer Intercolonial—Pour parachever l'embranchement de Darmouth. \$25,000
Pour fournir et ériger une horloge sur la tour de la gare de Saint-Jean..... 500

M. HAGGART : Peut-être l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, sera-il assez bon d'exposer, pour l'information du comité, l'état d'efficacité dans lequel la voie et le matériel roulant du chemin de fer Intercolonial se trouve maintenant. J'ai vu une certaine assertion dans la presse, et peut-être l'honorable ministre l'expliquera. Cette assertion était que le revenu et la dépense avaient été amenés à un état se rapprochant assez de l'équilibre grâce à la dégradation de la voie et du matériel roulant. Je désire savoir de l'honorable ministre et des officiers de son département dans quel état d'efficacité se trouve à présent l'Intercolonial, relativement à la voie et au matériel roulant, comparativement à auparavant.

M. WALLACE.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député trouvera probablement cette information dans le rapport produit, du moins pour jusqu'à la fin de la dernière année fiscale. Je n'ai pas de donnée ultérieure. Je pense pouvoir dire, peut être, que l'Intercolonial n'est pas dans un état d'efficacité moindre ni sa condition dans un état moins satisfaisant maintenant qu'à la fin de l'année fiscale finissant le 30 juin dernier.

M. HAGGART : Non, cela n'est pas satisfaisant. Je pense qu'on déclare généralement dans le rapport que la voie et le matériel roulant se trouvent dans un très bon état. Je puis dire que quand j'étais à la tête du département, j'ordonnais strictement aux officiers chargés de l'Intercolonial de ne laisser se dégrader ni la voie ni le matériel roulant de ce chemin de fer et de les tenir dans un état très efficace. L'honorable ministre doit savoir par les officiers du département si l'on a exécuté cela après mon départ, et si le chemin est dans un état aussi efficace qu'auparavant. Le ministre a son sous-chef dans ce département, et il peut lui demander si ce que je dis est exact ou non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne dirai pas, par ce que j'en sais moi-même, que la déclaration de l'honorable député (M. Haggart) n'est pas exacte. Je n'ai fait aucune remarque relativement à l'état dans lequel l'honorable député a laissé le chemin de fer Intercolonial, de nature à critiquer cet état, et je ne vois pas pourquoi l'honorable député supposerait que je l'ai fait.

M. HAGGART : Je ne dis pas que vous l'avez fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne critique nullement l'administration du chemin de fer par l'honorable député.

M. HAGGART : Je vois que l'honorable ministre n'entend pas répondre à cette question. Je vois par les *Débats* que l'honorable ministre (M. Blair) a déclaré il y a quelques jours que durant la dernière élection générale, en juin, il y avait 400 hommes de plus que d'habitude employés sur le chemin. Il a pris pour termes de comparaison deux périodes ne correspondant pas dans les deux années comparées. Je déclare maintenant à la Chambre et au ministre des Chemins de fer et Canaux qu'aucun officier de mon département et qu'aucun officier de l'Intercolonial n'a reçu instructions, ni même avis de ma part d'employer d'autres personnes que celles absolument nécessaires au chemin pour des fins politiques ou tout autre. Lorsqu'il a fait cette déclaration, l'honorable ministre (M. Blair) pouvait consulter M. Pottinger, le surintendant de l'Intercolonial, ainsi que le sous-chef de son ministère pour prouver l'inexactitude de la déclaration qu'il a faite, savoir : qu'on avait employé quelqu'un pour des fins politiques sur l'Intercolonial.

M. McMULLEN : J'ai considéré moi-même pendant plusieurs années le nombre énorme des employés de l'Intercolonial, et j'ai soumis à la Chambre un état comparatif des employés de ce chemin de fer, de ceux du Grand Tronc de chemin

de fer, et de ceux du chemin de fer Canadien du Pacifique, lequel démontrait qu'il y avait de beaucoup plus d'employés par mille sur l'Intercolonial, que sur l'un ou l'autre des deux autres chemins de fer. Il est admis par tous que l'Intercolonial a été encombré d'employés pendant des années, et je suis heureux que le ministre des Chemins de fer et Canaux ait annoncé qu'il adestitué un grand nombre d'employés, et qu'il a ainsi soulagé le pays de l'énorme fardeau que lui imposait le soutien de ce chemin.

M. COCHRANE : Ce sera comme dans le département des Douanes : ils en décapiteront quelques-uns pour en nommer davantage.

Canal de Cornwall..... \$145,600.

M. HAGGART : L'écluse de l'île de Sheik sur le canal de Cornwall est maintenant sur le point d'être complétée. Le ministre possède-t-il quelque rapport à ce sujet dans son département? Je crois que l'honorable ministre (M. Blair) a visité lui-même cet endroit, et j'aimerais l'entendre déclarer s'il croit que cet ouvrage est pour le bénéfice du public ou si la dépense faite à cet égard est aussi pour l'avantage du pays!

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que l'honorable député (M. Haggart) a été instruit par les officiers de son département que les travaux faits sur le canal de Cornwall étaient nécessaires et utiles. Je ne suis pas pour attaquer en aucune manière la politique suivie par l'honorable député à cet égard. Il semble fort désireux de me voir l'attaquer.

M. HAGGART : Pas du tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai nullement le désir de le faire. Je puis assurer mon honorable ami (M. Haggart) que je ne serai entraîné, en ce moment, dans aucune critique de la conduite qu'il a suivie, pas plus, je pense, qu'il ne devrait insister pour obtenir de moi des louanges. Je suis disposé à laisser faire ses travaux comme il a donné instructions de les faire, et à les laisser tels qu'on les a exécutés, et je suis heureux de ne pas exprimer d'opinion à ce sujet ni dans un sens ni dans l'autre. Je pense qu'il devrait être parfaitement disposé à me voir prendre cette attitude.

M. BRITTON : Ce crédit renferme une réclamation de \$600 pour intérêt, laquelle est devenue due en 1887. Si cette réclamation était juste, paraîtrait-il, à ceux qui ne connaissent les faits, elle aurait été payée par l'ancien gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai soigneusement examiné cette affaire, et j'en suis venu à la conclusion qu'on doit payer \$600 à M. Smith. La réclamation existe depuis longtemps, mais elle est de nature à ne pas souffrir préjudice par suite du délai apporté à l'acquitter. Un montant considérable fut accordé à M. Smith en raison de dommages relatifs à un terrain, mais il a refusé d'accepter le principal en règlement définitif de sa réclamation, prétendant qu'il avait droit à l'intérêt à compter de la date à laquelle son terrain avait été exproprié par la Couronne. D'autres, en de semblables circonstances, avaient reçu l'intérêt. L'affaire traîne en longueur

jusqu'à ce que l'intérêt s'élevât à environ \$2,200. Elle resta dans cet état jusqu'à l'époque du changement de gouvernement, alors que l'ancien gouvernement adopta un arrêté ministériel le 8 juillet 1896, accordant à M. Smith la moitié de l'intérêt qu'il réclamait. Il a alors refusé de prendre cela, mais récemment il a exprimé sa volonté d'accepter \$600 en paiement complet de sa réclamation pour intérêt. Ce montant devrait lui être payé.

M. HAGGART : Je ne trouve pas à redire à la chose, mais M. Smith a transporté sa créance complète au gouvernement pour \$4,000. Peut-être faisait-il alors une restriction mentale quant à l'intérêt. Il m'a réclamé l'intérêt, mais je lui ai répondu : "Voici votre transport pour le montant que vous avez convenu d'accepter, je suppose que ce montant était celui que vous aviez l'intention de recevoir lorsque vous avez consenti ce transport."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne connais pas moi-même M. Smith autrement que pour l'avoir rencontré ici depuis que cette affaire a été soulevée. La somme lui a été offerte, et on lui a dit qu'il n'aurait pas son argent sans l'accepter aux conditions auxquelles on le lui offrait, c'est-à-dire sans intérêt, et il l'a accepté. L'honorable député oublie qu'il n'a pas gardé l'attitude qu'il a déclaré avoir prise, car il a lui-même recommandé cette réclamation au conseil, et c'est sur la force de sa recommandation que celui-ci a adopté un arrêté le 8 juillet 1896, afin de payer \$600 à M. Smith. Il a absolument omis ce fait, mais voilà la vérité.

M. HAGGART : Je ne me rappelle rien de la sorte. Si l'honorable ministre possède la chose sous ma signature, c'est exact ; mais je ne me rappelle pas avoir recommandé un arrêté comme celui-là au Conseil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas l'arrêté ministériel, mais je sais qu'il a été adopté le 8 juillet, sur la recommandation de l'honorable député, je suppose.

M. SNETSINGER : L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) se rappelle-t-il avoir accordé l'entreprise de la construction de l'écluse de Sheik sans demander de soumissions?

M. HAGGART : Je ne me rappelle rien de la sorte. Je me souviens que, sur la recommandation des officiers de mon ministère, j'ai accordé une extension de temps à un entrepreneur ayant déjà l'entreprise, et au plus bas prix.

M. SNETSINGER : L'entreprise pour cette partie a été accordée à Gilbert et Fils.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être l'honorable député peut-il régler la question en déclarant s'il était ministre des Chemins de fer et Canaux le 8 juillet 1896?

M. HAGGART : J'ai pu l'être, et j'ai pu n'être pas là. Il est très probable que quelque autre était ministre des Chemins de fer et Canaux supplant à l'époque. Je ne me rappelle pas avoir signé rien de la sorte. C'est possible que je l'aie fait, mais je ne m'en souviens nullement.

Canal du Sault-Sainte-Marie—

Pour payer aux employés leurs salaires pour le temps qu'ils sont restés inoccupés à cause de délais pour lesquels la compagnie électrique n'était pas responsable. \$ 624
 Construction 80,000
 Pour payer aux entrepreneurs Hugh Ryan et Compagnie le coût de la démolition et de la reconstruction de la muraille en bois dans le prisme du canal, etc., bien que le montant ne soit pas légalement exigible par les entrepreneurs d'après la stricte interprétation du contrat 5,796

M. HAGGART : Je suppose que les \$80,000 sont pour payer la différence qui reste due de la réclamation de M. Ryan.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, cette somme est pour la société Ryan ?

M. SPROULE : Je crois qu'il serait fort à propos que le ministre donnât des informations au sujet de ceux qu'on a destitués sur le canal du Sault-Sainte-Marie. Lorsque je l'ai interrogé à leur sujet, il y a quelque temps, il a répondu que ces gens étaient considérés employés durant la saison de la navigation seulement, et que lorsqu'on les renvoyait à la fin de la saison, il ne s'ensuivait pas nécessairement qu'on dût les employer de nouveau. Je vois que dans la liste qu'on nous a présentée ce soir, on n'a employé de nouveau seulement trois hommes sur les trente-sept renvoyés. Les renseignements que m'ont fournis quelques-uns d'entre ces hommes, sont qu'on les a destitués sans qu'aucune accusation politique ou autre, ait été portée contre eux, et sans leur apprendre nullement les raisons de leur destitution. J'aimerais connaître ces raisons. Si c'est pour raison politiques la conduite suivie me semble très extraordinaire. S'il a fait ces destitutions parce qu'il adopte le nouveau principe de démettre tous les employés du canal à la fin de la saison, il ne suit pas là, j'en suis convaincu, une conduite qui recevra l'approbation du pays. Il n'y a pas de doute qu'on quitte le service du gouvernement comme celui des particuliers, avec une bonne ou une mauvaise réputation. Si l'on destitue quelqu'un sans en donner la raison, certaines personnes supposeront naturellement que celui-là a été destitué parce qu'il ne faisait pas son devoir, et cela pourrait l'empêcher d'obtenir de l'emploi ailleurs. Le ministre, je pense, devrait nous dire pourquoi il a destitué ces employés-là, et si, avant de les destituer, il leur a donné l'occasion de se défendre ou de réfuter toute accusation peut-être injustement portée contre eux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député applique la règle aux cas de personnes employées temporairement seulement, c'est-à-dire tant que leurs services sont requis pendant la saison, lesquels, à la fin de la saison et après la fermeture du canal, ne sont plus à l'emploi du gouvernement, et au sujet desquels le gouvernement est libre, à la saison suivante, de choisir tout autre homme pour cette saison. Il n'existe aucune similitude entre le cas des hommes ainsi employés et celui de ceux qui font partie du service civil. L'honorable député lui-même reconnaîtra, je crois, qu'il y a là une très grande distinction à faire.

M. SPROULE : L'honorable ministre suit-il la même règle avec les employés de cette Chambre, M. HAGGART.

tels que les commis et les messagers des sessions, employés seulement pour chaque année, mais revenant l'année suivante ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces employés font probablement partie du service civil. On ne peut placer des gens employés temporairement en qualité d'ouvriers dans la catégorie d'hommes faisant partie du service civil. Lorsque l'honorable député dit que de ceux qui furent employés l'an dernier deux seulement ont été repris cette année, il est dans l'erreur. Il verra en examinant la liste qu'on en a repris un nombre beaucoup plus grand. Le personnel du canal du Sault-Sainte-Marie a été réorganisé dans une grande mesure. Un certain nombre d'hommes ont été retranchés. Nous nous sommes proposé de faire fonctionner ce canal avec un personnel moins nombreux que celui qu'on a eu coutume d'y garder. La réorganisation des hauts emplois y a été aussi soigneusement réglée. Nous avons diminué considérablement le coût du maintien du service sur ce canal, comme nous l'avons fait sur quelques-uns des autres. Certains des hommes se sont montrés incontestablement des plus agressifs dans leur conduite durant l'élection.

M. SPROULE : Lesquels ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y en a eu très peu. L'honorable député du comté pourrait jeter quelque lumière sur le sujet. J'avois m'être laissé guider grandement par la connaissance et les recommandations de cet honorable député relativement à ces employés.

M. SPROULE : Est-il dans l'intérêt du service que des hommes qui sont devenus familiers avec les travaux soient destitués pour être remplacés par d'autres ? La liste des destitutions et des nominations a été produite seulement quelques minutes avant qu'on soumit ces estimations, sans doute de crainte que nous eussions le temps, autrement, d'en faire l'analyse ; mais un rapide coup d'œil jeté sur cette liste démontre que des hommes qui ont fait le travail d'année en année, et qui s'attendaient à être repris encore à l'ouverture de la navigation de cette année, ont été impitoyablement laissés de côté pour être remplacés par d'autres. Conduite semblable n'a pas été suivie par le passé. N'est-ce pas un fait qu'on a employé de nouveau les mêmes hommes d'année en année aux travaux du canal, et que, par suite d'une entente en ce sens, ceux-ci ont acheté des terrains et bâti des maisons dans le voisinage du canal sur lequel ils travaillaient, ce qu'ils n'auraient pas fait s'ils s'étaient considérés susceptibles de ne plus être employés de nouveau sur ce canal aux saisons suivantes. Prenez un de ceux qui ont été destitués sur le canal du Sault-Sainte-Marie : il n'a qu'un seul bras, mais il faisait son travail d'une manière satisfaisante. Il n'a pris aucune part à l'élection si ce n'est qu'il a voté. Or, il me semble très inhumain de destituer un homme comme celui-là. Et quant aux autres qu'on a destitués, j'aimerais à avoir les noms de ceux qu'on a considérés comme des partisans agressifs, ainsi que le nom du député concerné, sur les représentations de qui on les a destitués.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On ne les a pas destitués.

M. SPROULE : Eh bien ! on ne les a pas employés de nouveau, ce qui revient au même.

M. HAGGART : C'est la première fois qu'on voit suivre dans le pays un système comme celui que l'honorable ministre a introduit. Tous les employés du canal, autrefois, étaient nommés par arrêté ministériel, d'après l'entente qu'ils garderaient leur emploi durant bonne conduite. C'est absolument le système contraire qu'on a introduit sur le canal du Sault-Sainte-Marie. L'honorable ministre a dit qu'on a fait les réductions dans un but d'économie. Eh bien ! il y avait trente-deux employés en tout, et il en a vingt-huit à présent. Il en a renvoyé trente sans s'enquérir s'ils avaient été ou non partisans actifs ou fonctionnaires incompétents. Il a changé un système qui a toujours été suivi dans le pays depuis la confédération. Les éclusiers du canal étaient toujours nommés par arrêté ministériel, et les mêmes hommes étaient retenus de saison en saison. Nous avons même accepté du gouvernement impérial la continuation des services de tous ceux qui étaient employés sur le canal Rideau, et je suis heureux de voir que le sens commun de mon honorable ami le député de Leeds-nord (M. Frost) l'ait empêché de conseiller la destitution de ces hommes, car il savait le sentiment qu'on aurait soulevé dans cette partie du pays si l'on avait traité ces anciens soldats, qui ont passé quarante ou quarante-cinq ans au service du gouvernement de la manière arrogante dont le ministre des Chemins de fer et Canaux traite les fonctionnaires publics d'un bout à l'autre du pays.

Pareil état de choses n'a jamais existé auparavant—l'état de choses qui consiste à arracher le pain de la bouche de pauvres hommes nommés d'après l'entente—entente toujours observée jusqu'ici—qu'on les garderaient durant bonne conduite. L'honorable ministre, cependant envoie une lettre à chacun de ses partisans politiques, notamment à l'honorable député de Leeds-nord (M. Frost), y incluant une liste sur le canal, dans le comté de ce dernier, et lui accordant le choix ou de destituer ou de garder autant de ces fonctionnaires qu'il le voudrait. Est-ce là le système que devrait suivre le chef d'un ministère comme celui des Chemins de fer et Canaux ? Le pays s'en souviendra.

Il n'y aucun profit à tirer d'une conduite de ce genre. Nul ministre des Chemins de fer et Canaux antérieur ne s'est jamais demandé si un employé était ou non partisan politique, pourvu qu'il fit bien son travail. Il devait sa nomination, sans doute, au fait qu'il était partisan politique du parti au pouvoir, mais les destitutions en masse comme en a faites l'honorable ministre étaient inconnues dans l'histoire du pays, et j'ose dire qu'il ne verra plus se répéter dans le pays d'épisode aussi honteux que celui de la destitution de ces employés.

M. DYMENT : Je puis dire quelque chose au sujet des nouvelles nominations faites sur le canal du Sault-Sainte-Marie, et expliquer pourquoi l'on n'a pas requis les anciens employés. Je suis fort surpris d'entendre des gens de la longue expérience de l'honorable député de Grey (M. Sproule) et de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart), lesquels avaient une liste de ces employés sous leurs yeux, se lever pour faire l'audacieuse assertion qu'il a gardé seulement deux des anciens employés.

M. HAGGART : Je le constate par la liste fournie par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Sur cette liste il y a vingt-huit nouvelles nominations sur le canal et deux anciens employés gardés. S'il y a quelque chose d'erroné, c'est dans le rapport de l'honorable ministre que l'honorable député peut voir lui-même.

M. DYMENT : D'abord, le surintendant Boyd est encore là.

M. LISTER : Il devrait être renvoyé.

M. DYMENT : L'autre que je vois est M. Taylor, l'électricien en chef. Le suivant est M. Hill, l'aide-électricien. J'arrive à John Gilbertson, le plongeur. Voilà d'importantes positions, bien rémunérées. Ensuite, vient M. McRae.

M. SPROULE : Examinez ce nom-ci, et voyez si les initiales sont les mêmes ?

M. DYMENT : Dans un cas, c'est C.-W. McRae, et dans l'autre, C. McRae. Puis il y a Breckman et J. Arnold. Cela fait, je crois, sept ou huit des anciens employés retenus. Ce sont là tous ceux que je vois ici. Il y en a deux autres qui ne sont pas ici, dont les noms ont été mis sur la liste par le surintendant. Cinq noms ont été retranchés. Le personnel a été réduit de cinq. Mais récemment l'on a constaté qu'il était absolument nécessaire d'employer un huileur la nuit. Ainsi, il y en a quatre de moins que l'année dernière. Ces quatre et les neuf qui sont encore là forme un total de treize. Plusieurs d'entre eux, comme le dit le ministre des Chemins de fer et Canaux étaient de forts partisans.

M. SPROULE : Qui ?

M. DYMENT : M. Brown, par exemple, qui a assisté à la convention. Et lorsqu'on lui a demandé d'appuyer M. Hearst, qui était un de ses grands amis ; il a répondu presque en pleurant : "William, j'aimerais voter pour vous à cette convention, mais je dois voter pour George." George était le dispensateur des faveurs.

M. Williamson est un autre cas. Et il y en a un autre qui n'est pas là cette année, mais qui occupait l'importante position de chef des contremaîtres sur le canal, l'année dernière. J'ai pris la peine de me renseigner au ministère de la Marine et des Pêcheries, aujourd'hui, et le fonctionnaire préposé à la direction de cette division m'a dit que cet homme avait détourné environ \$1,300 des fonds du gouvernement.

M. SPROULE : Cela a-t-il été porté à son débit ?

M. DYMENT : A mon avis, c'est une raison suffisante pour ne pas le retenir davantage à l'emploi du gouvernement.

M. SPROULE : Ce fait a-t-il été signalé à l'attention du gouvernement ?

M. DYMENT : De fait, le ministère de la Marine et des Pêcheries se disposait à le poursuivre, lorsqu'il s'est enfui aux Etats-Unis.

M. SPROULE : A-t-il été destitué parce qu'il s'était rendu coupable de concussion ou parce que vous avez demandé sa destitution ?

M. DYMENT : Je ne crois pas qu'un homme qui se rend coupable de concussion dans un département de l'administration doit être nommé à un emploi dans un autre département.

M. SPROULE : Mais a-t-on pris cela en considération ?

M. LISTER : L'auriez-vous repris ?

M. DYMENT : Un autre homme qui était là l'année dernière, mais qui n'y est plus cette année, a été suspendu plusieurs fois par le surintendant, M. Boyd, et un autre avait été suspendu une couple de fois par ce dernier pour ivrognerie. Je ne crois pas que de tels hommes doivent être repris. Dix d'entre eux ne m'ont jamais demandé, ni à moi ni à qui que ce soit d'être employés. Ils ont reconnu qu'ils étaient employés pour la saison et ne s'attendaient pas être repris. Il me semble que les honorables membres de la gauche qui s'intéressent tant à leurs amis lorsqu'il s'agit d'entreprises relatives au service postal ne devraient pas nous blâmer, si, lorsqu'il s'est agi de ceux qui n'étaient pas des employés permanents nous avons recommandé ceux que nous préférons.

Je ne crois pas que le ministre des Chemins de fer et Canaux ait commis des injustices. Un certain nombre ont été laissés sur la liste, parce que l'on croyait que les anciens employés devaient suffire pour assurer une bonne administration du canal ; et les fonctionnaires d'Ottawa me disent qu'il n'a jamais été mieux administré.

M. SOMERVILLE : Qu'est devenu l'homme auquel a fait allusion l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), et qui n'a plus qu'une jambe ?

M. DYMENT : Il était gardien de nuit, et je ne crois pas qu'il fût capable de remplir cette position. Il ne pouvait pas aller dire qu'un incendie s'était déclaré. Le simple fait qu'il est estropié n'était pas une raison suffisante pour le garder dans un emploi dont il ne pouvait remplir les devoirs avec compétence.

M. SPROULE : Je dirai seulement que l'honorable député (M. Dymont) nous a appris qu'il a fait un usage regrettable de l'autorité qu'il possède, un usage regrettable pour un jeune homme....

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. SPROULE : Cela peut faire rire les hommes qui ont de la fortune ; mais je dis qu'il est inhumain pour un homme possédant des biens en abondance, exploitant des coupes de bois appartenant au pays et remplissant virtuellement ses poches, de chasser de son emploi un de ses semblables qui est obligé de gagner son pain à la sueur de son front et qui a perdu une jambe.

Relativement à l'énoncé que l'honorable député a fait, énoncé portant que quelques-uns des employés qui ont été renvoyés s'étaient mêlés de politique, l'un de ces hommes était M. T.-A. Brown. Je connais M. Brown depuis vingt ans, et j'accepterais aussi bien sa parole que celle de tout autre homme, et il ne formelement avoir pris une part quelconque à l'élection. Serait-il raisonnable, je le demande à l'honorable député lui-même, si l'on considère que l'élection a eu lieu le 30 juin, une semaine après les élections générale, lorsque les conservateurs étaient défaits, serait-il raisonnable de suppo-

M. SPROULE.

ser que ces hommes ont pris part à l'élection, sachant qu'ils seraient peut-être destitués ? M. Brown me dit qu'il n'a pris aucune part à l'élection, et qu'il a été destitué sans qu'il sût si l'on avait porté une accusation contre lui.

M. LISTER : Ces hommes n'ont pas été destitués.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Lister) étudie simplement la question. Ces hommes étaient employés sur les canaux du pays depuis quarante ans, et, au Canada, la coutume est de les réengager, mais au commencement d'une saison, alors qu'ils sont prêts à reprendre leurs travaux, on leur dit que leurs services ne sont pas requis. Si ce n'est pas là une destitution, j'ignore ce que c'est. L'honorable député d'Algoma (M. Dymont) exerce une autorité qu'un homme si jeune ferait bien de ne pas exercer. Il ne fait que débiter dans la politique ; il se fait une réputation qui ne sera pas à son honneur. Il se plaint de ce que je n'ai pas donné le nombre de ceux qui ont été nommés. Je dis qu'il ne m'a pas été donné de voir cette liste. On retient les renseignements jusqu'au moment même où ils sont nécessaires, pour la discussion des item qui nous sont soumis ; alors on nous les donne. Je prétends qu'il n'est pas juste de refuser aux membres de la Chambre l'occasion d'obtenir les renseignements qui leurs sont nécessaires pour leurs amis injustement attaqués et destitués sans enquête. Le chef du cabinet (sir Wilfrid Laurier) a dit, et je l'ai entendu, qu'aucun employé du service public ne serait renvoyé sans qu'il lui soit donné de se défendre contre toute accusation portée contre lui.

M. LISTER : Ils n'ont pas été destitués.

M. SPROULE : Je prétends qu'ils ont été destitués. La langue anglaise ne renferme pas de mot qui qualifie le traitement qu'ils ont reçu. Ils ont été destitués sans procès.

M. DYMENT : J'aimerais poser une question à l'honorable député. Si son parti était au pouvoir, recommanderait-il que ces hommes fussent nommés de nouveau ?

M. SPROULE : Certainement.

Plusieurs VOIX : Oh ! oh !

M. SPROULE : Les honorables députés rient. Ils font entendre un rire moqueur qui ne convient pas. Je siége en cette Chambre depuis dix-neuf ans, et lorsqu'on a insisté auprès de moi—je parle maintenant de ce qui m'est personnel—sur la destitution de quelques-uns des directeurs de poste dont l'un m'avait combattu dant tout le comté et m'avait injurié sur les hustings, je n'ai jamais demandé son renvoi. J'ai été trouver sir John Macdonald et lui ai demandé quelle était la coutume suivie dans des cas de cette nature, et il m'a répondu que tant qu'un homme remplissait son devoir, l'on n'avait pas l'habitude de demander sa destitution. Et cet homme conserva sa position douze ou quinze ans encore, puis il donna volontairement sa démission. Je veux parler de M. Middleton, de Dundalk. L'honorable député de Grey-nord (M. Lauderkin) le connaît.

Je puis citer deux ou trois cas du même genre ; mais dans aucun de ces cas je n'ai demandé qu'un

homme de mon comté fût destitué pour s'être mêlé de politique ni pour une autre raison, tant qu'il a rempli fidèlement ses devoirs.

Pour payer à l'entrepreneur, Archibald Stewart, la perte subie en conséquence de la suspension des travaux sur les sections 1 et 2 du canal de Soulanges. . \$ 17,345

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire ajouter les mots suivants à cet item : " Bien que ce montant ne soit pas légalement exigible par l'entrepreneur en vertu de l'interprétation rigoureuse du contrat." Relativement à ce crédit, je dirai que c'est la somme qui a été convenue d'accorder à M. Stewart en raison de la perte réelle que lui a causée la suspension des travaux sur les sections 1 et 2 du canal de Soulanges. L'ingénieur chargé de ces travaux a exprimé très formellement l'opinion que la pierre fournie par l'entrepreneur n'était pas propre à être employée sur le canal, et qu'elle n'était pas strictement conforme aux conditions du contrat. Cela a eu lieu avant mon entrée au ministère, et, sur l'opinion de l'ingénieur, celui qui remplissait alors les fonctions de ministre des Chemins de fer et Canaux donna ordre de suspendre les travaux. On a cru que si l'opinion de l'ingénieur était exacte et si cette pierre n'était pas convenable, on ne devait pas l'employer plus longtemps ; et l'on a pensé qu'il était à propos de tenir immédiatement une enquête sur toute l'affaire. Je crois que l'on a demandé des opinions. Des experts ont été envoyés pour examiner la pierre. Quelques-uns se sont prononcés favorablement, et quelques-uns ont dit que la pierre ne convenait pas. D'autres experts ont été envoyés ; il y a eu un retard assez considérable, et l'on a constaté qu'il existait une grande divergence d'opinion parmi ceux qui étaient censés pouvoir se prononcer avec compétence sur une question de cette nature ; et la question de savoir ce que l'on devait faire devint très sérieuse. Virtuellement, il serait des plus regrettables que l'on permit d'employer de la pierre impropre à ces travaux.

Il va sans dire que l'on a mis pas mal de temps à décider si l'ingénieur chargé des travaux avait raison, ou si c'était l'ingénieur en chef du ministère qui s'était prononcé en faveur de la pierre. En définitive, il a été décidé que l'ingénieur chargé des travaux n'était pas justifiable de condamner toute la pierre. Une certaine partie de la pierre, d'après la décision, était impropre aux travaux, et une certaine partie pouvait être employée. La carrière, d'après la décision, contenait de la pierre propre à ces travaux, tandis que, d'un autre côté, elle en contenait beaucoup qui ne répondait pas aux fins que l'on se proposait. En conséquence, l'on a décidé que la conclusion à laquelle était arrivé l'ingénieur des travaux était trop générale, et que les travaux ne devaient pas être suspendus, qu'une partie de la pierre pouvait très bien être employée aux travaux, et la décision finale a été conforme à cette opinion.

Avant que l'on eût arrêté la décision d'une façon définitive et avant que l'entrepreneur fût averti, il s'est écoulé une longue période. Trois mois, je crois, se sont passés avant que la question fût définitivement résolue. Ses machines n'étaient pas employées, et un certain nombre de ses ouvriers étaient inoccupés. Il a fait des dépenses assez considérables, et, comme résultat, il a produit contre

le ministère une très forte réclamation pour dommages causés par la suspension des travaux. Cette réclamation fut examinée très attentivement par l'ingénieur en chef. Je crois que le montant en chiffres ronds de la réclamation qu'il a présenté s'élevait à \$51,000. Il mentionna des item pour induire sur quoi il basait cette réclamation. Après un examen attentif des différents item, il a été décidé en fin de compte qu'il pouvait raisonnablement demander \$17,345, somme représentant la perte qu'il avait personnellement subie par la suspension des travaux durant cette période. La question fut soumise à l'exécutif, un mémoire de tous les faits se rattachant à la matière fut présenté au conseil, qui, par sa décision finale, recommanda que cette somme lui fût payée.

M. HAGGART : Je ne doute pas que la réclamation ne soit juste. Lorsque j'étais ministre des Chemins de fer et Canaux, l'on a soulevé la question de savoir si la pierre était, oui ou non, propre aux travaux. L'ingénieur chargé des travaux objecta à pierre. J'ai dit au sous-chef de mon ministère, cette l'ingénieur en chef, d'examiner la chose en détail. Il prit avec lui un expert du chemin de fer Intercolonial, un homme qui avait été constructeur de ponts pendant un certain nombre d'années sur le chemin de fer Intercolonial, et plusieurs autres personnes pour examiner la nature de la pierre. Ils préparèrent aussi un rapport technique, fourni par l'entrepreneur lui-même, ou fourni directement par un expert du collège McGill, où la pierre fut soumise à l'analyse. L'opinion unanime fut que la pierre était d'excellente qualité et propre aux travaux. Je sais que l'ingénieur chargé des travaux y objecta, mais ses objections n'étaient pas fondées sur des raisons suffisantes.

Je crois que la ligne de conduite suivie par le ministre est parfaitement juste et que la demande est raisonnable. A mon avis, la pierre est probablement aussi bonne que n'importe quelle pierre que l'on peut trouver au Canada pour des travaux de cette nature. Mais ce à quoi j'objecte, c'est qu'un fonctionnaire chargé de travaux aussi importants que ceux du canal Soulanges, lorsque la pierre était taillée sous sa direction, lorsqu'il avait un rapport de la quantité de pierre taillée chaque jour, bien qu'il objectait tout d'abord à la qualité de la pierre, n'ait jamais fait d'objection plus tard ; et j'objecte à ce qu'à cause de l'incompétence de ce monsieur, le pays soit obligé de payer \$17,000, parce que l'entrepreneur a subi des retards lorsqu'il s'est agi de faire servir à ses travaux des matériaux aussi bons que n'importe quels matériaux que l'on pourrait trouver peut-être au Canada.

M. LISTER : Je ne crois pas que l'ingénieur doive être condamné dans les termes dont s'est servi mon honorable ami. Il ne doit pas oublier que d'autres hommes, experts en ces matières, ont examiné cette pierre et l'ont condamnée.

M. HAGGART : Je ne les connais pas.

M. LISTER : Des hommes qui s'occupent de travaux en pierre depuis de nombreuses années, et, après l'examen, on doute encore beaucoup que la pierre employée dans les travaux du canal conviennent à cette fin.

Canal de la Trent.—Construction.... \$250,000

M. BENNETT : L'importance de cette entreprise devra faire excuser les quelques observations

que je vais faire à la Chambre sur cette question à cette heure avancée et à cette époque avancée de la session.

Je n'ai pas l'intention de m'occuper des travaux de la vallée de la Trent en général, vu que cette question a été souvent traitée en cette Chambre. Mais, je me plains de ce que le ministre n'ait pas traité cette entreprise aussi généreusement, aussi libéralement que nous l'aurions espéré et désiré, nous qui demeurons le long de ce canal. Or, si je comprends bien, deux sections de ce canal sont données à l'entreprise. D'abord, il y a la section comprise entre Lakefield et Peterborough; puis, en gagnant l'ouest, se trouve la section comprise entre le lac Balsam et le lac Simcoe. L'automne dernier, lorsque le ministre parcourait le canal afin de voir les choses par lui-même, ce dont nous devons le louer, je ne dirai pas que, dans la ville de Peterborough, au banquet donné en son honneur, il a porté ceux qui l'ont entendu à croire que la section comprise entre Kirkfield et le lac Simcoe serait commencée immédiatement. Mais je crois plutôt que les déclarations qu'il a faites en cette circonstance ont porté la population à croire que ces travaux seraient entrepris cette année. Or, voici l'état de la question : Aujourd'hui, il existe une communication non interrompue par eau depuis un point situé à environ quinze milles du lac Ontario jusqu'à la ville de Peterborough. Après avoir quitté Peterborough, cette section de neuf milles est donnée à l'entreprise, et une partie du montant de \$650,000 inséré dans le budget de cette année doit être appliquée à l'achèvement de cette section. De là au lac Balsam, il y a une communication non interrompue par eau, et en vertu du contrat relatif à l'entreprise qui a été adjugée dans le voisinage de cette partie par l'ancien gouvernement, il y a une communication par eau jusqu'à six milles du lac Simcoe. C'est-à-dire lorsque cette section de Kirkfield aura été complétée. Je crois que le ministre des Chemins de fer et Canaux a de bonne foi porté ceux qui l'ont entendu l'année dernière à croire que les travaux seraient terminés depuis Kirkfield jusqu'au lac Simcoe.

Il y a une communication par eau depuis quinze milles du lac Ontario jusqu'au lac Simcoe, et, cependant, il reste sept milles non complétés, et nous sommes déçus dans notre espoir en voyant que le ministre ne demande pas que la partie inachevée soit donnée à l'entreprise cette année. Vu les subventions considérables accordées d'un bout à l'autre du pays, je crois que les députés libéraux dont les comtés sont situés le long de ce canal, et qui désirent ardemment que les travaux soient terminés auraient dû insister auprès du gouvernement sur la nécessité qu'il y a de pourvoir à l'achèvement des travaux entre Kirkfield et le lac Simcoe. Il y a le long du canal une demi-douzaine de circonscriptions par des partisans du gouvernement et pendant que l'on dépense des millions dans les provinces de Québec et de la Colombie-Anglaise, ils restent tranquillement à leurs sièges et sont incapables d'exercer l'influence qu'ils devraient exercer auprès du gouvernement afin d'en obtenir le crédit nécessaire à l'achèvement de ces travaux.

Je n'ai pas l'intention de considérer l'entrepreneur au point de vue de son importance nationale ou locale mais beaucoup d'argent ayant été dépensé, et l'ex-gouvernement comme le gouvernement actuel ayant reconnu l'opportunité de la construction de ce canal, on ne saurait revenir en arrière. A mon avis, les

M. BENNETT.

députés de l'Ontario ont négligé leur devoir en ne demandant pas au ministre d'insister auprès du gouvernement pour qu'il présente un nouveau crédit cette année. Il y a quelques années, je sais qu'il était un peu difficile d'obtenir du gouvernement de l'époque qu'il entreprit le commencement des travaux. Certaines parties des travaux avaient été reliés en quelques endroits, mais l'ex-gouvernement entreprit la construction des sections comprises entre Lakefield et Peterborough et Kirkfield et le lac Balsam, il serait facile de continuer et de compléter les sections qui restent encore entre Kirkfield et le lac Simcoe. Le budget primitif renferme une somme de \$650,000, et le budget supplémentaire, \$150,000. Ces \$150,000 sont-ils compris dans les \$650,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les \$150,000 sont destinés à payer la partie des travaux qui, nous l'espérons, sera terminée avant la fin de l'exercice. La somme contenue dans le budget général de 1897 est destinée aux travaux qui seront complétés en vertu des contrats existants.

M. BENNETT : Alors, il n'est pas conclu des nouveaux contrats en l'année 1897, et les crédits votés sont simplement destinés à compléter les entreprises aujourd'hui commencées pour les sections situées entre Lakefield et Peterborough et entre Kirkfield et le lac Balsam. Je ne puis qu'exprimer le regret que j'éprouve de voir que les partisans du gouvernement dans l'Ontario n'aient pas obtenu de lui qu'il entreprit l'achèvement de l'espace important compris entre Kirkfield et le lac Simcoe et qu'il le donnât à l'entreprise cette année. Nous savons qu'il est trop tard maintenant pour demander au ministre de faire quelque chose à ce sujet. Je crois que le ministre comprend l'importance des travaux, et j'aime à croire que nous pouvons espérer que l'an prochain, on donnera à l'entreprise l'espace compris entre Kirkfield et le lac Simcoe.

M. WALLACE : Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas dit au comité ce qu'il se propose de faire relativement à ce canal de la vallée de la Trent. Il ne nous a pas dit s'il se propose de compléter les travaux d'un lac à l'autre ; il n'a rien dit, non plus, au sujet de la durée des travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas en état de dire au comité ce qui sera décidé à ce sujet. Si j'exprimais mon opinion personnelle, je dirais qu'il ne s'écoulera pas beaucoup de temps avant que nous demandions au parlement un crédit suffisant pour terminer la partie des travaux comprise entre les deux lacs. Je ne fais pas connaître maintenant ce que le gouvernement a décidé sur ce sujet. Naturellement, l'honorable député (M. Wallace) sait que, quelle que soit l'opinion du ministre, tout ce qu'il peut faire, c'est d'exprimer ses idées au conseil et il est possible que le conseil autorise ou n'autorise pas la demande d'un nouveau crédit au parlement. Tant que cette opinion n'aura pas été acceptée et tant que l'on ne sera pas arrivé à cette conclusion, je ne serai pas en état de faire de déclaration formelle.

M. WALLACE : A mon avis, le ministre des Chemins de fer et Canaux ne nous traite guère loyalement en venant demander au parlement un

crédit considérable. Ce crédit fait partie d'un programme étudié adopté il y a des années.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne demande pas de crédit à l'effet d'autoriser l'adjudication de nouvelles entreprises. Je demande seulement une somme suffisante pour compléter les entreprises commencées.

M. WALLACE : Pourquoi compléter les entreprises commencées, si le gouvernement n'a pas l'intention de pousser les travaux d'un bout à l'autre ? A mon avis, il vaudrait presque autant faire une dépense inutile que de construire toutes ces petites sections sans continuer les travaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il serait impossible, je suppose, que le gouvernement échappât à l'obligation de compléter les entreprises déjà commencées, s'il en avait assumé la responsabilité comme gouvernement. A mon avis, le plus que nous puissions attendre du gouvernement c'est qu'il adjuge une nouvelle entreprise dès qu'il voit que le temps est arrivé de la faire.

M. BENNETT : Si je comprends bien, le ministre dit que, quant à lui, il est en faveur de l'achèvement de la partie comprise entre le lac Balsam et le lac Simcoe.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a pas saisi exactement mes observations. J'ai dit que si je devais exprimer mon opinion personnelle, ce serait que les travaux entre les deux lacs doivent être complétés.

M. BENNETT : Entre le lac Simcoe et le lac Balsam ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, entre le lac Simcoe et le lac Balsam.

M. KENDRY : Je dirai que je suis peiné que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'ait pas jugé à propos de mettre dans le budget un crédit suffisant pour continuer la construction de ce canal. Nous avons dépensé des sommes considérables dans la partie centrale de ce canal. Nous venons de voir que le crédit est d'environ \$650,000 pour poursuivre les travaux entre Peterborough et Lakefield. Ces travaux ne seront guère utiles avant l'achèvement des sections des extrémités. A moins que l'on ne fasse quelque chose sur la décision de Simcoe, les travaux en ce qui concerne le canal, ne seront d'aucune utilité, et je vois avec peine que le ministre n'a pas jugé à propos d'y pourvoir dans le budget. Nous avons déjà dépensé \$2,000,000, ou environ, sur ce canal, et nous ne pourrions pas retirer d'avantages de cette dépense tant que le canal ne sera pas ouvert jusqu'au lac. Même à cette époque avancée, j'espère que le ministre trouvera le moyen de faire voter un crédit pour cet objet.

M. BENNETT : Quelle est l'estimation pour la partie non complétée du lac Balsam, section du lac Simcoe, depuis Kirkfiel, au nord du lac Simcoe ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après l'estimation préparée pour moi dans le département, il faudra environ \$4,000,

000 pour construire tout le canal, outre ce qui est maintenant à l'entreprise.

M. BERGERON : Quatre millions de plus ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, \$4,000,000 de plus. D'après l'estimation, tous les travaux coûteront plus de \$6,000,000 et nous avons déjà dépensé et voté un peu plus de \$700,000. Il faudra au moins \$4,000,000 pour compléter le canal.

M. BERGERON : Quelle profondeur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Six pieds.

M. BERGERON : Quelle sera la longueur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y aura soixante et deux milles de canal artificiel.

M. HAGGART : Les journaux disent que le ministre se propose d'employer pour ces travaux d'autre ciment que le ciment de Portland. Le gouvernement a déjà employé le ciment canadien sur quelques-uns des canaux le long du Saint-Laurent, et tous les ingénieurs du ministère ont déclaré que le ciment de Portland est le seul qui convienne à ces travaux. On a établi des fabriques de ciment, et l'on prétend que l'on peut y fabriquer du ciment égal au ciment de Portland. Mais si le ministre emploie du ciment fabriqué dans ce pays, j'espère qu'il verra à ce qu'il soit égal au meilleur ciment de Portland.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que l'honorable député (M. Haggart) sait dans quelle grande mesure l'opinion de l'ingénieur en chef s'accorde avec la sienne à ce sujet. Il peut compter que l'on ne fera pas usage de ciment qu'il ne serait pas sûr d'employer pour cette fin. Il y aura des parties des travaux où l'on pourra probablement se servir du ciment canadien sans aucun inconvénient, et je crois que les fonctionnaires y veilleront.

M. SUTHERLAND : Je crois qu'il est un peu injuste de condamner le ciment canadien sans discussion. Le ciment est un article dont les experts peuvent faire l'essai, et s'il ne convient pas, l'on n'a pas besoin de l'employer. Nous savons tous qu'il existe un préjugé en faveur d'un article qui a donné une grande satisfaction et qui a acquis un nom, et il est possible qu'il soit vrai aussi qu'une partie du ciment canadien....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le ciment du pays.

M. HAGGART : Il y a une variété de ciment de Portland, fabriqué au Canada, et qui est peut-être égal à celui qui est importé, mais il y a un ciment appelé ciment du pays, qui est une chose différente.

M. SUTHERLAND : Au début de la fabrication du ciment au Canada, il est possible que d'après quelques-unes des épreuves qui ont été faites il ne fût pas de même qualité que le ciment importé, mais l'expérience acquise dans la fabrication a amélioré la qualité du ciment employé ici, et dans la partie du pays que j'habite, nous l'avons employé

dans les travaux hydrauliques et les culées de ponts, et les ingénieurs sont convaincus que quelques-uns des ciments fabriqués au Canada, sont tout aussi bons que l'article importé. Naturellement, si notre ciment n'a pas la qualité requise, il ne conviendrait pas de l'employer dans des travaux aussi importants que ceux-là. Mais on ne devrait pas le refuser en raison d'un préjugé qui pourrait exister. Le ministère devrait en faire un essai raisonnable. A mon avis, il n'est que juste d'accorder cette faveur à nos fabricants canadiens. Il va sans dire que si leur ciment n'est pas de la qualité voulue, personne n'en demandera l'emploi. Mais s'ils peuvent fabriquer un article d'une aussi bonne qualité, et le fournir au gouvernement et aux entrepreneurs au même prix, ou à un prix moins élevé que le ciment importé, je crois qu'ils devraient avoir la préférence.

M. HAGGART : L'honorable ministre, je crois, a reçu des soumissions pour environ 85,000 barils de ciment. Voudrait-il dire à la Chambre pourquoi il a acheté ce ciment, et de qui il l'a acheté ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous l'avons acheté de différents soumissionnaires. Je ne saurais dire exactement, dans le moment, combien les différents soumissionnaires ont fourni chacun. La compagnie Rothburn, qui fabrique du ciment de Portland, doit, d'après son contrat, fournir environ 10,000 barils. Un soumissionnaire belge doit fournir quelque 8,000 barils. Les fabricants de ciment du pays ont des entreprises pour 25,000 barils. Il y avait des parties des travaux pour lesquelles nous avons cru pouvoir employer du ciment du pays. L'entreprise de la fourniture du reste a été partagée entre les différents soumissionnaires pour le ciment de Portland. La moyenne du prix était d'environ \$2.10.

M. SPROULE : Combien contenait un baril ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons exigé 400 livres.

M. HAGGART : Quel était le prix du ciment du pays ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A peu près la moitié du prix du Portland. Il faut beaucoup plus de ciment du pays que du ciment de Portland pour faire le même ouvrage ; de sorte qu'il n'y a pas beaucoup de différence dans le prix ; mais nous avons cru que chaque fois que nous pourrions l'employer avec sûreté, nous devions donner la préférence au ciment du pays.

M. BERGERON : Est-ce que presque tout le ciment de Portland ne vient pas de la même fabrique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que la plus grande partie doit être importée.

M. SPROULE : Ce ciment a-t-il été acheté par soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! oui.

M. SPROULE : Avez-vous reçu des soumissions de la fabrique d'Owen-Sound ?

M. SUTHERLAND.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et nous lui en avons commandé une quantité considérable.

M. HAGGART : L'honorable ministre exige-t-il la même qualité du ciment du pays quant à la contraction, à la puissance de pression et à l'expansion ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, nous exigeons qu'il subisse la même épreuve que le ciment de Portland.

Canal de Beauharnois:—

Pour payer à Joseph Julien \$275 et à Francis Grenier \$10 pour dommages causés à leurs récoltes par suite d'un débordement.....	\$ 285
Remplacement des pierres de couronnement aux Neuf-Ecluses.....	1,000

M. BERGERON : L'honorable ministre voudrait-il nous faire un exposé quelconque relativement à ces sommes payées pour dommages à Julien et à Grenier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sont deux cas entre plusieurs, dans lesquels nous avons décidé que nous pourrions raisonnablement accorder une certaine somme pour dommages causés pendant l'hiver de 1890 par un débordement provenant de l'obstruction d'une rigole. M. Brunet a reçu \$45, M. Poirier, une légère somme, M. Julien, \$275, et M. Grenier, \$10. Ces questions ont été soumises au ministère de la Justice, en 1895, et il a décidé que le gouvernement était responsable des dommages. Deux des intéressés ont accepté ce que le gouvernement leur offrait, les deux autres ont refusé, et la question en est restée là ; mais aujourd'hui, ils consentent à accepter les sommes d'argent qui leur ont été accordées.

M. BERGERON : L'honorable ministre répète ce qu'on lui a dit, mais je ne crois pas que ce soit là tout ce qui est arrivé. Les deux personnes mentionnées, Brunet et Poirier, demeurent près de Valleyfield, et leurs réclamations étaient pour dommages causés par l'eau qui avait fait irruption à travers la berge du canal et qui avait inondé leurs caves. Julien et Grenier demeurent à sept ou huit milles de là, et ils ont réclamé des dommages, mais pour une cause absolument différente : l'eau avait débordé d'une rigole, et, en conséquence de la mauvaise administration du canal, avait entouré la grange de Julien et causé à ce dernier des dommages pour lesquels il réclamait alors \$500, je crois. On y objecta un peu, et on lui offrit une somme, qu'il refusa. Les autres acceptèrent leur argent, mais je ferai observer que les dommages furent payés par l'intermédiaire d'un notaire, et le paiement fut enregistré au bureau d'enregistrement du district de Beauharnois. Julien ayant accepté cette somme, je suggérerais qu'elle lui fût payée par acte notarié, et que l'acte fût enregistré ; sans cela, la même réclamation pour dommages pourrait être faite de nouveau au département.

Je vois aussi ici un crédit de \$1,000 pour remplacer des pierres de couronnement aux Neuf-Ecluses. Je ne sais pas si c'est là un crédit à voter de nouveau, car l'année dernière, nous avons voté le même montant pour les mêmes fins.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, l'argent n'a pas été dépensé.

M. BERGERON : Alors, ce serait un crédit voté de nouveau.

M. QUINN : Si j'ai bien compris, des soumissions de \$2.10 ont été acceptées pour le ciment ; c'étaient les plus basses, je suppose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire. Il est possible qu'il y ait eu deux ou trois soumissions au même chiffre, et dans ce cas, les entreprises ont été réparties parmi ces soumissionnaires.

Pour payer à B.-S. Snider des dommages
causés à son moulin..... \$1,000

M. BRITTON : Le ministre voudrait-il expliquer ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sa terre a été prise et il réclamait une somme beaucoup plus considérable, mais l'estimateur a recommandé le paiement de \$1,000 ; ce qu'il a consenti à accepter.

M. BRITTON : Longtemps avant que je fusse membre du parlement, il y eut au sujet du canal de Tay un débat au cours duquel on a dit que le moulin d'un nommé Snider avait été détruit, et qu'il nous faudrait lui payer une somme considérable en sus du coût du canal.

M. HAGGART : Il n'a été payé aucun montant en raison du canal de Tay. Le pouvoir d'eau de cet homme fut détruit par le barrage.

Il a sans doute une réclamation raisonnable contre le gouvernement, mais je n'en connais pas le chiffre.

L'item est adopté.

Chemin de fer de la Baie des Chaleurs—
Exploitation et entretien..... \$18,500

M. CASGRAIN : Si je comprends bien, ce crédit est destiné à payer l'exploitation du chemin de fer durant cette année. J'aimerais savoir si le gouvernement d'en continuer l'exploitation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; nous nous sommes déjà dessaisis de la possession et de la direction de ce chemin de fer, et nous ne l'exploitons plus.

M. FOSTER : Mon honorable ami voudrait-il faire connaître au comité les circonstances dans lesquelles il s'est chargé d'exploiter un chemin auquel le parlement n'a accordé aucun crédit, et pour la prise de possession et pour l'exploitation duquel il n'y avait pas la moindre autorisation ? Si l'honorable ministre a pu prendre possession de ce chemin et l'exploiter, il pourrait aussi prendre possession du Grand Tronc et l'exploiter sans en avertir le parlement, puis venir demander au parlement de rembourser les dépenses qu'il aurait faites.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a une grande différence entre prendre possession du Grand Tronc et l'exploiter et exploiter ce chemin.

M. FOSTER : Il n'y a aucune différence en principe.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'implique pas une somme très considérable. Des hommes intéressés dans le chemin de la Rive Sud ou du Grand Nord, que l'on se proposait de construire sur la rive sud du Saint-Laurent, et qui, d'après le projet, devait frapper le chemin de Montréal, Saint-Lambert et Sorel, puis se reliait au chemin de fer de la Baie des Chaleurs au terminus, au Bassin de Gaspé, nous ont demandé d'appliquer le système de l'ex-gouvernement.

Cette compagnie a reçu beaucoup d'encouragement de l'ex-ministre des Finances. Ses représentants ont été en Europe pour contracter un emprunt en s'appuyant sur certaine communication faite par le gouvernement d'alors et sur certaine approbation du ministre des Finances. Ils ont insisté auprès de nous pour que nous remplissions l'engagement que l'autre gouvernement....

M. FOSTER : Mon honorable ami veut-il dire qu'il s'est passé relativement à l'ex-ministre des Finances quelque chose qui l'obligeait à se charger du chemin de fer de la Baie des Chaleurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce serait trop de dire qu'il était obligé car s'il l'avait été, je suppose qu'il se serait efforcé de remplir ses engagements. Mais il y avait des relations très étroites entre la compagnie et le gouvernement, et l'honorable député se rappellera probablement qu'il a donné une certaine garantie relativement au paiement des intérêts sur ces obligations. La compagnie porta la garantie de l'honorable monsieur sur le marché de Londres et chercha à contracter un emprunt, et, à quelque temps de là, l'honorable monsieur, ou l'avertit qu'elle n'était pas autorisée à se servir de son nom, ou qu'il avait retiré la garantie qu'il avait donnée. En tout cas, ses négociations financières furent arrêtées, et elle a probablement fait beaucoup de dépenses et fut désappointée de ne pas réaliser ses espérances, et toute l'entreprise se termina soudainement.

L'une des conséquences fut que l'on cessa d'exploiter le chemin de fer de la Baie des Chaleurs. L'hiver arrivait et la population qui habite le littoral allait être privée des avantages d'une voie ferrée. Cette compagnie insiste pour que nous demandions au parlement de prendre la ligne aux conditions auxquelles semblent l'avoir prise les honorables membres de la gauche. Après avoir examiné très attentivement la question au conseil, nous sommes arrivés à la conclusion que nous ne pouvions pas donner à la compagnie l'espoir que cette Chambre approuverait son projet, comme l'avait approuvé les honorables membres de la gauche d'après ce qu'elle disait. Nous croyons que le principe était absolument faux.

M. FOSTER : Quel principe ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le principe consistant à donner une garantie du gouvernement pour l'intérêt pendant un certain nombre d'années sur l'obligation d'une compagnie de chemin de fer. A notre avis, ce n'est pas là un principe légitime et nous ne voulons pas encourager les dépenses inutiles. Toutefois, les représentations qui m'ont été faites, appuyées, je

dois l'avouer, sur d'abondantes preuves, nous ont convaincu que le chemin de fer de la Baie des Chaleurs serait une propriété rémunératrice, pouvant être exploitée avec avantage, et que se trouvant alors entre les mains des séquestres de Québec, en attendant la fin du litige pendant devant les tribunaux, il n'aurait pas été exploité pendant l'hiver. Réflexion faite, nous jugeâmes convenable, en pareilles circonstances, d'exploiter le chemin quelque temps, pendant l'hiver au moins, afin de juger de ses mérites et de voir si nous pourrions avec profit l'annexer au réseau de l'Intercolonial. Nous en fîmes l'essai dans ces circonstances et le résultat a tourné contre nos prévisions, car nous l'avons exploité à perte. Nous avons cessé de l'exploiter au mois de mai.

M. FOSTER : Quand avez-vous commencé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le 1er janvier, je crois. Les trains ont circulé en janvier, février, mars, avril et mai—cinq mois en tout,—et à la fin de mai nous avons remis le chemin à la compagnie, ayant vu que son exploitation ne serait pas rémunératrice.

M. BERGERON : Le chemin est-il exploité à l'heure qu'il est ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas par nous, du moins.

M. LEMIEUX : C'est la compagnie qui l'exploite.

M. FOSTER : A-t-il été payé quelque argent en sus des recettes pour l'exploitation et l'entretien du chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que les dépenses d'exploitation ont été payées à même le fonds du chemin de fer Intercolonial ; je le présume, au moins.

M. FOSTER : Le ministre le sait-il ? Peut-il nous dire, oui ou non, si la chose a eu lieu ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me semble que l'honorable député pouvait bien conclure de ce que j'ai dit. . . .

M. FOSTER : Voilà maintenant le ministre qui parle de conclusion. Je lui ai posé carrément la question : pourquoi ne me donne-t-on pas une réponse convenable ? Il "présume," il "suppose," il "infère," et tourne tout autour de la question sans l'aborder. Pourquoi donc, au lieu de faire tous ces détours, ne me dit-il pas carrément s'il a fait quelques paiements, et sur quel crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de doute qu'il a été fait certains paiements.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il me dire d'après quelle interprétation légitime du statut il a osé prendre des crédits votés par le parlement pour l'exploitation du chemin de fer Intercolonial pour les appliquer à celle d'une ligne tout à fait différente ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un chemin se raccordant avec l'Intercolonial.

M. BLAIR.

M. FOSTER : Allons donc, est-ce que le fait de vivre porte à porte avec mon voisin constitue une parenté entre nous ? Un chemin de fer peut suivre une ligne parallèle à celle de l'Intercolonial, et cependant constituer une ligne tout à fait différente. Le ministre n'avait pas plus droit d'appliquer à l'exploitation du chemin de fer de la Baie des Chaleurs un crédit affecté à l'Intercolonial, qu'il n'avait le droit de prendre \$1,800 dans la caisse publique pour les appliquer à l'exploitation d'un chemin de fer en Russie. Je voudrais savoir si cette somme de \$8,000 a été payée, et si les comptes ont été vérifiés par l'auditeur général ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me suis pas tenu au courant de ces paiements. Je ne doute point que ces paiements n'aient été faits, comme je l'ai déjà dit, et dans ce cas-là ils ont été payés en conformité de l'arrêté ministériel que nous avons adopté, et dont, naturellement, nous devons assumer la responsabilité. Dans les circonstances exceptionnelles où nous nous trouvons, nous avons, à mon avis, parfaitement droit de compter sur l'approbation du parlement en faisant ces paiements. Quoi qu'il en soit, nous les avons faits et nous demandons au parlement de voter le crédit demandé.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il déposé sur le bureau l'arrêté du Conseil autorisant l'exploitation du chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je pense que cet arrêté se trouve sur le bureau.

M. FOSTER : L'arrêté du conseil autorise-t-il simplement le gouvernement à prendre à sa charge et à exploiter pendant une certaine période de temps ce chemin de fer, ou bien affecte-t-il certaines sommes des deniers publics au paiement de la somme en question ? Ou bien encore le ministre a-t-il prélevé ce paiement sur la dotation d'un autre chapitre du budget, et vient-il demander au parlement de voter ce crédit, afin de rembourser la somme qu'il a prélevée sur le chapitre en question ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande ce crédit, afin de rembourser le montant en question au fond du chemin de fer Intercolonial. Quant aux arrêts du conseil, ils autorisent le ministère de Chemins de fer et Canaux à prendre à sa charge et à exploiter ce chemin de fer pour une période de temps limitée, aux conditions que j'ai déjà relatées. Je me ferai un devoir de déposer l'arrêté du conseil en question sur le bureau.

M. FOSTER : Ces arrêts du conseil, je suppose, ne soulèvent pas la question de savoir si le gouvernement aurait à payer une certaine somme d'argent, mais autorisent tout simplement le ministre des Chemins de fer et Canaux à exploiter le chemin de fer sans s'occuper de l'aspect financier de la question, présumant sans doute que les frais d'exploitation seraient payés à même les recettes du chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons présumé, dès le début même, que l'exploitation du chemin se solderait par un déficit. Mais l'arrêté du conseil, je crois, ne stipule rien touchant les paiements à faire, autorisant simplement l'exploitation du chemin de

fer, comme partie de l'Intercolonial, les exploitants devant payer les salaires et autres dépenses se rattachant à l'exploitation, tout comme ils acquittent les dépenses de l'Intercolonial.

M. HAGGART : L'auditeur général s'est-il opposé au paiement de cette somme, et s'il a protesté, est-ce que l'arrêté du conseil en question met au rancart sa protestation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai entendu faire bien des objections à l'auditeur général, mais je ne sais point qu'il en ait soulevées sur ce point-ci en particulier. J'ignore s'il a eu connaissance de ces paiements.

M. FOSTER : Le ministre ne saurait dire si l'auditeur général a eu connaissance de ces paiements, ou s'ils traînent encore parmi les comptes en suspens de l'Intercolonial. Je ne doute point que le ministre n'ait été assez rusé pour soustraire ces paiements à la connaissance de l'auditeur général.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député comprendra que la ruse n'est point mon fort.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais savoir en vertu de quelle autorité statutaire un semblable arrêté ministériel peut être rendu. J'ai compulsé en vain les statuts, et ni la loi des chemins de fer ni celle de l'Intercolonial n'autorisent le gouverneur en conseil à rendre de tels arrêtés. J'attends du ministre un mot d'éclaircissement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis bien prêt à accepter l'assurance de l'honorable député (M. Borden) qu'il ne se trouve nulle part d'autorisation semblable.

M. CASGRAIN : Je ne veux pas retarder les travaux du comité, à l'heure avancée où nous en sommes, mais je ne puis m'empêcher d'observer que l'honorable député de Bonaventure (M. Guité) a sans doute éprouvé un sentiment de vif désappointement, en entendant le gouvernement déclarer qu'il n'avait point l'intention de continuer l'exploitation du chemin de fer en question.

Une des principales raisons de son élection est que ses amis, sinon lui-même, ont promis aux électeurs que le chemin de fer serait exploité par le gouvernement. Ses partisans au cours de la lutte, ont élevé jusqu'aux nues le gouvernement actuel ; "voyez donc, disaient-ils, comme le gouvernement est bon : à peine arrive-t-il au pouvoir que notre chemin de fer commence à circuler, et si vous votez contre M. Guité, l'exploitation du chemin de fer cessera immédiatement." Non seulement a-t-on promis aux électeurs que le chemin continuerait à être exploité si l'honorable député était élu, mais on est allé plus loin : j'ai moi-même entendu, le jour de la présentation des candidats à Caplan, l'honorable député déclarer que non seulement le gouvernement continuerait à exploiter le chemin de fer, mais que s'il était élu, il obtiendrait une subvention de trois millions de dollars pour le prolongement de la ligne jusqu'à Gaspé. Je suis certain que l'honorable député doit être fort désappointé de la déclaration faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. GUITÉ : Il est bien vrai, je l'avoue, que le jour de la nomination, j'ai pu dire aux électeurs du comté de Bonaventure qu'en les représentant ici, j'espérais avoir le plaisir de voir le gouvernement actuel exploiter lui-même le chemin de fer de la Baie des Chaleurs ; et de plus, que j'espérais que le gouvernement en continuerait les travaux. Mais il est certain que je n'ai pas promis que le gouvernement continuerait la construction de ce chemin de fer, ni ai-je dit aux électeurs qu'il m'avait fait cette promesse. J'ai simplement dit, le jour de la nomination, comme je l'ai répété ailleurs, que j'avais bon espoir que le gouvernement actuel nous viendrait en aide, et finirait le chemin de fer non seulement dans mon comté, mais aussi dans celui de Gaspé.

Je dois ajouter que je regrette beaucoup que le gouvernement n'ait pu continuer la construction du chemin de fer de la Baie des Chaleurs jusque dans le comté de Gaspé. Je suis chagrin que les travaux aient été suspendus. Mais j'espère encore qu'avant longtemps, le gouvernement actuel voudra bien rendre justice à la Gaspésie, et qu'il prendra un moyen quelconque, soit par une compagnie, soit autrement, pour en continuer les travaux ; ou plutôt, que le gouvernement prendra charge lui-même de la construction de cette voie ferrée qui sera certainement très utile à toute la Gaspésie. (Texte.)

M. BERGERON : J'étais aussi présent, le jour de la présentation des candidats à Maria, lorsque l'honorable député fit la déclaration en question, et il était alors beaucoup plus enthousiaste qu'il ne l'est ce soir. Il déclara alors aux électeurs que le gouvernement du jour, le meilleur de tous les gouvernements, avait pris à sa charge le chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et ce serait, ajouta-t-il une calamité pour le Canada, de ne pas l'élire, car cela aurait pour effet de décourager le gouvernement et d'arrêter le chemin de fer. Mais, ajouta-t-il, si je suis élu, non seulement le gouvernement exploitera le chemin de fer, mais en outre, je m'engage à obtenir une subvention de trois millions de dollars pour prolonger la ligne jusqu'à Gaspé ; puis les steamship transatlantiques viendront dans le bassin de Gaspé et transmettront les malles à ce chemin de fer ; en un mot, ce sera le plus grand bienfait qu'il soit possible de rêver pour Gaspé. De semblables promesses ont été prodiguées au peuple, à chaque assemblée. Il fit d'abord cette promesse en français, langue dont il s'est servi ce soir, puis il la répéta en anglais, et en raison de la facilité avec laquelle je l'ai entendu s'exprimer dans cette langue, je suis étonné qu'il ne l'ait pas parlée en Chambre, ce soir. Eh bien ! l'honorable député fut élu à une immense majorité. Cela ne nous surprit point.

Pourquoi l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) ne prend-il pas la parole en faveur de la population qu'il représente ici ? L'honorable député ne se trouvait point à l'assemblée en question, mais son homonyme, le député de Bonaventure à la législature provinciale, s'y trouvait. Ce monsieur alla beaucoup plus loin que le député fédéral (M. Guité) n'est allé ; il déclara que ce chemin de fer était d'une importance si vitale pour les comtés de Bonaventure et de Gaspé, que toute l'élection se résuait en une question de chemin de fer. Il alla encore plus loin, parlant un langage si profane que j'ose à peine le répéter en Chambre. Si les évêques et les prêtres, dit-il, envoient les libéraux dans un certain lieu,

nous nous y rendrons en gentlemen ; nous prendrons le train du chemin de fer de la Baie des Chaleurs pour y aller ; il ne sera plus question de descendre-là à pied.

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** : C'est une idée fort brillante.

M. BERGERON : Je suppose que c'est le lieu où l'honorable ministre veut aller. Nous déclarâmes, de notre côté, aux électeurs que tout cela n'était que promesses d'élections. Le peuple fut bien averti de ne pas ajouter foi aux paroles du député de Bonaventure, qui, sans doute, était sincère en faisant ces promesses, mais comme il ne s'agissait que de gagner l'élection, aussitôt que le gouvernement aurait atteint son but, le chemin cesserait de circuler, et, de fait, il n'est plus exploité à l'heure qu'il est.

M. GUITÉ : M. le président, permettez-moi de répéter que je ne regrette pas d'avoir dit ce que vient de relever mon honorable ami, le député de Beauharnois (M. Bergeron), c'est-à-dire que j'avais confiance dans ce temps-là, comme je l'ai encore aujourd'hui, dans le présent gouvernement. J'avais lieu de me plaindre beaucoup de l'ancienne administration au sujet du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, parce que ce chemin avait été longtemps fermé à l'exploitation.

J'avais certainement bien plus de confiance et d'espérance dans le gouvernement actuel. Je l'ai encore aujourd'hui, et je suis convaincu que les électeurs du comté de Bonaventure espèrent beaucoup plus du présent gouvernement pour la construction de ce chemin qu'ils ne pourraient espérer d'un gouvernement conservateur. (Texte.)

M. LEMIEUX : M. le président, je ne sais pas pourquoi la question du chemin de fer de la Baie des Chaleurs soulève à ce degré l'ire de mon honorable ami, le député de Beauharnois (M. Bergeron). Ce n'est point, je suppose, parce que, lorsqu'il est allé dans le comté de Bonaventure, en compagnie de son voisin de droite, l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain), il a été obligé de se servir de ce chemin pour revenir penaud à Montréal après la défaite que l'on sait.

Mes honorables amis de la gauche paraissent croire que ce chemin a été exploité en vue d'une élection fédérale qui a eu lieu dans le comté de Bonaventure, mais tout le monde sait parfaitement que la demande d'exploitation du chemin avait été faite au gouvernement longtemps avant la mort du regretté M. Fauvel, l'ancien député du comté. M. Fauvel, de son vivant, est venu à Ottawa en compagnie de M. Préfontaine, le député de Maison-neuve, de M. Lemieux, le député de Bonaventure à la Chambre locale, et de moi-même ; et nous avons prié le gouvernement d'exploiter ce chemin afin de donner à cette brave population de Gaspé les communications qui lui manquent depuis si longtemps. Le gouvernement a écouté notre demande ; les trains ont circulé tout l'hiver. Il est vrai qu'il y a cette année un déficit de \$18,000 dans l'exploitation du chemin, mais je dois dire que le gouvernement a exploité ce chemin dans la plus mauvaise saison de l'année. S'il était exploité dans la belle saison comme dans la saison de l'hiver, les revenus couvriraient les dépenses.

Il est certain que le gouvernement qui a précédé celui-ci n'a jamais rendu justice à la population de
M. BERGERON.

la Gaspésie relativement à cette question de chemin de fer. Il a mis ce chemin entre les mains de quelques faiseurs, de quelques hommes dont les noms sont loin d'être synonymes de probité et d'honnêteté, et c'est pourquoi le chemin est aujourd'hui dans un état voisin de la banqueroute. Mais je le répète, si ce chemin était exploité sur une base d'affaires, il viendrait à payer ses dépenses et au delà.

Je dois dire, comme je l'ai dit hier soir, en parlant de la question du subside pour un bateau entre Québec et Gaspé, que d'ici à la fin de ce parlement, mon honorable ami de Bonaventure et moi avons l'intention d'agiter cette question du chemin de fer.

Le comté de Gaspé est le plus vieux comté du Canada, le premier découvert dans le pays, cependant, il est le seul qui soit privé de communications avec les autres parties du pays. C'est la première fois qu'un gouvernement accorde un subside qui lui permet d'établir des communications avec le monde civilisé.

C'est le devoir impérieux du gouvernement fédéral de faire quelque chose pour cette partie de la province de Québec qui a été si longtemps négligée.

Lors du tracé de l'Intercolonial, il avait été convenu que ce chemin de fer serait construit jusqu'au bassin de Gaspé ; mais on sait qu'à l'instigation de quelques-uns de ces marchands puissants dont parlait aujourd'hui l'ancien directeur général des Postes (sir Adolphe Caron) et entr'autres, la maison Robin, qui voulait tenir cette population en esclavage, à l'instigation, dis je, de ces grandes maisons, l'Intercolonial n'a pas été construit jusqu'au bassin de Gaspé.

Le chemin de fer de la Baie des Chaleurs a été laissé entre les mains de quelques tripotiers bien connus dans la province de Québec.

M. TALPOT : Armstrong.

M. LEMIEUX : C'est pour cela que la construction en a été arrêtée.

J'en appelle à mes honorables amis de Montmorency et de Beauharnois : n'est-il pas vrai que les comtés de Gaspé et de Bonaventure sont peut-être les plus beaux et les plus riches en ressources naturelles de la confédération ? Les étrangers qui visitent cette partie du pays proclament bien haut que la baie des Chaleurs est la Méditerranée de l'Amérique et que la Gaspésie nous rappelle la Suisse et ses Alpes.

Nonobstant ce modeste déficit de \$18,000.00, je nourris l'espoir qu'avant longtemps nous aurons une exploitation avantageuse de ce chemin de fer alors qu'il sera construit jusqu'au bassin de Gaspé, son terminus naturel. (Texte.)

M. BERGERON : M. le président, je suis surpris d'entendre le discours que vient de prononcer l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), car c'est une élocution plutôt digne de la fête Saint-Jean-Baptiste. Son discours ferait bon effet à la tribune populaire, mais ici, il n'a pas sa raison d'être. Il oublie que s'il a été construit quatre-vingt-cinq milles de voie ferrée, dans cette magnifique contrée qui, je le reconnais, est l'une des plus pittoresques du pays. . . .

M. LEMIEUX : Dites la plus belle contrée du Canada.

M. BERGERON : Je me range à votre avis. A dire vrai, elle n'était guère belle, lorsque j'y suis

allé en mars, mais en été, elle est réellement fort belle. Je disais donc que s'il existe aujourd'hui un chemin de fer, le mérite en revient, dans une large mesure, au parti et au cabinet conservateurs qui ont accordé d'immenses subventions à cette voie ferrée. Or, si quelques parties de ces subventions n'ont pas été appliquées à la construction de cette voie ferrée, il ne faut en accuser ni le parti conservateur ni le gouvernement, qui a accordé les subventions en questions. L'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) a mentionné le nom d'Armstrong. Ce monsieur est en mesure de se défendre lui-même, il le ferait, s'il était ici. Mais il est un autre nom que je dois taire. Près de \$100,000 de ces subventions se sont égarées dans le gousset de quelqu'un, et ce n'est ni le parti ni le gouvernement conservateurs qui les ont dépensées. L'honorable député me comprend. Quand il s'aventure sur ce terrain, il doit rendre à chacun ce qui lui appartient. De fait, il n'y aurait pas un pouce de voie ferrée construit dans cette partie de la province de Québec, sans les subventions accordées à cette entreprise par les cabinets conservateurs.

M. TALBOT : M. le président, à propos du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, en plusieurs circonstances, j'ai eu l'occasion de visiter cette partie du pays ; l'on me permettra donc d'offrir quelques observations sur cette question.

Les remarques qui sont tombées de la bouche de l'honorable député de Gaspé, quant à la richesse de cette partie du pays, sont parfaitement exactes.

J'ajouterai seulement, quant à ce qui concerne le déficit dans l'exploitation du chemin, l'explication suivante. Cette exploitation a eu lieu l'hiver dernier : c'est en janvier que le gouvernement a décidé d'exploiter cette partie du chemin. Or, pour tout homme qui connaît le système d'affaires suivi dans la province de Québec, et surtout dans cette partie extrême de la province, il est constant que tous les marchands de la péninsule de Gaspé, et du comté de Bonaventure avaient fait leurs achats d'hiver et transporté leurs marchandises avant la mise en exploitation de ce chemin, il était donc impossible que ce chemin, ouvert à la circulation dans le mois de janvier, put payer ses dépenses. On aurait dû tenter l'opération durant l'été.

Ceux qui se sont occupés de l'élection nécessitée par la mort de M. Fauvel savent parfaitement que nous avons eu des demandes sur demandes, pendant ces trois semaines d'élection, pour que l'exploitation du chemin ne fût pas interrompue.

Je viens de donner les raisons qui, selon moi, expliquent le déficit dans l'exploitation du chemin, l'hiver dernier ; les circonstances auxquelles on ne pouvait remédier. Les marchands de ces localités avaient fait transporter leurs marchandises d'avance, ne sachant pas que ce chemin de fer serait mis en opération. Ce déficit est donc parfaitement explicable.

Toute personne qui a visité cette partie du pays ne peut faire autrement que d'admettre que le comté de Bonaventure, au point de vue de la fertilité du sol, est certainement un des plus beaux comtés du pays.

Je suis certain que si les argents qui ont été votés sous forme de subsides à ce chemin de fer, tant par le gouvernement fédéral que par la législature locale, eussent été bien employés, nous aurions maintenant dans cette partie de la province un chemin de fer complété et en pleine opération. Tous

ceux qui ont visité la Gaspésie, tant conservateurs que libéraux, s'accordent à dire que c'est certainement l'une des plus belles parties, l'une des plus belles régions de la province de Québec, et même du Canada tout entier. Si le gouvernement fédéral juge à propos de prendre des mesures pour faire exploiter ce chemin par une compagnie quelconque et pour assurer la continuation de ces travaux, il rendra par là même justice à cette partie-là de la province de Québec ; il fera là un acte de justice à la péninsule de la Gaspésie. Ce n'est pas un pays minier, ce n'est pas seulement un pays de pêcheries, mais c'est une région agricole, certainement égale sinon supérieure à n'importe quel endroit de la province de Québec. Le climat est excellent, le sol est magnifique, et l'exploitation des ressources agricoles a assurément un grand avenir, et contribuera à la prospérité générale de toute la confédération. (Texte.)

M. FOSTER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux veut-il donner les recettes du chemin pour la période durant laquelle il a été exploité, et les dépenses d'exploitation ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les dépenses d'exploitation seront de \$17,298.40. Lorsqu'il s'est agi d'entrer ce montant, comme nous n'avions pas tous les détails, nous l'avons porté à \$18,500. Les recettes ont été de \$7,267.96. La perte nette durant les cinq mois d'exploitation a donc été de \$10,031.14.

M. FOSTER : Est-ce que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsqu'il a recommandé ce projet à ses collègues, a préparé une estimation du coût d'exploitation du chemin, en outre des recettes ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas avoir fait d'estimation de ce genre. C'était, il est bien entendu, problématique. On nous a dit que les affaires du chemin seraient excellentes, bien que, durant l'hiver, les résultats ne seraient pas aussi satisfaisants que durant la saison d'été ; toutefois, ils ne croyaient pas que le déficit résultant de l'exploitation du chemin serait trop considérable.

M. BERGERON : Je suis surpris d'apprendre que le chemin de fer ne faisait pas plus que cela, parce que lorsque je suis allé de ce côté, les wagons étaient toujours remplis. Il y avait un grand nombre de voyageurs. Il est vrai que quelqu'un a dit que personne ne payait, mais il y avait là beaucoup de monde.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que les résolutions soient adoptées, je voudrais faire remarquer un point. Il est bien évident, qu'à moins d'une autorisation quelconque, en vertu du statut pour adopter cet arrêté du conseil, le gouvernement n'avait nullement le droit d'exploiter ce chemin de fer. J'ai compris que le ministre des Chemins de fer et Canaux avait dit que le statut n'accordait pas ce droit. Si c'est bien là le cas, le résultat est qu'un arrêté du conseil a été adopté sans aucune autorité pour l'exploitation de ce chemin, et l'on demande au pays de payer \$18,500 pour un acte injustifiable et illégal. Je puis me tromper, mais si ce que je dis est vrai, voilà quel est le résultat. Je ne crois pas que ce soit là une question qui doive

être adoptée en riant. Si le gouvernement peut adopter un arrêté du conseil de ce genre, autorisant l'exploitation d'un chemin de fer, il peut aussi bien adopter un arrêté du conseil pour l'exploitation d'une raffinerie de sucre ou d'une fabrique de coton, et demander ensuite au parlement de voter l'argent nécessaire pour couvrir les pertes subies par l'exploitation de cette industrie particulière. Je crois qu'il est grandement à désirer qu'avant que cet item soit adopté, le ministre des Chemins de fer et Canaux fasse connaître à la Chambre en vertu de quelle autorisation légale a été adopté l'arrêté du conseil, parce qu'il est évident que la dépense a été faite sous prétexte qu'on en avait le droit, et j'aimerais savoir sur quoi ce droit est basé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'honorable député (M. Borden) a sans doute raison. Nous passâmes l'arrêté du conseil, en prenant la responsabilité et en espérant que, dans les circonstances, le parlement exonérerait le gouvernement de tout blâme et lui fournirait le montant qui serait suffisant pour couvrir les dépenses faites. La population avait grandement besoin de moyens de transport par chemin de fer et elle insista auprès du gouvernement pour qu'il se chargeât de l'exploitation du chemin et demandât au parlement de venir en aide à cette entreprise. Elle lui demanda d'accorder une garantie au chemin de la même manière qu'elle avait réussi à induire durant un certain temps les honorables députés de la droite à garantir l'intérêt de ses cautionnements sur le marché de Londres. Nous ne pouvions pas faire cela, mais nous avons fait ce qu'il y avait de mieux dans les circonstances. Nous avons dit: s'il nous est impossible d'exploiter le chemin par suite des procédures pendantes devant les tribunaux, si vous avez une telle confiance dans la valeur de la propriété et que nous soyons justifiables de demander au parlement de venir en aide à cette entreprise, nous allons entreprendre d'exploiter le chemin pour un court espace de temps. Dans tous les cas, voilà ce que nous avons fait, et nous avons constaté que le chemin est loin de posséder tous les avantages qu'on lui prête. Si les choses avaient été telles qu'on nous les avait représentées, si les recettes du chemin avaient prouvé que c'était là une propriété de valeur, qui aurait pu devenir un excellent pourvoyeur pour le chemin de fer Intercolonial, je n'ai pas le moindre doute que le parlement aurait compris qu'il était désirable de prendre les mesures nécessaires pour permettre au gouvernement de s'assurer la propriété permanente du chemin. Mais dans l'état actuel, après l'expérience que nous avons acquise, nous n'avons pas cru que le gouvernement fût justifiable de demander au parlement d'accorder de nouvelles sommes d'argent ou d'assumer de nouvelles obligations à son égard.

Nous avons tenté l'expérience et sommes maintenant convaincus qu'elle n'a pas été heureuse, mais nous avons probablement satisfait bon nombre de gens qui insistaient auprès du gouvernement pour lui faire demander au parlement d'assumer de nouvelles obligations relativement à cette entreprise.

M. FOSTER: Je crois que ceci est la plus étrange transaction dont j'aie jamais entendu parler dans cette Chambre. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas du tout défendu cette mesure. Il a reconnu que le gouvernement avait fait **M. BORDEN** (Halifax).

une dépense tout à fait illégale et injustifiable. La chose a si mal tournée que le pays se trouve dans l'obligation de payer une somme de près de \$11,000. Il a admis qu'ils n'étaient pas autorisés par la loi à en agir ainsi, non plus que par le parlement, comme l'a prouvé la discussion antérieure. Il a simplement eu recours à une méthode à la Nouveau-Brunswick, pour se moquer de la loi. Il a demandé à ses collègues de consentir à cette entreprise, ils ont adopté ses recommandations et commis un acte complètement illégal. Y a-t-il quelque chose pour le justifier? Non, rien du tout. Mon honorable ami (M. Borden) avait parfaitement raison lorsqu'il a dit que vous pouviez tout aussi bien entreprendre l'exploitation d'une raffinerie de sucre ou d'une fabrique de coton sans avoir obtenu de subsides. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a tenté de me mettre dans cette affaire et de citer ma conduite antérieure comme une excuse de la sienne.

Cette compagnie avait besoin de réaliser des fonds, et il existait un arrangement qui lui permettait de les réaliser, avec cette garantie dont mon honorable ami a parlé si facilement et qui consistait en ceci: Ils n'avaient pas la moindre garantie du projet. Le gouvernement devait accepter l'argent qui lui serait remis, et payer en qualité de dépositaire, avec la condition bien comprise que nous ne garantissons ou n'autorisons pas leur projet, et la raison pour laquelle nous leur retirâmes cette autorisation, c'est que nous crûmes qu'ils se servaient de cela sur le marché de Londres comme garantie vis-à-vis du public, contrairement à notre intention. Voilà la raison que le ministre des Chemins de fer et Canaux a essayé d'apporter comme excuse. Mais il n'existe aucun rapport entre les deux arrangements. Le fait qui subsiste est que le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait là une dépense tout à fait illégale. Cette Chambre n'a pas le droit de l'approuver. Le ministre et le gouvernement devraient demander à la Chambre de les récompenser d'avoir fait une chose illégale. Mais il y a un côté de la question qui est encore plus grave que celui-là. Toute cette affaire a été conçue et exécutée comme question politique, pour surmonter une petite difficulté dans les comtés où se trouve le chemin de fer de la Baie des Chaleurs et pour aider à l'élection d'un libéral; et ces honorables députés, et le ministre des Travaux publics lui-même, ont dit que c'était là une chose savamment préparée. C'était une chose faite dans un but politique et qui n'était pas légale. Si nous avions fait une chose semblable alors que nous étions au pouvoir, je m'imaginais quelles protestations véhémentes se seraient fait entendre lorsque l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) se serait levé pour démontrer comme nous nous y prenions pour prostituer le service public, et nous emparer de l'argent du peuple sans que la loi nous autorise à faire de semblables choses. L'honorable député (M. McMullen) est muet ce soir.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a essayé de justifier ceci en disant que le montant dont il s'agit n'est pas très élevé. Je dis que le gouvernement a autant le droit une fois les Chambres prorogées d'exploiter le Grand Tronc de chemin de fer du Canada, et de payer ses dépenses, qu'il avait le droit d'exploiter ce chemin et de se charger de ses dépenses. Il n'y a de différence que dans le montant. Jamais chose plus injustifiable n'a été faite par ce gouvernement, qui en a pourtant déjà un grand nombre à son actif. Certains membres du

gouvernement semblent vouloir dire qu'ils sont supérieurs à la loi ; qu'ils ont derrière eux une majorité servile, et que tout ce qu'ils ont à faire, c'est de s'adresser à cette majorité pour rendre juste ce qui est injuste, en tant que cela peut se faire par ce moyen. Je ne crois pas qu'il y ait un seul député ministériel qui justifie cette conduite du gouvernement. Le ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même a fait excuse du commencement à la fin de son discours. La loi et le bon sens s'opposaient à cette entreprise.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La question actuellement soumise à la Chambre a été entièrement dénaturée par l'honorable député (M. Foster). Nul ne sait mieux que lui combien cette demande est raisonnable. La Chambre n'est pas ici pour discuter s'il existe un statut qui nous autorise formellement à conclure ce contrat. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré dans cette Chambre que les dépenses énormes produites par l'exploitation du chemin de fer Intercolonial seraient réduites si le gouvernement prenait sous son contrôle un certain nombre de ces embranchements. Les membres du gouvernement ignoraient si les faits allégués en faveur du chemin de fer de Gaspé étaient vrais. Ils ont cru qu'ils étaient justifiable de prendre les meilleurs moyens de vérifier ces prétentions, soit en nommant une commission, soit en exploitant eux-mêmes le chemin à titre d'expérience.

M. FOSTER : Sans autorisation.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : De l'exploiter durant un certain temps, afin de s'assurer si les prétentions de ceux qui vantaient les profits qu'on en pouvait retirer étaient vraies, afin que, avant de conclure aucun arrangement, ils connussent les faits par expérience. Il s'agit maintenant pour la Chambre de décider si cette chose était raisonnable, ou non. Mon honorable ami a prouvé que la perte causée par cette expérience avait été de \$10,000, et la question est de savoir s'il ne vaut pas mieux que le gouvernement ait agi ainsi, plutôt que d'avoir demandé à la Chambre de conclure un contrat sans donnée aucune sur le sujet, sans enquête, et sans la preuve nécessaire pour démontrer qu'il était ou non dans l'intérêt public que le gouvernement achetât ce chemin. Nous avons exploité le chemin de fer durant cinq mois, nous avons démontré au pays ce qu'il en coûterait pour l'exploiter régulièrement et quels seraient ses revenus, et nous avons donné la preuve nécessaire à la Chambre pour se former un jugement sur cette question au cas où le besoin s'en ferait sentir. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit qu'il avait remis le chemin à ses propriétaires. L'honorable député (M. Foster) pourrait porter les gens à croire que cette expérience coûte des centaines de mille dollars, quand, de fait, nous avons adopté un projet qui n'a pas coûté plus que les frais d'une commission d'enquête siégeant aux différents endroits du chemin. Nous avons pris le meilleur moyen de nous assurer des faits ; et je crois que la ligne de conduite que nous avons suivie était tout à fait prudente. Nous possédons maintenant la meilleure preuve du monde pour montrer au pays quel serait le résultat de l'achat de ce chemin par le gouvernement. Que la loi justifie ou non notre conduite, ce n'est pas là la question que la Chambre

a à décider, mais il s'agit de savoir si le gouvernement a eu raison de tenter cette expérience.

M. FOSTER : Je suis heureux d'avoir parlé, car j'ai réussi à obtenir cette réponse du ministre de la Marine et des Pêcheries. Les arguments dont il s'est servi sont encore plus faibles que ceux employés par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Ces deux honorables messieurs sont donc d'accord sur cette question, et je vois avec plaisir qu'ils ont présenté la meilleure défense possible. Le ministre de la Marine et des Pêcheries se propose simplement de se servir du parlement comme d'un instrument pour approuver ses actes, et dans le cas actuel, pour pallier les mauvais résultats d'expériences que le gouvernement a cru devoir tenter sans autorisation. Que devait faire le gouvernement du pays avant d'entreprendre des expériences aussi considérables et d'y engager les fonds publics, si ce n'est d'abord de se présenter devant celui qui a le droit de l'autoriser, c'est-à-dire, le parlement pour discuter la question, et recevoir sa sanction. Si les honorables ministres peuvent agir ainsi dans un cas particulier, ils pourront faire de même dans un autre. Pourquoi ne tentent-ils pas une expérience de neuf mois avec cette ligne de steamers rapides, pour démontrer, si, oui ou non, il est possible d'en faire une affaire rémunératrice, ce qui leur permettra de venir ensuite devant le parlement et de dire si nous pouvons ou non exploiter un service transatlantique rapide.

Mon honorable ami (sir Louis Davies) ne peut justifier sa conduite sur aucune règle constitutionnelle. Cette discussion a aussi eu pour effet de jeter beaucoup de discrédit sur le ministre des Chemins de fer et Canaux. C'est sur sa recommandation qu'ils ont fait cela ; c'était un de ses projets. Ou il connaissait les faits, ou il ne les connaissait pas ; mais il a induit le gouvernement à faire une dépense qu'il n'aurait certainement pas faite à moins qu'il ne lui eût assuré d'avance que tout irait bien. Malheureusement, c'est le contraire qui est arrivé. Si cette expérience le couvre de discrédit, c'est une des meilleures raisons pour que la Chambre ne suive pas l'avis du ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet des transactions du chemin de fer du comté de Drummond, et de celle du Grand Tronc. Et relativement à ces projets quelque peu vagues qu'il a l'intention de leur substituer grâce à ce subside qu'il a l'intention de demander demain à la Chambre d'adopter. L'homme qui dans un projet de peu d'importance fait subir des pertes au pays, sans y être autorisé par la loi ou la constitution, est un homme que vous ne devez suivre dans une grande entreprise qu'avec beaucoup de précaution, surtout si elle a pour effet de faire subir au pays des pertes encore plus considérables.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Foster) doit être sans doute satisfait des remarques qu'il vient de faire. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux est discrédité par cette expérience, il n'y a pas le moindre doute que l'honorable député va en éprouver la plus grande satisfaction. Puisque les circonstances le lui permettent, je n'ai aucune objection à ce qu'il se réjouisse tout à son aise.

M. FOSTER : Dans ce cas, il y en a deux d'entre nous qui sont contents.

M. HAGGART : Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a donné à entendre qu'il ignorait quel sera le résultat de l'exploitation du chemin de fer. Le ministre des Chemins de fer et Canaux lui aurait-il caché le montant des recettes et des dépenses de ce chemin ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les recettes et les dépenses n'étaient pas connues.

M. HAGGART : Je vous demande bien pardon.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Comment pouvions-nous connaître les recettes et les dépenses d'un chemin qui n'avait été exploité que durant cinq mois ?

M. HAGGART : L'honorable ministre ne me comprend pas. Les rapports de l'exploitation du chemin durant un ou deux ans se trouvent au département, et le ministre des Chemins de fer et Canaux connaissait à un dollar près le montant des recettes et des dépenses. Ne possédait-il pas tous les faits ? N'existait-il pas un rapport des recettes et des dépenses fait par son propre sous-ministre ? N'y avait-il pas un rapport fait par M. Pottinger sur la question de l'achat du chemin ? Ignorait-il que les dépenses étaient de \$2,000 plus élevées que les recettes—que ces dernières étaient d'environ \$17,000 ou \$18,000, et les dépenses d'exploitation dans les environs de \$18,000, ou \$19,000 ? De quel autre renseignement le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il besoin ? Ne possède-t-il pas la déclaration faite sous serment des officiers du chemin ? Son ignorance des recettes et des dépenses n'est pas une excuse, parce que tous ces documents se trouvaient au département.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'était une belle chose, vraiment, que de recommander au marché anglais—d'essayer de tromper le marché anglais pour un montant d'environ trois millions de louis sterling.

M. SPROULE : L'acte était légal ou illégal. Le ministre admet qu'il était légal. Il sait qu'il a enfreint la loi, et il l'admet. Il s'est placé dans une position qui n'est réellement pas enviable pour un ministre de la Couronne. Je comprends difficilement comment il se fait que l'auditeur général, qui est censé être le gardien du trésor, ait permis que ce compte fût payé. Plus tard, nous devons obtenir un peu plus de renseignements sur cette question au moyen du rapport de l'auditeur général. L'honorable ministre nous a dit qu'il était sur le point de tenter une expérience quant à ce qui concerne le chemin de fer du comté de Drummond. J'aimerais lui demander si, vu les conséquences désastreuses qui ont signalé cette première expérience, il ne ferait pas mieux d'abandonner la deuxième.

M. QUINN : Puis-je demander s'il a été question de la légalité ou de l'illégalité de l'acte, et si le département de la Justice n'a pas donné son opinion sur la question ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que l'on était sous l'impression qu'il fallait demander au parlement d'être indemnisé de toute dépense se rattachant à l'exploitation de ce chemin.

M. FOSTER.

M. QUINN : Suivant moi, lorsqu'il existe un doute, il est du devoir du département qui a l'intention de faire adopter un arrêté du conseil, d'obtenir l'opinion du département de la Justice sur la légalité de ce que l'on va entreprendre. Je n'ai pas la loi ici, mais je me souviens qu'il existe une disposition de cette nature. Si un département peut faire tout ce que bon lui semble, sans soumettre la question de droit au ministère de la Justice, c'est donner à un ministre le droit de faire presque tout ce qu'il veut. C'est là une question très sérieuse, qui s'appuie sur leur base les prérogatives de ce parlement, en permettant à un ministre de la Couronne d'obtenir l'assentiment du gouverneur général en conseil en faveur d'une procédure qui n'est pas reconnue comme légale par le département de la Justice. Le ministre ferait aussi bien d'agir à sa guise sans s'adresser au conseil, et rien ne nous assure que cela ne se fait pas chaque jour.

M. FOSTER : Je propose que ce crédit soit rejeté.

M. BRITTON : Il me semble que la question n'a pas toute l'importance qu'on veut lui donner. Je puis me tromper; mais prenons le cas suivant : Supposons que certains travaux d'améliorations à un havre soient demandés, et que le gouvernement croie qu'il est nécessaire de faire un examen du havre et des sondages avant de se risquer à soumettre au parlement une proposition à ce sujet : mon honorable ami croit-il qu'il trouverait un statut l'autorisant à louer un bateau et les personnes dont il a besoin pour estimer d'une manière générale quel sera le coût des améliorations ? Prenons maintenant un autre exemple : Supposons que l'on juge à propos d'entrer en pourparlers avec une compagnie de chemin de fer pour acheter une partie de sa ligne, que l'on disait être dans une certaine condition que le ministre des Chemins de fer et Canaux conteste. Mon honorable ami croit-il qu'il pourrait découvrir un statut qui autoriserait la location d'un wagon et le voyage sur une longueur d'une centaine de milles avec l'ingénieur du département et le sous-ministre ? Je ne crois pas qu'il puisse trouver un statut de ce genre ; et à moins qu'il ne soit prêt à payer ces dépenses de sa poche, il devra s'adresser au parlement et lui demander de voter un crédit pour couvrir ces dépenses. Dans une question de cette nature, si le gouvernement conclut un arrangement qui peut être considéré comme permanent ou quasi-permanent, il a besoin d'être autorisé du parlement pour faire cela ; mais lorsqu'il s'agit simplement de tenter une expérience, et de se rendre compte de ce que peut rapporter le chemin durant un certain temps, le fait de demander ensuite au parlement de voter un crédit pour couvrir le coût de cette expérience, ne comporte pas, suivant moi, une violation aussi grave de la constitution que l'honorable député a voulu le laisser supposer.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas quel rapport il peut exister entre les exemples cités devant le comité par l'honorable député (M. Britton) et le cas actuel, et je ne ferai pas perdre le temps du comité en essayant d'y répondre. L'honorable député doit comprendre qu'aucun gouvernement ou compagnie ne peut exploiter une ligne de chemin de fer dans ce pays, à moins que

la loi ne le permette. Le ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre de la Marine et des Pêcheries ont admis que le gouvernement ne possédait pas cette autorité quant à ce qui concerne ce chemin de fer, et ce dernier a exploité le chemin quand même, sans autorité aucune. Quel aurait été le résultat si un convoi avait tué quelqu'un, mis le feu à un bâtiment, ou causé quelque autre dommage? Si le chemin était exploité sans autorité, il pouvait en résulter des conséquences sérieuses. Il me semble que c'est un mauvais principe de la part d'un gouvernement de tenter d'exploiter un chemin de fer ou autres travaux publics sans y être autorisé par statut, et de demander ensuite au parlement de voter l'argent nécessaire pour couvrir le déficit résultant de cette exploitation.

M. SPROULE : Le deuxième exemple cité par l'honorable député ne valait guère mieux. Il a parlé de la conduite d'un gouvernement qui dépenserait de l'argent dans le but d'améliorer un havre public, mais nous n'avons jamais dépensé un dollar à cet effet sans qu'il ait été voté par la Chambre. Toutefois, ce contrat a été conclu et le chemin exploité avant que l'on ait demandé au parlement de voter les crédits nécessaires.

L'item est adopté.

Approfondissement de la rivière Saint-Pierre.....\$40,000

M. HAGGART : Sur quel principe se base-t-on pour demander ce crédit pour l'approfondissement de cette rivière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mes ingénieurs m'ont dit que cette dépense était nécessaire. Le lit de la rivière Saint-Pierre a été approfondi et redressé par ce qui est connu sous le nom de Drain de Lachine et qui a coûté environ \$140,000. Pour donner à cette rivière la profondeur voulue et la rendre navigable, on me dit qu'il faudra \$40,000 de plus.

M. FOSTER : Cette rivière fait-elle partie de notre système de rivières navigables ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'abord, nous devons acheter 20,000 pieds de terrain en superficie. Le creusage coûtera \$12,000 ; la maçonnerie et les ponceaux, \$520 ; maçonnerie au pont, \$19,000 ; mur de revêtement, \$175 ; valeur du terrain, \$3,600 ; dépenses imprévues, entre \$3,000 et \$4,000.

M. HAGGART : L'honorable ministre veut-il dire si ces travaux que l'on veut faire dans la rivière Saint-Pierre vont se trouver entre le canal Lachine et le Saint-Laurent ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'ils auront lieu à l'entrée du canal—de l'entrée à cette rivière.

M. HAGGART : Le fossé de Lachine en descendant jusqu'à la rivière Saint-Pierre est terminé. Il y a un siphon sous le canal de Lachine pour lui servir de voie d'écoulement jusqu'à la rivière Saint-Pierre, et si je ne me trompe pas, ceci est pour approfondir le lit de la rivière Saint-Pierre entre le canal Lachine et le Saint-Laurent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela sera du côté nord du canal.

M. HAGGART : Non, au sud du canal, et nullement dans ce dernier. C'est pour approfondir le lit de la rivière entre le canal Lachine et le Saint-Laurent. Cette dernière rivière n'était affectée en rien par le canal. La raison donnée pour la construction du fossé depuis Lachine en descendant jusqu'à la rivière Saint-Pierre, lequel passe sous le canal, était que nous interrompons le cours de l'eau par la construction du canal Lachine. C'était un bien pauvre justification pour la dépense de \$140,000, mais notre gouvernement en était tout entier responsable ; mais demander l'approfondissement de la rivière entre le canal et le Saint-Laurent est, je crois, une demande qui n'est justifiable sous aucun rapport. Cela ne peut avoir qu'un objet en vue, le drainage de terrain appartenant à des particuliers et situés entre le canal Lachine et le fleuve Saint-Laurent, lesquels n'ont pas été affectés par la construction du canal Lachine. La rivière passe sous le canal.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Cela a peut-être pour but de faciliter l'écoulement de l'eau.

M. HAGGART : Oui, mais le courant naturel est là. Nous avons construit un canal au-dessous de nos propres travaux, et après cela, il y a la rivière à son état naturel.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : A quoi a été dépensée cette somme de \$140,000 ?

M. HAGGART : Pour construire un fossé dans le but de drainer le village de Lachine en descendant jusqu'à la rivière Saint-Pierre, et construire un siphon pour lui permettre de couler au-dessous du canal ; et de ce dernier endroit en descendant jusqu'au Saint-Laurent, la rivière Saint-Pierre coule dans son lit naturel.

M. PRÉFONTAINE : Je connais bien la localité. La rivière a été remplie par ce canal, par le fossé venant de Lachine et par les inondations durant les cinq ou six dernières années, si bien que la commission d'hygiène de Montréal a demandé au gouvernement de faire disparaître cette nuisance. La population qui demeure près de là s'est plainte, et en a appelé au conseil provincial d'hygiène, et il est probable que c'est par suite des représentations faites par ce dernier que ce crédit est aujourd'hui demandé. Mais je dois ajouter que je crois que \$40,000 suffiront, non seulement pour approfondir cette rivière qui est peu considérable, presque un simple ruisseau, mais aussi pour la couvrir, de sorte que la nuisance créée par l'eau qui y coule, venant de Lachine, disparaîtra. J'appelle particulièrement l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) sur ce point, afin qu'avant de dépenser des fonds, il puisse constater s'il ne serait pas à propos, après avoir pris l'avis de ses ingénieurs, de couvrir entièrement cette partie de la rivière Saint-Pierre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon ingénieur m'a dit que l'on avait dépensé \$140,000 dans le but d'approfondir et de

redresser la rivière Saint-Pierre dans sa partie supérieure, ce qui se trouve, je suppose, au nord du canal.

M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On me dit maintenant qu'une autre somme de \$40,000 est requise pour terminer cette entreprise, depuis le côté sud du canal jusqu'à l'embouchure de la rivière. J'avoue que je n'ai pas une connaissance personnelle de tout cela ; mais on m'a déclaré que ce montant était nécessaire. Le mode dont on doit se servir pour dépenser l'argent m'a bien entendu été expliqué par l'ingénieur.

M. HAGGART : Il ne peut y avoir de doute qu'il faudra \$40,000 pour approfondir la rivière Saint-Pierre depuis le canal jusqu'au Saint-Laurent. Mais quelles raisons a-t-on pour justifier une semblable dépense ? Nous avons déjà dépensé une somme d'argent considérable pour débarrasser le chenal de cette rivière, malgré l'existence du canal Lachine, et aujourd'hui, l'on nous demande d'approfondir la rivière tout le long de son cours depuis le canal jusqu'au Saint-Laurent.

M. PRÉFONTAINE : Mais cela est devenu nécessaire par suite du travail qui a été fait, et l'approfondissement de la rivière seul ne sera pas suffisant ; il sera nécessaire de la couvrir et d'en faire un véritable égout, afin de protéger la santé de ceux qui habitent à cet endroit. La municipalité de Saint-Paul et le quartier Saint-Gabriel de Montréal sont particulièrement intéressés à la construction aussi rapide que possible de cet ouvrage, parce que, comme je l'ai déjà dit, la commission d'hygiène de Montréal va certainement prendre les mesures voulues pour forcer le gouvernement à faire ce qui est nécessaire.

M. FOSTER : Qu'est-ce qui tombe dans le fossé près du canal ?

M. PRÉFONTAINE : Je comprends que l'égout de Lachine y tombe, et que cela se décharge dans ce qui reste de la rivière Saint-Pierre, qui est réellement un fossé ouvert passant à travers l'un des quartiers les plus peuplés de Montréal.

M. FOSTER : La chose tout entière est aussi claire pour moi que la lumière du jour, bien que je ne connaisse pas la localité. Nous allons dépenser \$40,000 de plus que ce que nous avons déjà dépensé pour établir un système de drainage à l'usage de la population de Lachine, qui devrait faire ces travaux à ses propres frais.

M. HAGGART : La raison pour laquelle le gouvernement a une première fois dépensé de l'argent à cet endroit, c'est que, par suite de la construction du canal Lachine, une partie de l'eau se trouvait à refluer près de Lachine. Nous l'avons donc drainée dans la rivière Saint-Pierre, qui passe sous le canal. La population de Lachine se sert de ce canal pour drainer le village. Nous avons déjà fait plus que nous n'étions obligés de faire, et le courant de la rivière est maintenant libre contrairement à ce qu'il était à son état naturel. Mais la rivière n'offre pas un volume d'eau suffisant pour le drainage de toute cette région, et on nous demande aujourd'hui de construire un système de drainage

M. BLAIR.

pour toute cette partie du pays, en approfondissant la rivière depuis le canal jusqu'au Saint-Laurent.

M. PRÉFONTAINE : Il faut qu'il soit bien compris que c'est l'écoulement provenant de ce ruisseau qui cause toute la difficulté. L'eau devient sale, et son volume se trouve considérablement augmenté. La rivière est devenue une nuisance par suite des travaux du gouvernement, et il doit y être remédié. J'ignorais que ce crédit serait placé dans les estimations, mais je sais que des plaintes nombreuses ont déjà été faites au conseil de la ville de Montréal, et que les deux conseils d'hygiène ont demandé à ce que quelque chose fût fait à ce sujet.

M. CLANCY : Est-ce que c'est la commission d'hygiène de Lachine qui s'est plainte ?

M. PRÉFONTAINE : Non, les plaintes ont été faites par la municipalité de la Côte Saint-Paul et le village de Saint-Gabriel qui est maintenant un des quartiers de la ville de Montréal. La population de ces endroits tient le gouvernement responsable.

M. FOSTER : Comment se fait-il que l'eau ne soit plus pure ?

M. PRÉFONTAINE : Parce que le village de Lachine y décharge le contenu de ses égouts.

M. FOSTER : Qui est responsable de cela ?

M. PRÉFONTAINE : Pourquoi avez-vous construit un fossé qui permet à la population de Lachine d'y déverser ses égouts ?

M. FOSTER : La difficulté provient du fait que Lachine a besoin d'un système de drainage, et ce village a construit des égouts qui se déchargent dans un certain canal. Lorsque le cours de l'eau dans le chenal fut obstrué par le canal, il y avait peut-être raison de se plaindre. Mais nous avons remédié à cela en construisant au coût de \$140,000 un siphon sous le canal jusqu'à un endroit où la rivière est à son état naturel. Mais les eaux sales proviennent des égouts de Lachine et non du canal. Maintenant, parce que leur système d'égout n'est pas parfait ils demandent \$40,000 pour le terminer.

M. PRÉFONTAINE : Il y a maientendu relativement à la situation des lieux. Ce ne sont pas ceux dont les égouts déchargent dans ce fossé qui se plaignent, mais vous avez construit un fossé pour la population de Lachine, et lui avez permis de l'utiliser pour y décharger ses égouts, contaminant ainsi toute cette partie de la petite rivière qui coule à travers le village de Saint-Gabriel, mettant ainsi en péril la santé des citoyens de l'endroit. Ils n'auraient eu aucune objection à ce qu'un courant d'eau pure coulat à travers leur village, pas plus que le canal lui-même. Le village de Saint-Gabriel fait partie de la ville de Montréal, et les égouts de cette dernière ville ne se déchargent pas dans cette rivière. Ce sont les égouts de la ville de Lachine à qui le gouvernement a permis de se décharger dans ce fossé, qui causent actuellement toute la difficulté ; et l'ancienne administration est responsable de ces \$40,000.

M. HAGGART : Quarante mille dollars ne seront pas suffisants pour construire et couvrir le fossé.

M. PRÉFONTAINE : La distance est très courte, à peine trois ou quatre arpents.

M. SPROULE : Le gouvernement ne peut être tenu responsable pour avoir construit le fossé afin de servir aux fins auxquelles il était destiné ; mais plus tard, le village a construit ses égouts et ils se déchargent dans le fossé.

M. QUINN : C'était mon intention lorsque cet item a été présenté de demander au ministre des Chemins de fer et Canaux ou au ministre des Travaux publics, s'ils avaient reçu quelque communication du conseil d'hygiène de la province de Québec au sujet de la rivière Saint-Pierre. Cette partie de la rivière Saint-Pierre dont le canal Lachine aurait paraît-il obstrué le cours et qui était un sujet de plaintes, est située à environ sept milles au moins de l'endroit où la rivière passe sous le canal Lachine. Les citoyens de Lachine se plaignaient que lors de l'élargissement du canal à cet endroit, la rivière Saint-Pierre se trouva endiguée dans une certaine proportion, et en conséquence, le surplus de l'eau qui aurait dû être entraîné des environs de Lachine par la rivière qui coule sous le vieux canal, inonda les propriétés situées près de Lachine, ce qui se trouve à quelques milles plus haut que l'endroit où l'eau passe sous le canal. Le gouvernement reconnaissant le bien fondé des plaintes faites par les gens de Lachine, construisit un fossé destiné à transporter le surplus des eaux, et approfondit la rivière Saint-Pierre à l'endroit où elle passe sous le canal de manière à lui permettre de remplir sa destination naturelle, c'est-à-dire, entraîner le surplus des eaux inondant les terres avoisinantes, sous le canal et au fleuve Saint-Laurent. Jusque-là, il n'y avait rien à dire, mais des gens, probablement la population de Lachine, déchargèrent leurs égouts privés dans ce fossé, ou les personnes résidant sur les bords de la rivière Saint-Pierre y jetèrent toute espèce de choses de rebut.

La conséquence de cette conduite a été, que depuis trois ou quatre semaines, me dit-on, les eaux de la rivière Saint-Pierre sont contaminées, et se répandent à travers le pays, de l'autre côté du canal Lachine, et un peu du côté nord de ce dernier, c'est-à-dire dans le village de Saint-Gabriel, ou dans le quartier Saint-Gabriel et la Côte Saint-Paul. Cette eau ainsi répandue est devenue stagnante et un danger pour la santé publique. Par suite de ce fait, le bureau d'hygiène est intervenu. J'ai compris que c'était l'intention de ce dernier de s'adresser aux municipalités environnantes, afin de savoir qui est responsable de cet état de choses. Mais quels sont les coupables, je l'ignore, et cela est très difficile à dire. Mais cela est une menace pour la santé de la population de ces endroits, et si le gouvernement croit qu'il est responsable de quelque manière de l'état de choses qui existe actuellement, ce serait certainement une excellente chose que de faire disparaître cette nuisance immédiatement. Je ne veux pas dire que le gouvernement est responsable, mais j'expose simplement les faits devant le comité, afin que le gouvernement sache à quoi s'en tenir sur cette question. Le ministre a-t-il reçu quelque communication du conseil d'hygiène ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je n'ai rien reçu. J'ai été quelque peu étonné de n'avoir reçu aucune nouvelle du conseil d'hygiène lorsque j'ai appris qu'il se plaignait. C'est l'ingénieur en chef du département qui

a appelé mon attention sur la question, et qui m'a déclaré que c'était là une conséquence naturelle et un résultat nécessaire des sommes d'argent dépensées antérieurement. Il me fit un rapport dans lequel il disait qu'il était nécessaire pour terminer les travaux déjà commencés, et qui ont coûté \$141,900, de les continuer, et d'approfondir l'embouchure de la rivière du côté sud du canal.

M. QUINN : C'était peut-être aller trop loin que de dire que le conseil d'hygiène avait résolu de se mettre en communication avec le gouvernement à ce sujet. Je ne crois pas que l'agitation ait atteint ce point. La distance entre le canal Lachine et le fleuve Saint-Laurent est un peu plus considérable que ne le dit l'honorable député de Maisonneuve (M. Préfontaine). Il y a plus d'un mille, je crois, à cet endroit du canal Lachine au fleuve, de sorte que si c'est l'intention du département d'entreprendre l'approfondissement de ce canal, il serait peut-être convenable de voir à ce qu'il fût couvert, non seulement à cet endroit, mais aussi du côté nord, c'est-à-dire au nord du canal, de façon à ce qu'il ne soit pas exposé à se remplir comme cela est arrivé dernièrement. S'il est laissé à découvert, on y jette toutes espèces de déchets, et il sera toujours très difficile d'en conserver la pureté.

M. McMULLEN : Il est bien évident que les gens de Lachine ont besoin de drainage, et ce crédit a pour but de leur procurer ce qu'ils demandent. Il me semble qu'on devrait donner quelques raisons valables pour justifier ce crédit avant de demander à la Chambre de l'adopter. L'ingénieur a simplement dit dans son rapport que ce crédit était nécessaire pour terminer les travaux commencés. Si la population emploie ce ruisseau au drainage de leurs propriétés et est la cause de la nuisance dont on se plaint, c'est la ville de Lachine qui est responsable de ce fait, et non le parlement.

M. HAGGART : On m'a déjà demandé de faire un rapport au conseil sur cette question, et je l'ai fait. On avait fortement insisté auprès de moi pour que je fisse un rapport à cet effet au conseil. Je ne me rappelle plus si j'ai fait ce rapport au conseil par écrit ou verbalement.

M. FOSTER : Il y a un autre point important dans cette affaire. Quelques honorables députés disent que la distance est de près d'un mille, et que \$40,000 ne sont pas un montant suffisant.

M. HAGGART : Si ce drain doit être couvert, cette somme suffira à peine pour le commencer.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais faire étudier cette question avec beaucoup de soins avant de commencer cette entreprise, et à moins d'être parfaitement convaincu que nous pouvons mener cette entreprise à bonne fin avec le crédit que nous avons placé dans les estimations, il ne sera pas dépensé un seul cent de cet argent.

M. PRÉFONTAINE : Le conseil de ville de Montréal fournira certainement un montant quelconque si cette somme de \$40,000 n'est pas suffisante pour en faire un drain couvert, et il y a aussi la municipalité de la Côte Saint-Paul. Ce crédit

est absolument nécessaire pour venir en aide à cette population.

M. SPROULE : Il est bien évident que ceci est une question qui est purement du ressort provincial, mais si la province peut éviter cette dépense et induire le gouvernement fédéral à en supporter le coût, elle sera très heureuse que les travaux se fassent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'il soit tout à fait juste de prétendre que ceci est une entreprise purement provinciale. Il y a un grand nombre de questions intéressantes relativement à la construction de drains le long de nos canaux dans les petites villes, et la responsabilité du gouvernement quant à ce qui concerne ce genre de drainage n'est pas clairement établi. Toutefois, si le comité consent à accorder le montant demandé, je lui répète que je prendrai toutes les précautions possibles.

M. QUINN : Dois-je comprendre que l'item tout entier doit être adopté, ou s'il va y avoir quelques questions relativement aux destitutions ?

M. FOSTER : Nous avons remis à plus tard un item, et lorsqu'il sera discuté, mon honorable ami (M. Quinn) pourra soulever ce point.

Résolutions à rapporter.

DEUXIÈME LECTURE.

Bill (n° 147) a l'effet de modifier une loi relative aux caisses d'épargne dans la province de Québec (du Sénat).—(M. Fitzpatrick.)

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. FOSTER : Que ferons-nous demain ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous discuterons d'abord deux ou trois bills, et après cela, comme il ne restera plus que deux heures, nous discuterons probablement les subsides. Je crois que mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, sera en état de faire une déclaration à trois heures.

M. FOSTER : Mon honorable ami, le ministre du Commerce, espère-t-il que nous pourrions terminer samedi soir ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce désir exprimé par mon honorable ami est tout à fait convenable, et je serai heureux de faire mon possible pour l'aider en ce sens.

M. FOSTER : Je voudrais me débarrasser de cette besogne avant dimanche, si la chose est possible.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée

La motion est adoptée et la séance est levée à 2.05 du matin (vendredi).

M. PRÉFONTAINE.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 25 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

PRIÈRE.

SÉANCE DU SAMEDI.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose—

Que lorsque la Chambre ajournera ce jour, elle reste ajournée jusqu'à samedi à onze heures du matin, et que les mesures du gouvernement aient la priorité ce jour là.

La motion est adoptée.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je propose que la Chambre à sa prochaine séance se forme en comité pour prendre en considération certaines résolutions concernant les subventions aux chemins de fer.

La motion est adoptée.

DÉPUTÉS ABSENTS.

M. TAYLOR : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire lire le passage suivant d'un article qui est paru hier dans la page de rédaction de la *Gazette* de Montréal, qui se lit comme suit :

Il semblerait que l'on a essayé à Ottawa de faire tomber les députés du parti conservateur dans un piège. C'est l'usage, à la fin de la session, et lorsque toutes les mesures du gouvernement sont adoptées, c'est l'usage, dis-je, pour l'Orateur d'émettre un ordre destiné à payer aux députés leur indemnité tout entière. Or, il paraîtrait que l'Orateur Edgar aurait donné l'ordre qu'il n'y aurait que ceux qui se sont légalement entendus avec d'autres députés pour paier, qui seront payés, les autres ne le seront pas. Avec la forte majorité qu'ils possèdent dans la Chambre des Communes, les libéraux peuvent paier avec la plus grande partie des conservateurs et malgré cela, rester un *quorum* suffisant pour adopter leurs projets.

J'espère, M. l'Orateur, que s'il y a quelqu'un à blâmer dans cette affaire, ce n'est pas vous. Vous n'avez fait que suivre la conduite tenue par vos prédécesseurs durant les années passées. Comme je l'ai dit l'autre jour, lorsque le chef du cabinet et le chef de l'opposition crurent que la session touchait à sa fin, ils s'adressèrent à l'Orateur et lui demandèrent son consentement pour permettre aux députés de s'absenter après avoir paier. Vous avez consenti, M. l'Orateur, comme vos prédécesseurs l'on fait les années passées lorsque le premier ministre et le chef de l'opposition étaient d'accord sur ce point, et l'on permettait aux députés de compenser réciproquement leurs absences après en avoir informé régulièrement les *whips*. Cette année, lorsque l'on vous a parlé de la chose, le bill accordant les douze jours d'absence n'avait pas encore été adopté par le Sénat, et vous avez refusé de donner votre consentement jusqu'à ce que cela fût fait. Une fois le bill adopté par le Sénat, vous avez permis aux députés de partir. De sorte que les journaux n'ont aucun commentaire à faire sur votre conduite ; s'il y a quelqu'un à blâmer, ce n'est certainement pas vous.

M. FOSTER : Si vous vouliez me permettre un conseil à ce sujet, je crois qu'il vaudrait mieux pour cette Chambre d'en venir immédiatement à la conclusion qu'il faut se conformer à la loi. L'Orateur est sans cesse dans de nouvelles difficultés, les membres des deux côtés de la Chambre ne sont pas satisfaits, et cette coutume a pour effet de dépeupler la Chambre dans un temps où il est important que tous les députés soient présents. Je sais que ces derniers sont anxieux de partir, mais les affaires publiques doivent primer toutes les autres considérations, et je demande s'il ne vaudrait pas mieux pour nous de prendre le parti le plus digne et d'obéir à la loi.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Quel était l'usage établi sous l'ancienne administration ?

M. FOSTER : Voici quelle était la pratique suivie sous l'ancienne administration. On ne permettait aux députés de retirer leur indemnité que deux jours environ avant la date certaine de la prorogation de la Chambre.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ils la retirent plusieurs jours d'avance.

M. FOSTER : Eh bien ! si mon honorable ami veut discuter la question, nous allons le faire. Je faisais simplement une recommandation qui, je crois, est conforme à la dignité du parlement et dans l'intérêt public.

M. L'ORATEUR : J'aimerais faire connaître à la Chambre ce qui a été fait par les Orateurs qui m'ont précédé et par moi-même, tel que l'a expliqué le whip de l'opposition ; j'ai agi pour être agréable aux députés et à la demande du chef de l'opposition avant son départ. Il n'y a donc aucune différence, en tant que je puis le constater, entre ce qui a été fait en cette occasion et ce qui a eu lieu auparavant. La chose est irrégulière jusqu'à un certain point, et je n'avais nullement le désir d'agir ainsi, et j'ai été loin d'accéder à cette demande de bon gré ; et comme je l'ai dit l'autre soir, lorsque cette question a été discutée devant les comités des subsides et que plusieurs députés ont parlé contre cette décision, j'ai décidé que la chose n'arriverait plus. Voilà ce que j'avais décidé de faire, et les remarques que vient de soulever cette discussion m'affermissent de plus en plus dans ma décision.

DEMANDES DE RAPPORTS.

M. MILLS : J'appelle de nouveau l'attention de l'honorable directeur général des Postes sur une demande de documents adoptée au commencement de la session. J'avais placé quelques questions sur l'ordre du jour, et, à la demande du directeur général des Postes, elles ont été considérées comme avis de motion. La motion a été adoptée et les documents n'ont pas encore été produits. Si je n'avais pas eu besoin des renseignements, je n'aurais pas posé la question ou fait la motion ; mais je comprends que ce renseignement n'a pas encore été produit, et je crois être dans mon droit en demandant qu'il le soit immédiatement. La question est de peu d'importance ; je ne crois pas qu'il faudrait plus de dix minutes aux commis pour le préparer.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Qu'est-ce que c'est ?

M. MILLS : Une liste des contrats de malles entre Annapolis et Liverpool, contenant les noms des entrepreneurs, la date de l'acceptation des contrats, les montants et les noms des cautions. Le ministre de la Marine et des Pêcheries avait promis de voir le directeur général des Postes et d'appeler son attention sur la question.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il y a deux ou trois jours le secrétaire m'a transmis un grand nombre de rapports, et je les ai déposés sur le bureau de la Chambre. Je ne les ai pas examinés.

M. MILLS : Celui que j'ai demandé ne s'y trouve pas.

M. TAYLOR : J'ai une question à poser au directeur général des Postes. Je viens de recevoir un télégramme de M. Reid, le député de Grenville, me demandant de m'informer si les documents relatifs à Andrew Carmichael, directeur de la poste à Spencerville, ont été déposés sur le bureau de la Chambre ; et me priant de les faire produire aussitôt que possible.

EMPRUNT DE \$15,000,000.

La Chambre se forme en comité général sur certaines résolutions concernant le prélèvement par voie d'emprunt de telle somme ou sommes de deniers n'excédant pas en totalité \$15,000,000.

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Cette résolution a pour but d'autoriser le gouverneur en conseil à prélever de temps à autre par voie d'emprunt des sommes n'excédant pas en totalité \$15,000,000. Les députés et ceux qui sont familiers avec les questions concernant les emprunts publics, comprennent très bien la nature d'un bill d'emprunt ; mais il existe parmi la population une tendance à confondre cela avec un bill de crédits, et à considérer une mesure de cette nature comme une autorisation de dépenser autant de millions qu'il sera nécessaire en plus de ce qui est déjà convenu. Il n'est peut-être pas nécessaire d'insister sur le fait qu'un bill d'emprunt n'est pas un bill de crédits, et cette mesure ne donnera pas par elle-même au gouvernement le droit de dépenser un seul dollar. De temps à autre, le parlement, en plus des dépenses ordinaires du pays, qui sont payables à même le revenu, vote des sommes d'argent pour le service public qui sont imputables sur le compte du capital ; mais lorsque ces crédits sont votés, il n'est pas pourvu au prélèvement d'aucun argent. Cela a toujours dû être traité comme une question séparée, et de là la nécessité d'adopter de temps à autre un bill d'emprunt.

Il ne convient pas de faire adopter des emprunts à chaque session, et en conséquence, ces bills ne sont présentés qu'à certains intervalles, et pour une somme qui doit suffire à faire face aux besoins du Canada durant un temps raisonnable. Le dernier bill d'emprunt fut adopté en 1888. A cette époque, il existait une autorisation non limitée d'emprunter jusqu'à concurrence de la somme de \$26,082,681, tel que démontré par les comptes publics du 30

juin 1887. Quelques changements ont été faits entre cette époque et la session de 1888 relativement à ces pouvoirs d'emprunter, mais, en somme, la position était la même. Toutefois, en 1888, une loi fut adoptée qui accordait le pouvoir d'emprunter jusqu'à concurrence d'une somme de \$25,000,000, ce qui, ajouté aux \$26,000,000 déjà accordés, élevait les pouvoirs d'emprunter du gouvernement à \$51,000,000.

Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire pour nous de demander une pareille autorisation; nous demandons le droit d'emprunter une somme qui sera suffisante pour faire face aux besoins du Canada pour une période plus courte que celle que l'on avait en vue dans le bill d'emprunt de 1888.

J'ai ici un état faisant connaître les pouvoirs de contracter des emprunts possédés par le gouvernement durant un certain nombre d'années, de 1887 à 1896 :

Pouvoirs d'emprunter, 30 juin	1887..	\$26,082,681
do	do	1888.. 48,926,607
do	do	1889.. 37,764,954
do	do	1890.. 40,219,325
do	do	1891.. 37,421,597
do	do	1892.. 34,161,212
do	do	1893.. 29,714,379
do	do	1894.. 22,932,721
do	do	1895.. 13,121,015
do	do	1896.. 8,613,422

Il est facile de constater que les pouvoirs d'emprunter du gouvernement ne sont jamais tombés à un montant comparativement peu élevé et qu'il est nécessaire, vu les dépenses que le gouvernement doit faire et qui ont été autorisées par le parlement, que nous demandions à la Chambre d'adopter un bill d'emprunt nous donnant le pouvoir d'emprunter, de temps à autre, les sommes qui seront jugées nécessaires, le tout ne devant pas dépasser \$15,000,000, lesquels, ajoutés aux \$8,000,000 restant, donnera au gouvernement le droit de prélever par voie d'emprunt une somme de \$23,000,000, contre \$51,000,000 en 1888, lors de l'adoption du dernier bill d'emprunt.

Maintenant voici à quoi sont destinés ces \$15,000,000 : à payer d'abord des emprunts temporaires qui s'élèvent en chiffres ronds à £1,000,000 sterling, ou \$5,000,000. Sur ce dernier montant, \$2,000,000 ont été contractés par mon prédécesseur et \$3,000,000 par moi-même un peu plus tard. Il y a donc par conséquent \$5,000,000 d'emprunts temporaires qui doivent être payés en premier lieu. Les dépenses à imputer au compte du capital pour l'exercice à venir sont très élevées. La plus forte d'entre elles, bien entendu, a trait aux canaux, pour lesquels nous avons demandé une somme très considérable vu le désir du gouvernement de poursuivre ces grandes entreprises et de les terminer aussi rapidement que possible.

Si nous prenons les items du budget imputables sur le compte du capital, leur montant s'élève à \$7,052,214. Le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau nécessite une dépense de \$3,630,000, et les bills du trésor auxquels je viens de faire allusion s'élèvent à \$5,000,000, faisant un total de \$15,000,000, à part desquels il y a les subventions aux chemins de fer, dont un certain nombre devront être payées. Il est vrai, que la subvention accordée au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau ne sera pas toute retirée la première année, mais il n'est pas déraisonnable de croire que nous allons avoir besoin de \$15,000,000 d'ici à deux ou trois

M. FIELDING.

ans. Si l'on prend en considération les faits que je viens de mentionner, je crois, que l'on conviendra que la demande du gouvernement est raisonnable et modérée.

M. FOSTER : Je n'ai pas l'intention de prolonger la discussion sur ce point. Mon honorable ami a raison de dire que le pouvoir d'emprunter n'est pas synonyme d'affectation de crédits, mais il est également juste de dire que le pouvoir d'emprunter est le résultat naturel des crédits votés, et je n'ai pas le moindre doute que mon honorable ami a basé ce pouvoir d'emprunter qu'il veut obtenir aujourd'hui sur cela et non sur autre chose.

Ce pouvoir d'emprunter considérable que l'honorable ministre a dit avoir été accordé en 1888 serait certainement incompris, à moins qu'on ne prene en considération le fait qu'une grande partie de cet emprunt était restreint par certaines conditions qui le rendait pratiquement inutile, par exemple relativement au chemin de fer Intercolonial. Toutefois, la prétention générale qui dit qu'un gouvernement ne doit pas être jugé sur les droits d'emprunter qui lui sont accordés, mais par ce qui est actuellement dépensé, est juste. Je comprends que si cette résolution est adoptée, le gouvernement va avoir le droit d'emprunter en chiffres ronds \$23,600,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER : Où ont été faits ces emprunts temporaires ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils ont tous été contractés à Londres. Bien qu'une partie ait été contractée à la banque de Montréal, c'est réellement une transaction faite à Londres, et une autre partie dans une banque anglaise.

M. FOSTER : Quelle banque ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La "National Provincial Bank."

M. FOSTER : Ceci est l'emprunt contracté avec la banque de Montréal à la condition que cette dernière s'adjoigne une autre banque de Londres ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La condition concernant l'association avec d'autres banques concerne la négociation d'emprunts permanents et non temporaires.

M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il l'intention de contracter des emprunts temporaires avec d'autres banques que la banque de Montréal ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons contracté un emprunt avec une autre banque que celle de Montréal.

M. FOSTER : Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de nous faire connaître les détails de cette affaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'y ai aucune objection. Nous avons emprunté £400,000 stig., ou pour me servir du langage usuel, \$2,000,000, de la "National Provincial Bank." La balance, c'est-à-dire \$5,000,000, a été empruntée de la banque de Montréal. Nous voulons essayer maintenant de renouveler les emprunts, mais comme cette

transaction est actuellement pendante, je ne crois pas pouvoir dire à quel taux, mais dans tous les cas il est loin d'être élevé.

M. FOSTER : L'honorable ministre a-t-il l'intention de négocier un emprunt sur le marché anglais cette année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est probable qu'une partie des \$10,000,000 sera placée sur le marché cet automne.

M. FOSTER : Un emprunt temporaire de \$5,000,000 est un emprunt considérable pour un temps assez long. Je comprends parfaitement que le temps favorable pour négocier un emprunt doit être une question qui est laissée à la discrétion du ministre des Finances lui-même. Quelquefois, il vaut mieux négocier un emprunt temporaire considérable que de tenter la chance lorsque le marché est défavorable, mais si ce dernier est dans un état avantageux, il vaut mieux négocier un emprunt permanent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis d'accord avec l'honorable député (M. Foster) sur ce point, et il est probable que l'on suivra la ligne de conduite qu'il vient d'indiquer. Mais je dois ajouter que le taux de l'emprunt temporaire que nous venons de contracter est des plus avantageux.

Deuxième résolution.

2. Que les sommes d'argent autorisées par les présentes résolutions à être prélevées par voie d'emprunt, seront aussi prélevées en conformité et en vertu des dispositions de la partie du chapitre vingt-neuf des Statuts révisés du Canada concernant la dette publique et la négociation d'emprunts autorisés par le parlement; et les sommes ainsi prélevées devront former partie du fonds du revenu consolidé du Canada; et pourvu, toujours, que le taux d'intérêt à être payé sur aucun emprunt qui sera contracté en vertu des présentes résolutions, n'excède pas quatre pour cent par année.

M. FOSTER : Je ne vois pas pourquoi mon honorable ami (M. Fielding) ne pourrait pas négocier cet emprunt à 3½ pour 100. Je crois qu'il pourrait faire cela en toute sûreté. Garder cet emprunt dans le statut comme étant négocié à 4 pour 100 ne donne pas au crédit du Canada la place qu'il devrait occuper. Je ne puis voir quelles sont les circonstances qui pourraient se présenter de nature à empêcher le gouvernement d'emprunter à 3½ pour 100 ou plus bas que 3½ pour 100. Je demande simplement s'il ne serait pas sage de baisser actuellement la limite maxima du crédit du pays à 3½ pour 100. Cela aurait certainement pour effet de relever notre crédit sous ce rapport.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que la recommandation faite par mon honorable ami (M. Foster) est bonne. Nous avons toujours placé cette limite à 4 pour 100, non pas comme indiquant la transaction réelle, mais comme marge. Je crois que nous serons tout aussi bien en sûreté à 3½ pour 100 qu'à 4. J'accepte donc la recommandation de l'honorable député, et je propose que la résolution soit modifiée en ce sens.

La motion est adoptée.

Les résolutions sont rapportées.

PREMIÈRE, DEUXIÈME ET TROISIÈME LECTURES.

Le bill (n° 148) à l'effet d'autoriser le prélèvement par voie d'emprunt de certaines sommes d'argent pour le service public.

CHEMIN DE FER DU PAS-DU-NID-DE-CORBEAU.

Bill (n° 146) à l'effet d'autoriser une subvention pour un chemin de fer à travers le Pas-du-Nid-de-Corbeau, est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité).

Sur le paragraphe (i.)

M. FOSTER : En passant, j'appelle l'attention du comité sur une innovation introduite par ces affaires du gouvernement. Il semble qu'il veut faire adopter ces actes en deux parties, une contenue dans le bill lui-même, et les autres plus importantes contenues dans la résolution. Cela a un air d'affaires que je recommande. Mais voici ce que je veux faire remarquer à mon honorable ami : Si "la compagnie, ou toute autre compagnie avec qui il pourra être conclu quelque arrangement, en construisant la dette publique et la négociation d'emprunts autorisés par le parlement; et les sommes ainsi prélevées devront former partie du fonds du revenu consolidé du Canada; et pourvu, toujours, que le taux d'intérêt à être payé sur aucun emprunt qui sera contracté en vertu des présentes résolutions, n'excède pas quatre pour cent par année.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, ils n'obtiennent aucune subvention.

M. FOSTER : Cela est-il mentionné ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est absolument là le cas.

M. FOSTER : Je ne crois pas que ce soit mentionné. Le contrat est rédigé de cette façon que la possession de ces 50,000 acres de terre est entièrement conditionnelle, mais il n'en est pas de même relativement au paiement des \$11,000 comme subvention. Il est possible que cela existe dans l'esprit de mon honorable ami, mais il vaudrait mieux que le tout serait compris dans un acte du parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parmi les conditions qui sont imposées à l'octroi de ces subsides, il y en a une qui dit qu'un arrangement devra être conclu comprenant toutes les choses contenues dans ces résolutions, toutes les conditions, tous les détails de l'arrangement qui devra être conclu. Il est déclaré que l'arrangement contiendra entre autres choses les conventions qui ne sont pas mentionnées ici. Je dois dire que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique comprend qu'elle n'obtiendra un seul dollar de subvention à moins qu'elle n'acquiert les terrains mentionnés et ne les transmette au gouvernement. Elle comprend cela, et le tout sera compris dans l'arrangement.

M. FOSTER : Mon honorable ami doit comprendre ceci : lorsque vous avez une fois adopté la loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux est tenu par cette loi tout autant que le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette dernière se lit comme suit : "Sujet aux conditions ci-après mentionnées, le gouverneur en conseil pourra accorder" et ainsi de suite. Maintenant, l'une des conditions du paragraphe (i) est la suivante : "Sujet aux conditions ci-après mentionnées," et c'est à cause de ces conditions que les \$11,000 doivent être payées. Or ces conditions peuvent être absolues ou éventuelles ; si elles sont absolues, il est évident que la compagnie est tenue de les exécuter à la lettre ; si elles sont éventuelles, elles ne sont donc pas absolues, et la compagnie n'est tenue de les exécuter que si telle ou telle chose se produit ; et il est spécifié que si la compagnie obtient des terrains, alors 50,000 acres devront appartenir au gouvernement. Lorsque ceci sera adopté, si le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas mis en possession de ces terres, il n'y a rien dans l'acte de nature à empêcher la compagnie qui construit le chemin d'obtenir ces \$11,000 par mille ; cela est une des conditions absolues. Qu'à dire à ce sujet mon honorable ami le ministre des Travaux publics ? Il s'en va en France, en Allemagne et dans tout l'univers dans le but de visiter des édifices publics....

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Je ne suis pas encore parti.

M. FOSTER : ... de sorte qu'il pourrait bien revenir architecte sous tous les rapports. Mon honorable ami aura beau visiter tous les pays du monde, et cela aux dépens du pays, que je considérerai toujours ses connaissances en fait d'architecture comme nulles, et cela, quelque intelligent qu'il soit. Mon honorable ami n'est pas un avocat, et je m'adresse aux avocats qui siègent dans cette Chambre, au ministre de la Marine et des Pêcheries. Je leur demande si des conditions sont attachées à un octroi et qu'il s'en trouve parmi elles qui soient absolues et d'autres conditionnelles, si cette compagnie s'acquitte à la lettre des conditions absolues, et éventuellement des autres, alors en tant que l'acte est concerné, si la compagnie n'obtient pas la possession de ces terrains, comme cela est une éventualité, qui ne donne pas droit aux terrains, elle a le droit de demander la subvention et doit l'obtenir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'adoption de cet acte n'a pour but que d'accorder certains droits. Il ne ne fait qu'autoriser le gouvernement, s'il juge à propos d'en agir ainsi, de conclure un arrangement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique dans le but de construire le chemin. Il n'impose aucune objection au gouvernement de le faire, et il n'accorde pas le droit au chemin de fer Canadien du Pacifique de s'adresser au gouvernement et de lui dire : "Il vous faut conclure un arrangement et vous êtes tenu de nous accorder une subvention pour la construction de ce chemin. Tout cela est laissé à l'entière discrétion du gouvernement, qui décide s'ils peuvent ou non faire cela. Les conditions contenues dans l'acte n'y ont été placées qu'après une longue discussion. Il était impossible à la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique

M. BLAIR.

de convenir absolument qu'elle devrait transférer ces terres, parce qu'elle n'était pas bien certaine qu'elles lui appartiendraient, mais il est bien clairement compris qu'à moins que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'acquière ces terrains, elle n'aura pas droit de recevoir un seul dollar de subvention du gouvernement, et je déclare formellement à ce comité qu'une condition de cette nature se trouvera dans l'arrangement, si nous sommes plus tard en état de conclure ce dernier.

M. FOSTER : Mon honorable ami a reconnu en entier le principe sur lequel je base ma prétention. Il a clairement déclaré que dans le cas où la compagnie ne pourrait pas obtenir les terrains, elle ne serait pas en état de transférer les 50,000 acres. Mais le ministre dit que cet acte ne l'oblige pas à conclure aucun contrat. Nous plaçons \$3,630,000 entre les mains de ce gouvernement et nous votons cet argent d'après certaines conditions. Le ministre dit qu'il y a une de ces conditions qui déclare qu'aucun arrangement ne sera conclu à moins que la compagnie ne soit en état de transférer les terrains. Voilà une éventualité. Je demande à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux, s'il est bien compris que si le chemin de fer Canadien du Pacifique ne peut garantir 50,000 acres de ces terrains, le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau ne sera pas construit sujet à ces conditions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau n'obtiendra aucune subvention du gouvernement dans ces conditions, ou en lui accordant \$11,000 par mille, sans que le tout soit soumis à l'approbation du parlement, à moins que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne soit en état de transférer 50,000 acres de terrains houillers au gouvernement.

M. FOSTER : Il me semble que si c'est le parlement qui doit fixer les conditions, il devrait les rendre absolues, et non pas les laisser à la discrétion du ministre des Chemins de fer et Canaux. La question que nous sommes à étudier est importante, et nous devons en poser les conditions aussi clairement que possible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que veut proposer l'honorable député (M. Foster) ? La question à laquelle il a fait allusion a été longuement discutée, tant par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique que par nous-mêmes. Toutefois, si l'honorable député a quelques suggestions à faire, qu'il les fasse connaître, et je verrai si je puis consentir à les ajouter à l'acte. Mais je dois dire que toute addition aux termes du contrat déjà existant devra contenir l'éventualité suivante c'est-à-dire si le chemin de fer Canadien du Pacifique sera en état d'y consentir.

M. FOSTER : Lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux a présenté cette proposition et a recommandé à la Chambre d'accorder \$11,000 par mille, il n'a pas fait autant de restrictions.

La grande recommandation du ministre était que nous aurions 50,000 acres de terres, et que cela exclurait toute possibilité d'un monopole de la houille. Or, il semble que ce n'est là qu'une condition. Laisser l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux arranger les conditions en dehors

du parlement, ce serait lui donner le droit en définitive, qu'accorder les \$11,000 par mille sans obtenir ces 50,000 acres de houillères qui devaient être une des principales conditions de compensation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je crois que l'honorable monsieur (M. Foster) a parfaitement raison de porter cette affaire à l'attention du comité, mais la substance de ces résolutions est le résultat d'un grand nombre de consultations entre les avocats des deux côtés et les gérants du chemin de fer Canadien du Pacifique. Chaque mot de ces résolutions a été posé avec soin, et je ne saurais actuellement concevoir quels autres termes on aurait pu employer pour les exprimer. Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas encore, dans un sens légal ou technique, la possession de ces terres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a même pas encore de contrat avec le chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Mais ils disent qu'ils seront en état de mettre à effet la convention, et nous disons que toute la condition de l'octroi de cette subvention est que nous aurons le contrôle de 50,000 acres de terres.

M. FOSTER : S'ils ne peuvent pas avoir ces terres, ils ne peuvent avoir la subvention. Pour ma part, je ne voudrais jamais consentir, je n'ai jamais consenti à un arrangement accordant une somme d'argent aussi considérable au chemin de fer Canadien du Pacifique, à moins que ce ne soit à la condition que nous obtenions une telle étendue de ces terres à houille qu'on obvie à la possibilité de créer un monopole à l'avenir. Il me semble qu'on ne saurait employé aucun autre langage dans les résolutions pour en mieux exprimer la signification.

Je pourrais suggérer des mots en bon anglais qui exprimeraient l'intention, qu'une condition absolue, de l'octroi de \$11,100 par mille serait que 50,000 acres de ces terres à houille soient remises à l'Etat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est très facile de suggérer des paroles et de proposer de les incorporer dans cette proposition, mais l'honorable député (M. Foster), n'a pas passé par les négociations. Voici la situation : Le chemin de fer Canadien du Pacifique avait une convention avec la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise en vertu de laquelle le chemin de fer Canadien du Pacifique avait droit de recevoir 5,000 acres de terres et seulement 5,000 acres. Lorsqu'il vint négocier avec nous et qu'il entendit les conditions que nous lui imposions, il a dit : "Nous n'avons pas 50,000 acres de terres, nous n'avons que 5,000 acres." Nous répondîmes : Vous pouvez faire un arrangement pour 50,000 acres de terres, et si vous n'entrez pas de nous donner 50,000 acres de terre, vous n'aurez pas cette subvention." Il dit : "Si vous incorporez cela dans la convention maintenant, le chemin de fer Canadien du Pacifique se trouvera complètement à la merci et sous le contrôle du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise.

M. FOSTER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré d'une manière absolue et le ministre de la Marine et des Pêcheries l'a répété, qu'à moins qu'on ne donne 50,000 acres, ce contrat ne sera pas signé. Avec la déclaration du ministre des Chemins de fer et Canaux et du ministre de la Marine et des Pêcheries, qui est une déclaration du gouvernement soufflée à l'oreille du Sud de la Colombie-Anglaise, le chemin de fer Canadien du Pacifique est tout autant à la merci du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise qu'il le serait en vertu d'aucune convention rendue absolue dans ce présent contrat. Mais maintenant toute cette certitude d'obtenir ces 50,000 acres de terres tombe dans le domaine des éventualités, et on doit l'étudier avec crainte et en tremblant parce que ce chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise tiendra le chemin de fer Canadien du Pacifique à sa merci. J'aimerais beaucoup savoir quel sorte de festin cette Compagnie de chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise va faire. Elle ne construit pas de chemin de fer ; elle obtient 250,000 acres de terres d'une valeur incalculable ; elle ne peine pas, elle ne fait rien, et jusqu'à présent le ministre des Chemins de fer et Canaux se demande gravement s'il ne tiendra pas la corporation du chemin de fer Canadien du Pacifique sous le pouce de l'autre, relativement à l'obtention de ces 50,000 acres de terres. Toute la volonté explicite et la détermination du ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsqu'il a proposé ce crédit à la Chambre, se sont envolées en fumée, et cette Compagnie de chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, avec ses énormes privilèges et sa concession de 250,000 acres de précieuses terres à houille va tenir dans ses serres le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. SPROULE : Je désire demander au ministre quelle est la nécessité d'inscrire la clause relative à la disposition du reste des terres à tel prix que le gouverneur en conseil pourra décider : si, comme le dit le ministre, ils ne devaient avoir que 5,000 acres par mille et si elles doivent être remises au gouvernement. Il n'y aura évidemment aucun reste de terres à disposer, et ce règlement crée une fausse impression dans la Chambre et dans le pays, parce qu'on pourrait croire qu'ils obtiennent les 450,000 acres, tandis qu'en réalité ils ne reçoivent par mille que 5,000 acres qu'ils passent au gouvernement. Je m'oppose à cela, d'abord parce que ce n'est pas dans l'acte. Nous n'avons qu'une partie de l'acte comme acte législatif et ensuite nous adoptons des résolutions qui ne sont pas dans l'acte, mais qui y seront ajoutées lorsqu'il sortira de cette Chambre. C'est dans les usages du parlement une innovation à laquelle cette Chambre ne devrait pas consentir. Ce n'est pas juste envers nous et c'est très irrégulier. Il était évidemment prévu par une disposition de la résolution que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'aurait pas le plein montant qu'il était représenté devoir obtenir du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise. Il me semble que la transaction est celle-ci : Quels que soient les propriétaires du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise que ce soit Jaffrey et Cox comme la presse le dit, ils ont fait un magnifique marché avec ce gouvernement, et un magnifique marché avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise. Ils obtiennent d'abord 250,000 acres de terrains houillers de la population de la Colombie-Anglaise, pour la construction de cette ligne, et ensuite, ils font un mar-

ché en vertu duquel ils abandonnent 50,000 acres de terres et gardent 200,000 acres, pour eux. Puis ils amènent ce gouvernement à fournir le reste de la subvention nécessaire: à la construction de ce chemin. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise leur donna 250,000 acres, croyant qu'il était nécessaire de les donner pour avoir le chemin de fer; mais les gens qui ont le contrôle de cette compagnie ont réussi dans une affaire dans laquelle ils empochèrent le produit de 200,000 acres, de ces terrains houillers, et font construire le chemin de fer en donnant 50,000 acres. Il y a dans les coulisses quelqu'un qui dirige bien joliment cette affaire, et si ce n'est pas un grand vol, ce sera du moins pour eux une magnifique spéculation dont le pays ne retirera aucun avantage.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que voulez-vous dire par là ?

M. SPROULE : Je dis qu'ils obtiennent 250,000 acres de terres du gouvernement de la Colombie-Anglaise s'ils construisent ce chemin de fer.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Beaucoup plus que cela.

M. SPROULE : Ce sont les terrains miniers.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a 250,000 acres évaluées comme terrains houillers.

M. SPROULE : Des terrains houillers qu'ils reçoivent. Ils nous donnent 50,000 acres et gardent 200,000 pour eux, et ils font certainement une bonne affaire. Le ministre nous dit qu'il a décidé que nous ne ferions aucun arrangement pour la construction de ce chemin de fer, sans l'entente formelle que ces terres nous seront données. Cependant, l'acte dit qu'ils ne nous donneront ces terres que s'ils les obtiennent. Si ce gouvernement était défait, ou si le ministre des Chemins de fer et Canaux mourait, et si un autre le remplaçait, nous n'aurions rien pour nous appuyer à part le simple acte du parlement, et l'acte dit seulement, que s'ils n'obtiennent pas les terres ils ne seront nullement obligés de nous en donner. Nous serions néanmoins appelés à payer \$11,000 par mille tout de même. Dans ces circonstances, les dispositions que le gouvernement dit avoir prise pour empêcher un monopole des terres houillers ne valent rien du tout.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable monsieur (M. Sproule) n'a pas saisi les faits relatifs à ce transfert, car sans cela il ne l'aurait pas critiqué comme il l'a fait. Il paraît être sous l'impression que 250,000 acres seulement, ou quelle que soit leur quantité, de terrains houillers devront être gagnées comme subvention pour ce chemin. Les faits sont tout autres. La subvention qui a été promise par le gouvernement de la Colombie-Anglaise à la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise s'élève à 20,000 acres par mille, et pour 300 milles, cela formerait 6,000,000 d'acres.

M. SPROULE : J'ai compris que 400,000 acres de terrains miniers était incluses dans le chiffre.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Incluses dans les six millions d'acres se trouveraient les terrains houillers qu'on évalue à 250,000 acres.

M. SPROULE.

M. SPROULE : Et sur ces 250,000 acres, le gouvernement devra recevoir 50,000 acres?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et sur les terrains houillers, qu'elles s'élèvent à 250,000 acres ou moins, le gouvernement devra recevoir 50,000 acres. Le reste des terres dont il est parlé ici, et dont le gouvernement se chargera de réglementer la vente et de fixer le prix, se compose en grande partie de terres à bois qu'on pourrait peut-être désigner comme des terrains miniers autres que les terrains houillers. Nous nous sommes donnés ce pouvoir afin d'empêcher ces terres à bois ou ces terres minières d'être tenues par la compagnie comme un monopole. Or, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique obtient de la Compagnie du Sud de la Colombie-Anglaise en vertu de leur convention, toutes les terres excepté les terres houillères. Par conséquent, supposant que l'étendue des terrains houillers serait de 250,000 acres, ils obtiendraient les six millions d'acres moins les 250,000 acres. Or, sur ces 250,000 acres, ils se sont engagés envers nous d'obtenir de la Compagnie du Sud de la Colombie-Anglaise 50,000 acres au lieu de 5,000 comme il était stipulé en premier lieu, et ils nous transporteront ces 50,000 acres. L'ex-ministre des Finances dit que cette convention ne contient pas une déclaration explicite que l'obtention de ces 50,000 acres sera une des conditions qui précédera l'octroi de sa subvention à la compagnie. Ce sujet a été très longuement discuté entre les représentants de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et ceux qui agissaient au nom du gouvernement et j'étais du nombre; et les gens du chemin de fer Canadien du Pacifique nous ont dit: Si vous insistez pour incorporer dans ce mémoire la condition que nous devons donner les 50,000 acres à tous hasards, qu'ils aient été ou non gagnés du gouvernement de la Colombie-Anglaise, qu'ils aient été ou non reçus aux termes de l'arrangement avec la Compagnie du Sud de la Colombie-Anglaise, vous mettez la Compagnie du Sud de la Colombie-Anglaise en état de nous imposer n'importe quelles conditions elle voudra, parce qu'elle verra que nous sommes engagés envers le gouvernement d'une manière absolue et elle nous dira: accordez-nous ces terres ou nous ne remuons pas un doigt. A cela nous avons répondu: C'est assez raisonnable mais néanmoins vous devrez vous considérer comme absolument engagés, lorsque cette convention sera signée, à accepter la condition que vous devrez acheter 50,000 acres et les transférer au gouvernement car autrement, nous ne paierons pas un dollar de la subvention. Ils ont accepté.

L'honorable monsieur dit: vous rendez cela public maintenant. C'est vrai nous le rendons public; mais plusieurs jours se sont écoulés depuis que ces conditions ont été acceptées, et je crois que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique s'est mise immédiatement à l'œuvre aussitôt que nous nous sommes entendus, et je ne doute pas qu'à l'heure présente un nouveau contrat a été signé entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et le Sud de la Colombie-Anglaise de sorte que toute annonce faite aujourd'hui et qui pourra être communiquée au Sud de la Colombie-Anglaise n'aura vraisemblablement aucune des conséquences que j'ai mentionnées il y a quelque temps et qu'elles auraient eues à l'époque où ces négociations ont eu lieu. Quant à savoir si le Sud de la Colombie-Anglaise obtient ces terres

du gouvernement de la Colombie-Anglaise sans une considération suffisante, c'est une affaire qui ne nous regarde pas. Après mûre délibération, nous sommes arrivés à la conclusion que nous ne serions pas justifiables de désavouer l'acte et voyant que le gouvernement de la Colombie-Anglaise avait bien voulu donner à la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise tous ces privilèges et cette concession de terres, nous n'avions pas à nous occuper s'il les donnait imprudemment ou non. Tout ce que nous avons cru de notre devoir de faire, en tenant compte de l'intérêt public en général, a été de voir à ce que nous exerçons un contrôle suffisant sur ces terres pour les empêcher d'être possédées comme un monopole. Nous n'avons pas cru être obligés d'aller au delà, et il est tout à fait hors de question de dire que la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise obtient 200,000 acres de terres houillères pour rien. Je ne sais pas si ce qu'elle dit est correct ou non; mais elle dit qu'elle a dépensé \$100,000 pour sa charte, et pour développer ces terres, et pour la construction du chemin de fer. Ce que soit vrai ou non, je n'en sais rien. M. J.-D. Chipman m'a informé que la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise dont son beau-frère, aujourd'hui décédé, à Toronto, était membre, avait payé \$100,000 en espèces dans cette entreprise. De sorte qu'elle n'obtient pas les terres pour rien comme dit l'honorable monsieur. Je ne sais pas si c'est une considération raisonnable; je n'y suis pas intéressé. Tout notre intérêt en ce qui concerne nos pouvoirs, consiste à voir qu'il n'existe aucun monopole de terres houillères ou de toutes autres terres obtenues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je crois que nous avons atteint ce but.

M. FOSTER: Je dois dire que je crois que c'est le plus extraordinaire exposé d'une affaire que j'aie encore entendu faire de la part d'un ministre de la Couronne. En premier lieu, l'honorable monsieur a essayé de jeter sur moi la responsabilité de placer la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à la merci de la Compagnie du Sud de la Colombie-Anglaise. Eh bien! M. l'Orateur, qui a mis la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à la merci de la Compagnie du Sud de la Colombie-Anglaise? L'honorable ministre des Chemins de fer lui-même il y a dix ou quinze jours lorsqu'ils a dit formellement, maintes et maintes fois, que cette subvention ne serait pas payée tant que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'aurait pas acheté 50,000 acres de ces terres houillères et ne les aurait pas cédées au gouvernement. Toute son argumentation s'appuyait sur cela. Partant de cette base, son argumentation s'appuyait non pas sur une supposition, mais sur une certitude. Qu'a-t-il dit:

Je ne connais pas très bien les détails de l'arrangement conclu entre la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise et le chemin de fer Canadien du Pacifique, mais je sais très bien d'après les renseignements que j'ai reçus de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qu'elle sera en état de mettre à exécution les conditions de la proposition que nous leur faisons, savoir, la condition que nous leur imposons avant qu'elle puisse recevoir aucune subvention pour ce chemin de nous donner un titre de propriété pour 50,000 acres de ces terres houillères.

La déclaration du ministre engageait le gouvernement. Les fils sont tous tendus. Les gérants du Sud de la Colombie-Anglaise, même s'ils se trou-

vaient beaucoup plus loin que Toronto, pourraient en très peu de temps obtenir la déclaration du ministre, et s'il voulait pressurer la compagnie, quel meilleur instrument de pression pouvait-il avoir que la déclaration que le ministre des Chemins de fer et Canaux a faite en parlement en face du pays tout entier que 50,000 acres de terres devaient venir avant que l'on pût régler ce contrat? C'est l'honorable monsieur lui-même qui a mis la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à la merci de la compagnie du Sud de la Colombie-Anglaise, si cela s'est fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'honorable monsieur dit que j'ai déclaré en Chambre que 50,000 acres seraient reçus de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avant que le contrat soit donné. Je n'ai pas dit cela.

M. FOSTER: Avant qu'aucune subvention soit payée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: C'est une autre chose.

M. FOSTER: Mon honorable ami, comme homme d'affaires, veut-il déclarer que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique entreprendra de construire le chemin, sans une forte et ferme convention qu'elle recevra \$11,000 par mille?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Non, elle veut une forte et ferme convention.

M. FOSTER: Eh bien! mon honorable ami donnera-t-il le contrat avant de faire ces conditions avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je me plains de ce que vous m'attribuez un langage différent de celui que j'ai tenu.

M. FOSTER: L'honorable ministre donnera-t-il l'entreprise à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avant de faire remplir entièrement cette condition?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Non, certainement.

M. FOSTER: Il y a cinq minutes, il a déclaré que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'aurait pas un dollar de cette subvention avant qu'elle ait déclaré clairement et absolument qu'elle obtiendrait ces 50,000 acres et les remettrait au gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je le dis encore.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Vous n'écoutez pas son argumentation et vous continuez à parler en supposant qu'il a fait une déclaration qu'il n'a pas faite. Il vous a dit qu'il mettrait cette clause dans le contrat dont vous parlez.

M. FOSTER: Et ensuite, il dit qu'il fera le contrat sans cette disposition.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Non, il n'a rien dit de semblable.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** : Ce sera inscrit au contrat.

M. FOSTER : Mon honorable ami a dit cela le 18 juin. Puis, mon honorable ami a fait la déclaration qui met la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, comme il dit, à la merci du Sud de la Colombie-Anglaise, qui la pressurera relativement à ces 50,000 acres de terre. Il ne peut sortir de là. La difficulté provient de ce que le 18 juin, le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré dans cette Chambre comme une certitude ce qu'il dit aujourd'hui être une éventualité ; et maintenant pour se tirer d'embarras, il la représente de nouveau comme une certitude. Il dit que depuis sa déclaration du 18 juin, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été à l'œuvre, et il n'a aucun doute qu'il a été conclu un arrangement en vertu duquel la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique s'est assurée qu'elle obtiendra ces terres ; et maintenant il dit qu'il ne faut pas mettre cette condition, parce qu'elle mettra la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à la merci du Sud de la Colombie-Anglaise qui la pressurera à propos de ces terres.

Ce sont là les difficultés dans lesquelles l'honorable monsieur et son parti se mettent en faisant de temps à autre des déclarations qui diffèrent les unes des autres. Lorsque l'honorable monsieur a été dans la Colombie-Anglaise il n'y avait pas d'expressions trop fortes pour lui. Il était devant des foules d'admirateurs et déclarait que la Compagnie du Sud de la Colombie-Anglaise possédait un privilège infâme par sa charte, et avait toutes ces terres de prix pour rien. Aujourd'hui mon honorable ami n'a aucun intérêt dans le Sud de la Colombie-Anglaise et dit qu'il n'a rien à y voir. Il dit qu'elle a probablement payé \$100,000 pour tout ce bloc de 250,000 acres de terrains houillers de grande valeur. Lorsqu'il se trouvait dans les montagnes de la Colombie-Anglaise, il rugissait comme un lion ; et lorsqu'il est de retour ici, il est aussi paisible qu'une jeune colombe.

Lorsque l'honorable monsieur se trouvait dans les montagnes, il inspira au cœur de chaque mineur et prospecteur, et de chaque ardent habitant de la Colombie-Anglaise ce sentiment d'espérance : voici un homme qui est décidé à faire construire un chemin de fer par l'Etat. Mais lorsqu'il revient ici, ses collègues ne prennent au collet et lui disent froidement que le chemin sera construit par le chemin de fer Canadien du Pacifique, moyennant une subvention de \$11,000 par mille. Quelle consolation l'honorable monsieur va-t-il donner au mineur de Rossland, là-bas à Rossland, qui a ici quelque correspondant rempli d'admiration—l'honorable monsieur n'est probablement pas dans la Chambre dans le moment—qui chaque jour envoyait une dépêche comme suit : Blair reste ferme ; Blair ne veut pas parler à Shaughnessy et Van Horne ; Blair est décidé à voir à ce que la Colombie-Anglaise obtienne ses droits. L'autre soir, une grande assemblée a eu lieu à Trail, qui a envoyé des télégrammes à l'homme qui devait rester ferme en faveur de la Colombie-Anglaise et voir à ce qu'elle eût ce qu'elle voulait, demandant pourquoi la proposition Heinze n'était mise en vigueur. L'honorable monsieur était corps et âme en faveur de cette proposition mais aujourd'hui la population de Trail a une bonne occasion de se repentir de la confiance implicite qu'elle avait dans cet homme qui

Sir **LOUIS DAVIES**.

devait défendre leurs droits avec tant de fermeté. Et cependant il n'y a pas de doute qu'aujourd'hui et demain on enverra ces mêmes télégrammes : Blair restera ferme ; Tupper traité haut la main.

M. SPROULE : En dépit de tout ce qui a été dit, je prétends encore que nous devons insérer dans le bill une disposition qui obligerait de nous transférer ces terres :

Que si la compagnie, ou toute autre compagnie, avec laquelle elle aura fait quelque convention sur le sujet, vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient comme subvention, de la part du gouvernement de la Colombie-Anglaise, des terres qui, d'après l'opinion du directeur de la commission géologique du Canada (exprimée par écrit), sont des terres houillères, alors la compagnie fera transférer à la Couronne, pour l'avantage du Canada, une partie de ces terres jusqu'à concurrence de cinquante mille acres, ces terres devant avoir une valeur égale par acre, comme terres à houille, au reste de ces terres.

C'est la phraséologie pure et simple de la résolution, et ce serait obligatoire si ce bill est adopté. Peu importe tout contrat que le conseil des ministres pourra passer avec la compagnie, voilà la phraséologie pure et simple de la résolution, et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en réclamera l'interprétation juste. Avant d'adopter ce bill, il me semble que nous devrions insérer une disposition stipulant que les terres seront transférées au gouvernement.

Il y a une autre particularité dont je désire dire un mot. La province de la Colombie-Anglaise a donné une certaine étendue de terre pour la construction du chemin de fer. La compagnie a convenu de le construire pour cet équivalent, que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a cru suffisant sans autre aide de la part du Canada. Le gouvernement fédéral, en passant les contrats pour la construction d'un chemin de fer dans la Colombie-Anglaise doit tenir compte de l'équivalent donné par la province. La quantité donnée par la province est 250,000 acres de terre à houille, et sur ce chiffre nous n'aurons droit qu'à 50,000 acres. La compagnie gardera pour elle les 200,000 acres. Mais avons-nous formellement ces 50,000 acres ? Non. Le bill prescrit que nous les aurons si le chemin de fer Canadien du Pacifique les a. Le bill ne dit pas que nous les aurons absolument, de sorte que le gouvernement fédéral peut ne pas avoir aucune de ces terres houillères. Or, nous avons appris que ces terres houillères étaient perdues et que le chemin de fer Canadien du Pacifique y avait un droit absolu.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** : Comment cela est-il possible, puisque la subvention en terres ne sera gagnée que lorsque le chemin de fer sera construit ?

M. SPROULE : Ce bill prescrit qu'il sera construit. La présomption est que le chemin va être construit, afin de gagner la subvention donnée par le gouvernement provincial. Nous présumons que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique construira cette ligne, mais elle peut ne pas le construire à la satisfaction du gouvernement de la province, et elle n'aura que la subvention accordée par le gouvernement fédéral. Dans ce cas, nous n'aurons pas de terrains houillers, et il n'y a aucune disposition de nature à empêcher les monopoles, car les propriétaires de la charte du chemin

de fer du Sud de la Colombie-Anglaise exploiterait les terres houillères partout. J'aimerais avoir les noms des messieurs qui détiennent aujourd'hui la charte du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, afin de savoir qui ils sont et connaître les influences qui sont à l'œuvre pour empêcher le pays d'obtenir ses droits. Nous devons savoir s'il est vrai que le *Globe* et le chemin de fer Canadien du Pacifique sont aux mains de cette compagnie. Nous devons savoir qui négocie l'entreprise et quels sont les personnages qui font tout mouvoir. Et si nous avions cette information nous pourrions constater que quelques-uns des membres de cette Chambre et du Sénat sont à la tête de ce marché.

M. WALLACE : Je demanderai au ministre des Chemins de fer et Canaux si le chemin de fer Canadien du Pacifique, en sus de ces 6,000,000 d'acres de terre, possède en même temps le droit aux minéraux sur cette étendue.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le droit aux minéraux passera sans doute au cessionnaire du sol, soumis aux règlements relatifs aux mines et autres conditions que le gouvernement provincial pourra imposer—c'est-à-dire, sauf et excepté les métaux royaux, l'or et l'argent. Les autres minéraux seront soumis à une commission ou droit de royauté payable au gouvernement de la Colombie-Anglaise, et je crois qu'il y a une condition applicable à toutes les terres accordées à titre de subventions, savoir, que ces terres seront vendues sur demande, à un prix qui n'excédera pas \$5 par acre. C'est mon impression.

M. WALLACE : Ainsi, nous devons comprendre que le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, ou n'importe qui aura ces six millions d'acres de terre, a en même temps non seulement les terres et forêts, mais aussi le droit exclusif à dix mille milles carrés—car c'est la superficie d'un octroi de terre de 20,000 acres pour 350 milles—du sol le plus riche de la Colombie-Anglaise, et aura le pouvoir d'exclure un mineur ou prospecteur qui pourra venir....

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

M. WALLACE : Mais l'honorable ministre nous l'a dit. Il nous dit que la compagnie devient propriétaire absolu, aux mêmes conditions et soumise aux mêmes règlements que les mineurs exploitent un claim.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je n'ai pas dit cela.

M. WALLACE : L'honorable ministre a dit qu'elle serait soumise aux règlements de la province relatifs aux mines. Ces règlements stipulent que le mineur pourra aller sur les lieux choisir un claim et ensuite il a certaines conditions à remplir. Le chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, ou le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou n'importe qui aura six millions d'acres de terre, prend la place du gouvernement de la province, en ce qui concerne le droit exclusif à la possession, et personne ne peut aller sur les lieux et exploiter ces mines parce que le droit du gouvernement provin-

cial est transféré. De sorte que dix milles carrés de ce qui est reconnu être le terrain minier le plus riche de l'univers, je crois, seront donnés absolument à ces intéressés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Personne n'a-t-il le droit d'aller sur les terres de la Couronne et d'y jalouser un claim ?

M. WALLACE : Pas sur ces terres, je présume, si le franc-alleu est transféré—non seulement le franc-alleu dans les terres et forêts, mais dans les minéraux en même temps.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Sauf toujours l'or et l'argent.

M. FOSTER : Ils ne vont pas avec le sol.

M. WALLACE : Mais l'honorable ministre nous a dit que le droit aux minéraux est transféré avec le sol.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sauf les métaux précieux, qui sont réservés dans tous les cas—c'est mon opinion.

M. WALLACE : Le ministre ne peut que donner son opinion. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a demandé au ministre qui étaient ces membres de la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, ces enfants gâtés de la fortune, qui ont, ainsi que l'a dit l'ex-ministre des Finances (M. Foster), acquis un immense domaine sans rien faire pour cela. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a beaucoup parlé de cette compagnie mythique et du fait qu'elle a dépensé \$100,000 en commençant à construire un chemin de fer. Je ne crois pas qu'elle ait dépensé un dollar en construisant un chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'a rien à faire avec le sujet.

M. WALLACE : S'il importe peu au gouvernement que cet argent ait été, oui ou non, dépensé, il se trouve dans la même position que lorsqu'il avait le pouvoir d'opposer le veto au bill le plus inique, un bill que le ministre des Chemins de fer et Canaux a lui-même dit, dans la Colombie-Anglaise, être une infamie....

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. WALLACE : Ne sont-ce pas ses paroles, ou a-t-il tenu un langage plus énergique ?

M. FOSTER : Il est juste de dire que l'honorable ministre (M. Blair) avait un *locum tenens* qui a employé beaucoup de paroles énergiques.

M. WALLACE : En tout cas, il avait un méchant associé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Qui était trop fort pour l'honorable député (M. Foster).

M. FOSTER : C'est vrai ; la vertu n'a pas toujours le dessus.

M. WALLACE : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que ces messieurs ont dépensé \$100,000. Il a répété cela plusieurs fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais répéter à l'honorable député ce que j'ai dit, s'il peut citer mes paroles avec exactitude. J'ai dit que j'avais su que ces gens avaient dépensé cette somme. Mais je n'ai pas dit qu'ils l'avaient dépensée à ma connaissance personnelle.

M. WALLACE : L'honorable ministre a fait cette assertion sans que personne de ce côté-ci la lui ait demandée, et il a fait valoir ce fait comme un mérite de la part de ces hommes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Wallace) fait erreur.

M. WALLACE : Comment auraient-ils pu dépenser \$100,000 dans cette entreprise ? Ils n'ont pas exécuté de travaux. Ils sont tout simplement intervenus entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui est à construire ce chemin, et qui aura, évidemment, une part énorme des bénéfices qui seront réalisés.

Maintenant, au sujet de la question générale de la construction du chemin, le ministre en présentant cette mesure à la Chambre a insisté sur la nécessité qu'il y avait de construire ce chemin de fer. Il nous a dit que la valeur des produits minéraux de la Colombie-Anglaise s'était élevée l'année dernière à plus de \$7,000,000, qu'elle avait plus que doublé depuis les trois ou quatre dernières années, et que la plus grande partie de l'augmentation était dans le district de la Koutanie-ouest, et qu'il était essentiel pour le développement de ce district de fournir des communications par chemin de fer. En conséquence, la conclusion était que le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau devait être construit et construit sans délai. Mais quand propose-t-il qu'il soit construit ? Il propose que 200 milles du chemin soient construits vers la fin de 1898. Et quand les autres 130 milles seront-ils construits ? Je lui demanderai s'il a fait un calcul au sujet du paraclèvement de cette partie de la ligne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien n'a été décidé au sujet de la construction d'une partie quelconque du chemin. Le conseil des ministres n'a pas fixé l'époque de l'achèvement d'une partie quelconque. J'ai dit que je prévoyais que les premiers 100 ou 110 milles seraient construits vers la fin de l'année courante, et que la ligne jusqu'au lac Koutanie serait construite vers la fin de l'année prochaine. Quant au reste nous n'avons rien décidé.

M. WALLACE : Où est le terminus du chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A Nelson.

M. WALLACE : C'est-à-dire au lac Kootanie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le chemin sera à près de 60 ou 80 milles, peut-être 100 milles de Nelson. Il sera construit le long du bord du lac sur une distance considérable.

M. WALLACE : Le ministre a dit que les premiers 100 milles seraient construits vers le 1er janvier prochain, et il est projeté de le terminer jusqu'au lac, 200 milles, vers la fin de 1898.

M. WALLACE.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que nous espérons.

M. WALLACE : Ensuite, à quel point les 330 milles aboutissent-ils à Nelson ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis sous l'impression qu'il y a 210 milles au lac Kootanie ; ensuite le reste de la distance se trouve entre Nelson et ce point où le chemin touche d'abord au lac.

M. WALLACE. Il ne peut pas y avoir 100 milles, ni rien de semblable, car le lac n'est pas à plus de 50 ou 60 milles au nord de Nelson.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est au sud de Nelson.

M. WALLACE : C'est encore pire, car il n'y a certainement pas 100 milles entre Nelson et la frontière. Il devrait y avoir un calcul plus exact que celui que l'honorable ministre a fourni à la Chambre. L'honorable ministre a fait valoir la nécessité absolue qu'il y avait de construire ce chemin de fer du Pas-du-Nid-du-Corbeau et tout son raisonnement tendait à faire croire à la Chambre qu'il n'y avait pas d'autres voies de communication. Il a parlé de ces autres voies de communication plus tard et incidemment, mais toute son argumentation au commencement de son discours a été qu'il fallait construire un chemin de fer si on voulait développer ce pays. Je vais citer une ou deux de ses observations :

Vous ne pouvez pas espérer que le développement précéderait la construction de chemins de fer et l'établissement de facilités de transport. L'un ne va pas sans l'autre, c'est vrai, mais le développement dépend de l'établissement de ces facilités nécessaires.

Et de plus :

Nous devons avoir le chemin de fer, si nous voulons développer ce pays au sujet de ses ressources, qui, je suis porté à croire, me font à des données indiscutables, sont réellement inépuisables.

Quiconque lira son discours sera étonné de constater que ce pays a été développé en grande partie en construisant des chemins de fer et en utilisant ces deux magnifiques nappes d'eau, les lacs Koutanie à l'est, coulant du nord au sud, et les lacs Arrow et la rivière Colombie à l'ouest, parallèle aux deux, fournissant des voies de communication pour le transport du trafic à un prix plus réduit que les chemins de fer peuvent le transporter, allant à des endroits où des chemins ne peuvent pas être facilement construits. De sorte que nous avons aujourd'hui dans ces deux lacs sillonnés de steamers développant le commerce, des facilités de transport dont l'honorable ministre n'a jamais parlé.

Nous y avons un certain nombre de lignes de chemin de fer. A partir de Spokane, du côté américain, nous avons une ligne de chemin de fer se dirigeant sur Nelson dans la Colombie-Anglaise, touchant la partie sud de la grande région argentine de la Colombie-Anglaise ; nous avons une ligne d'embranchement sur Rossland, qui est le centre, peut-être de la région aurifère à l'ouest du lac Kootanie. Il est vrai que cela vient de sources américaines, transportant le trafic en grande partie aux Etats-Unis néanmoins c'est le développement de ce pays au moyen de chemins de fer.

Et qu'avons-vous de plus ? Nous avons cette ligne directe entre Trail et Rossland, et nous avons

la ligne plus longue et plus avantageuse entre Kaslo et Slocan-City, dans le cœur même de la région argentine. Ces lignes de chemin de fer sont reliées soit au moyen de communications par eau ou se raccordant à d'autres lignes de chemin de fer qui développent ce pays.

La construction du présent chemin de fer peut être jugé nécessaire pour d'autres raisons, pour amener le commerce au Canada, et pour fournir un approvisionnement de houille nécessaire pour développer ce pays, cependant il se couvre rapidement aujourd'hui de facilités par chemin de fer.

Qu'avons-nous encore de plus? Nous avons la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui développe ce pays au moyen de voies ferrées et d'une ligne de steamers qu'elle a achetés. Partant de la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique à Revelstoke, elle a une ligne jusqu'à Arrowhead. Ensuite elle a une communication par eau jusqu'à Nakusp sur un lac très profond, ensuite une voie ferrée à partir de Nakusp jusqu'à la région argentine, distance de 30 à 40 milles, et elle continue cette ligne pour y faire raccordement à une autre ligne. Entre Robson et Nelson en construisant une couple de tronçons, elle aura une communication ininterrompue par chemin de fer, non seulement jusqu'à la région argentine de la Slocan, mais jusqu'à Rossland.

Si la présente ligne est construite jusqu'à Kootanie à la fin de l'année prochaine, nous pouvons être sûrs qu'elle le sera jusqu'à Nelson, pour faire raccordement avec le réseau de chemins de fer, de sorte que l'année suivante, c'est-à-dire en 1900, nous aurons ce raccordement de chemins de fer au moyen du chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Mais nous pouvons l'avoir durant la présente saison avec un peu d'énergie et un peu de dépenses de la part du chemin de fer Canadien du Pacifique sur les lignes que la compagnie construit aujourd'hui; et nous pouvons avoir ces petits tronçons de chemin qui relieront le chemin de fer canadien du Pacifique entre Revelstoke sur la ligne-mère et Rossland, le centre de la région aurifère. Nous avons maintenant relié la région argentine à Slocan, et nous pouvons faire consentir la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à bien peu de frais, à pénétrer dans ces deux grands centres des régions argentine et aurifère de la Colombie-Anglaise sans les dépenses énormes que le marché que nous discutons occasionnera au pays.

Mais si vous examinez ce marché, que constatez-vous? En premier lieu, en le comparant avec celui que l'ex-gouvernement a passé il y a un an ou deux, vous constatez qu'il est moins avantageux, bien que le ministre des Chemins de fer et Canaux eût dit à la Chambre qu'il avait fait le meilleur marché possible, qu'on ne pouvait pas obtenir de conditions plus favorables de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Les conditions qui ont été présentées à la Chambre il y a un an, par l'ex-gouvernement, n'engageaient pas la Chambre, n'engageaient pas le parti conservateur, parce qu'elles n'ont pas été réellement présentées à la Chambre pour être examinées, mais simplement inscrites sur l'ordre du jour comme étant la proposition, je présume, adoptée par le gouvernement de cette époque et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Mais quel était ce marché? S'agissait-il de \$11,000 par mille, ainsi que le propose aujourd'hui l'honorable ministre? Non, le gouvernement devait

accorder une subvention de \$5,000 par mille, soit \$1,650,000. Il y avait un prêt de \$20,000 par mille à 3½ pour 100 d'intérêt, le gouvernement retirait de cette opération \$33,000 par année, soit \$660,000 en vingt ans. De sorte que le chemin construit en entier coûtait réellement au gouvernement un peu moins qu'un million de dollars par rapport au \$660,000 résultant de la dernière opération. Je prétends que le présent marché ne peut pas être justifié. Il est vrai que la compagnie dit: Nous possédons des chemins de fer, et j'en dirai un mot plus tard.

Voici maintenant un autre calcul: \$1,650,000 à 3 pour 100 donnent \$49,500. L'économie effectuée sur les \$6,600,000, montant de l'emprunt que faisait l'ex-gouvernement à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à ½ pour 100 serait de \$33,000, de sorte que la première convention serait juste de \$16,500 par année par rapport à l'intérêt de 3 pour 100 sur \$3,630,000, ce qui équivaut à \$109,000 par année, soit une économie en intérêt par le premier projet de \$93,500 par année.

Voilà la différence entre les deux marchés avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que c'est le meilleur marché que nous pouvions faire ou que la compagnie consentirait à faire. Le gouvernement s'écrie: "Voyez les conditions que nous avons posées au sujet du tarif de transport." Si vous faites le calcul à tant par boisseau pour tant de boisseaux c'est une réduction considérable pour les habitants du Manitoba et de la Colombie-Anglaise. Le gouvernement dit que le tarif de transport sur ce chemin de fer sera soumis aux dispositions de l'Acte des chemins de fer. A mon avis cette partie de la convention qui dit que le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau sera soumis aux dispositions de cet acte ne vaut pas cinq cents dans le pays. Un seul député peut-il dire quand le gouvernement est intervenu et qu'il a fixé le tarif exigé par une compagnie de chemin de fer? Pour ma part je ne le sais pas, et j'aimerais que quelqu'un citât un cas où l' gouvernement est intervenu en disant: "Le tarif que vous exigez est trop élevé, nous allons fixer les péages."

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique doit concurrencer le commerce. Si elle transporte les produits des Territoires du Nord-Ouest à la Colombie-Anglaise, il lui faudra exiger certains péages pour résister à la concurrence des chemins de fer du sud qui vont dans ce pays. A cent milles au sud de la Colombie-Anglaise, aux Etats-Unis, dans la riche et fertile vallée de Colville, on cultive du blé qui se vendait 17 cents le boisseau il y a quelques années, bien que le prix soit maintenant plus élevé. On y récolte des produits agricoles à des prix élevés de concurrence, car le blé ne peut pas être cultivé au Canada pour 17 cents le boisseau. La concurrence avec les Etats-Unis règlera en grande partie le tarif de transport du chemin de fer Canadien du Pacifique et le fera baisser.

L'automne dernier, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a annoncé une réduction de 25 à 35 pour 100 sur plusieurs articles transportés sur le chemin de fer et sur la ligne de steamers sur le lac faisant raccordement dans ce pays. Elle a fait cette réduction de son plein gré à titre d'opération commerciale. Reconnaisant les exigences du commerce et de la concurrence elle a réduit son tarif de 25 à 35 pour 100 sur tous les produits.

venant de l'est dans une partie de la Colombie-Anglaise.

Je prétends que le fait de soumettre cette nouvelle compagnie aux dispositions de l'Acte des chemins de fer est une faveur qui n'a absolument aucune valeur pour le pays, mais que le tarif sera déterminé par d'autres considérations et que le gouvernement n'aura pas à exercer et n'exercera aucun pouvoir relativement au tarif de transport sur cette ligne. Un des avantages mentionnés en faveur du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau c'est qu'il assurera à la population de la Colombie-Anglaise le bénéfice des houillères du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

A mon avis, la question de la houille n'est pas de première importance, puisqu'il existe du bois en quantités inépuisables dans toute l'étendue de la Colombie-Anglaise, et la houille ne ferait que faire concurrence au bois. Ce qu'il faut pour les hauts-fourneaux et pour le développement du pays, est de lui fournir du coke en abondance et à bas prix. Ni le ministre des Chemins de fer et Canaux ni les députés de la droite ne nous ont dit si la houille du Pas-du-Nid-de-Corbeau peut se convertir en coke.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je pense que oui.

M. WALLACE : Tant mieux, car autrement, l'argument qu'on a tant fait valoir croulerait.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je ne parle pas avec une certitude absolue, mais je sais que la question a été mainte fois posée aux autorités du chemin de fer Canadien du Pacifique qui ont fait une sérieuse étude de la chose, et ils nous ont dit que la houille en question se carbonise fort bien.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** : Nous avons l'opinion des autorités de la commission géologique, qui nous donnent l'assurance positive que la houille trouvée dans quelques-unes de ces puissantes couches, était propre à se transformer en coke.

M. FOSTER : C'est une excellente houille pour convertir en coke.

Le comité lève sa séance et fait rapport à la Chambre de l'état de ses travaux.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à une heure de l'après-midi.

Séance de l'après-midi.

L'Orateur ouvre la séance à trois heures de l'après-midi.

PRIÈRE.

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DÉBATS.

M. CHOQUETTE : Je présente le deuxième rapport du comité spécial chargé de la surveillance du compte rendu officiel de nos débats. En voici la teneur :

Votre comité recommande que **M. George Simpson** qui, à dater du 14 courant, a remplacé temporairement, au bureau des sténographes, **M. George-B. Bradley**, sténo-

M. WALLACE.

graphe en chef, lequel, en raison de maladie, est devenu incapable, pour le moment, de remplir les devoirs de sa charge, reçoive pour ses services \$15 par jour, pour la période de temps où il sera employé à ce titre.

Je propose l'adoption définitive du rapport.

M. SPROULE : S'agit-il simplement d'une nomination temporaire uniquement pour la présente session ?

M. CHOQUETTE : Oui.

M. SPROULE : Le rapport, si je comprends bien, dit quinze piastres par jour.

M. CHOQUETTE : Oui. **M. Simpson** remplace **M. Bradley**, qui est gravement malade.

M. SPROULE : **M. Simpson**, naturellement, ne fera plus partie du personnel du bureau, après cette session-ci.

M. CHOQUETTE : Non, **M. Bradley** va revenir à la santé et reprendra ses fonctions.

La motion est adoptée, et le rapport adopté.

MORT DE M. POULIOT, M.P.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright) : J'ai le triste devoir d'annoncer à la Chambre le décès de l'un de nos collègues, **M. Pouliot**, député de Témiscouata. Il débutait dans sa carrière parlementaire, et bien qu'en raison de l'état précaire de sa santé, il ne m'ait pas été donné de le connaître dans l'intimité, toutefois, cette mort, dans les circonstances où elle est arrivée, réveille en moi, comme chez tous mes collègues de la Chambre, de vives sympathies. Je remarque que notre collègue est mort dans sa quarantième année à peine, au moment où semblait s'ouvrir devant lui une longue et utile carrière. La Chambre ne l'ignore pas, ce n'est pas la première fois, au cours du parlement actuel, toute courte qu'ait été sa durée, que nous avons à déplorer la mort de l'un de nos collègues. C'est le troisième, si je ne me trompe, que la mort vient nous enlever. Je le répète, bien que je n'aie pas eu le plaisir de connaître assez intimement **M. Pouliot** pour pouvoir rendre pleinement justice aux mérites de notre défunt ami, ceux qui l'ont connu m'assurent que nous avons perdu en lui un ami et un collègue qui promettrait de rendre les plus grands services tant au parti politique auquel il appartenait, qu'au pays en général. Je crois être l'interprète des sentiments de toute la Chambre, sans distinction de partis, en exprimant les vifs regrets que nous cause la perte d'un collègue si plein d'avenir, et que la mort ravit à notre affection, à la fleur de l'âge, et au début de sa carrière parlementaire.

Sir ADOLPHE CARON : Je désire unir ma voix à celle du leader de la Chambre (sir Richard Cartwright) pour déplorer la perte que nous éprouvons dans la mort de **M. Pouliot**. L'état précaire de sa santé a empêché **M. Pouliot** de donner à la Chambre la vraie mesure des hautes capacités et des talents que la providence lui avait départis. Après s'être distingué à l'Université Laval, il brilla au barreau, et si l'état de sa santé le lui eût permis, il aurait rendu de grands services à la Chambre des Communes du Canada. Je crois être l'interprète de tous mes collègues de gauche, en disant que la

perte du défunt est vivement déplorée par tous ceux qui ont eu l'avantage de le connaître, et tous, j'en suis sûr, d'un commun accord, nous tiendrons à offrir à la famille de M. Pouliot nos sincères condoléances, dans l'irréparable malheur qui la frappe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte): J'ai eu le privilège de jouir de l'amitié de celui que nous regrettons. J'ai pu apprécier ses mérites, ses vertus civiques et ses qualités sociales. C'était un homme de cœur de probité et d'honneur. Il se livra à l'étude des lois et devint avocat. Dans cette profession, il se fit une réputation enviable par son amour du travail et par sa probité qui est toujours restée intacte. Nature ardente, il aimait la politique. Il se fit nommer à la législature de Québec, où il s'y conquit bientôt une large place. Aux élections générales de l'année dernière, il consentit à se laisser porter candidat à la demande particulière de l'honorable M. Laurier, qui l'aimait beaucoup et qui comptait sur lui pour les luttes de l'avenir. La lutte épuisa ses forces.

Avant de quitter la capitale, M. Pouliot m'écrivit une lettre émue dans laquelle il me remerciait d'une légère faveur que je lui avais accordée. Il ajouta que le travail qu'il avait accompli pour le parti libéral auquel il avait toujours appartenu: "à épuisé les sources de sa vie. Je ne verrai plus Ottawa," me disait-il.

M. Pouliot était un chrétien convaincu; il a vu venir la mort sans frayeur. Il est parti pour l'inconnu dans la paix de la conscience qui est la récompense de ceux qui ont vécu en faisant le bien.

Je n'ai plus qu'un mot à ajouter: Que la terre, qui sera la dernière demeure de tous ceux qui n'entourent, lui soit légère. (Texte.)

M. Fiset: M. l'Orateur, je crois devoir, dans cette circonstance, payer, moi aussi, mon tribut d'éloges et rendre hommage à la mémoire d'un ami particulier. C'est une perte non seulement pour sa famille, non seulement pour ses amis, non seulement pour le comté qu'il représentait, mais c'est aussi une perte pour la province et pour cette Chambre en particulier. Sous des dehors humbles et modestes, il existait chez M. Pouliot une âme d'élite. Droit, intègre, possédant un sens légal élevé, il commandait le respect de tous par une probité à toute épreuve. M. Pouliot possédait un grand nombre d'amis dans cette Chambre et ailleurs. Ce qui le distinguait surtout c'est qu'à ses qualités du cœur, il joignait un dévouement sincère pour ses amis et pour le comté qu'il représentait. Aussi, les électeurs de Témiscouata, en l'élisant, savaient qu'ils choisissaient un homme énergique qui saurait défendre leurs droits en toute occasion.

Les belles paroles que nous avons entendues de la part de l'honorable premier ministre-intérimaire (sir Richard Cartwright), de l'honorable député de Trois-Rivières et Saint-Maurice (sir A.-P. Caron) et de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) seront, pour les amis de M. Pouliot, de même que pour les membres de sa famille, une précieuse consolation dans le deuil dont ils souffrent aujourd'hui. (Texte.)

PRIMES AU FER ET À L'ACIER.

La Chambre se forme en comité pour délibérer sur la résolution (page 4743), touchant les primes accordées au fer et à l'acier.

(En comité.)

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Cette résolution a déjà été discutée au cours des débats sur le tarif, et je ne vois pas qu'il soit besoin de bien longs développements. L'argument militant en faveur de cette résolution est celui-ci: le parlement a adopté le système des primes, dans le but d'aider l'industrie du fer, et en raison de l'abaissement des droits élevés qui avaient été imposés jusqu'ici. Sous le nouveau régime fiscal, l'impôt du fer a subi un abaissement considérable et nous avons, en conséquence, jugé utile de venir temporairement à l'aide de l'industrie du fer, en lui accordant une plus large mesure de primes, l'objectif que nous poursuivons est de compenser dans une certaine mesure au moins, l'industrie du fer des pertes que lui fera nécessairement éprouver l'abaissement des droits. Un certain nombre de mes collègues sont, sans doute, hostiles au système des primes; toutefois, puisque ces industries sont établies et qu'il y a été placé des capitaux importants, il est juste que nous les mettions en mesure de se développer encore pendant quelques années. Nous avons donc décidé de demander à la Chambre d'accorder à ces industries au lieu des droits élevés dont elles ont bénéficiés jusqu'ici, une augmentation de primes, dans la mesure énoncée par la résolution à l'étude. En toute probabilité, il nous faudra augmenter les paiements aux différentes industries du fer, sous forme de primes, dans la mesure de \$100,000 au delà—\$119,000 d'après notre calcul.

M. FOSTER: A quel chiffre placez-vous la production?

Le MINISTRE DES FINANCES: Supposant que la production soit la même que celle de 1896, nous estimons que le fer en gueuse produit des minerais tant indigènes au pays que venant de l'étranger en parties égales, atteindra une production de 70,000 tonnes. Il est bon de remarquer que le taux de la prime accordée au fer en gueuse, produit du minerai indigène diffère de celui de la prime au fer, produit du minerai de l'étranger. Soixante-dix mille tonnes à \$2.50 la tonne, donnent \$175,000. Quant aux barres de fer puddlé, nous estimons que la production sera de 4,500 tonnes, ce qui à \$3 la tonne, donne \$13,500; et quant aux lingots d'acier, nous estimons qu'elle sera de 15,000 tonnes, ce qui à \$3 la tonne, donne \$40,000. Cela constitue une importante augmentation sur le montant payé en primes, par le passé.

M. FOSTER: D'après cette estimation, la prime s'élèvera donc à \$233,500?

Le MINISTRE DES FINANCES: Oui.

M. FOSTER: A-t-il été fait quelque modification à ces primes, à partir du moment où elles ont été présentées à la Chambre, après l'abaissement de l'impôt, jusqu'au moment où le second projet de tarif a été présenté?

Le MINISTRE DES FINANCES: Non.

M. FOSTER: Il y a un éclaircissement que le ministre ne songe pas à nous donner, et le voici: les primes, dites-vous, sont une compensation accordée à l'industrie du fer, en raison de l'abaissement des droits, et lorsque, dans le premier projet de tarif qu'il a présenté, le gouvernement a frappé de

certaines droits les produits du fer, il était d'avis sans doute, que son calcul relatif à la compensation accordée sous forme de primes, était exact ; or, comment se fait-il qu'en abaissant plus tard l'impôt du fer, le gouvernement n'ait plus fait subir à la prime une augmentation correspondante, afin d'appliquer, comme il a déclaré le vouloir faire, le principe de la compensation. Est-ce que, dans l'intervalle, écoulé dans entre ces deux périodes de temps, la situation économique des maîtres de forge se serait améliorée ? Et si, à l'époque où il présenta à la Chambre son premier projet de tarif, le ministre a tout simplement rendu justice, que faut-il penser de son esprit de justice, s'il ne revise pas ses calculs touchant les primes, lorsqu'il revise l'impôt du fer ? Certes, il y a une intéressante étude de mœurs à faire dans cette évolution du grand parti libéral vers l'adoption du principe des primes, système qui lui a longtemps été en souveraine horreur.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Au contraire, c'est un principe qui leur répugne encore souverainement.

M. FOSTER : Oui, ce principe des primes, la pire forme du protectionnisme, disaient-ils autrefois ; mais, de fait, tout cela va de pair avec bien d'autres points de leur évolution. Je ne sache pas qu'il reste plus rien debout de leur ancien programme dans le nouveau champ du système fiscal qu'ils parcourent actuellement, en quête de changement.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je pensais au contraire, qu'à vos yeux, notre tarif était une application outrée du libre-échange.

M. FOSTER : Je serais fort embarrassé, je l'avoue, de définir le tarif. Mais, sérieusement, il est un fait dont le ministre aurait dû tenir compte. Il y a une espèce de fer d'une qualité supérieure, qui se produit surtout dans la province de Québec, et il diffère de celui produit à la Nouvelle-Ecosse. Ce fer qu'on appelle fer de charbon de bois, ne trouve de marché important qu'à l'étranger, et lorsque vous statuez que vous ne payerez de prime que sur le fer destiné à la consommation domestique, on peut bien se demander si c'est là un traitement juste vis-à-vis une industrie importante, où la distribution de la main-d'œuvre est unique. Le minerai de fer des marais, qui sert de base à la fabrication de ce fer et qui est disséminé sur de vastes étendues de terrains, n'est pas exploité par des compagnies avec la main-d'œuvre ordinaire, mais il fournit du travail aux habitants et aux cultivateurs d'une importante partie du pays, qui extraient de la terre ce minerai de fer des marais, de la même façon que les habitants d'autres parties du pays exploitent le bois de pulpe ou le bois de chauffage. Il y a encore une autre industrie, celle de la fabrication du charbon de bois, qui est exploitée en une foule d'endroits non pas par des compagnies sur une vaste échelle mais par tous ceux qui ont sur leurs terres du bois convenable à cette fin, et à une distance raisonnable des mines. Cela permet d'utiliser un bois qui sans cela n'aurait guère d'utilité, et de réaliser ainsi un double profit.

Une industrie de cette nature a bien plus de titres à la protection du gouvernement que ces industries constituant de véritables monopoles entre les mains de grandes compagnies. Il y a une

M. FOSTER.

différence saillante entre ces deux genres d'industrie, le ministre le voit ; et lorsque vous faites de l'exportation une condition nécessaire de la prime, vous ne traitez pas avec justice l'industrie en question, vous établissez plutôt des droits différentiels à son préjudice. Vous ne lui permettez de participer au bénéfice de la prime qu'en tant que cette industrie peut trouver un marché domestique, lequel est nécessairement fort limité et où il est difficile de placer du fer de cette qualité ; et, parce qu'il faut l'exporter à l'étranger, vous puisiez l'exportateur en lui enlevant sa prime.

Je tiens aussi à signaler une anomalie à l'égard du fabricant d'instruments aratoires : s'il importe du fer entrant dans la fabrication de ses instruments, ou s'il y fait entrer du fer fabriqué au Canada, et qui lui revient moins cher en raison de la prime, vous statuez qu'il aura droit à une réduction de droits, s'il exporte ses produits à l'étranger. Voilà des choses qui, sans doute, ont donné à réfléchir au ministre. Il comprend aujourd'hui qu'il n'est pas si facile d'élaborer un tarif, qu'il se l'imaginait à l'époque où il critiquait l'ancien gouvernement. Toutefois, je recommande fortement au ministre cette industrie du charbon de bois, et s'il est possible de faire disparaître l'inégalité qui pèse sur cette grande industrie, il importerait de le faire. Après tout, à envisager les choses au point de vue plus large des principes, le but de cette prime n'est-il pas de faire fabriquer le fer au pays, non pas tant pour la consommation domestique que pour le fait même de la fabrication ?

Abolissez toutes vos primes et vos impôts, et il se fera au pays une aussi grande consommation de fer qu'auparavant, et peut-être même plus grande. Vous tenez à ce que le fer soit fabriqué au pays, parce que cette industrie demande beaucoup de main-d'œuvre, et qu'importe que ce fer se consume au pays ou à l'étranger, du moment que vous atteignez le seul objectif qui vous porte à établir la prime ? Du moment que vous obtenez que le fer soit fabriqué au pays, n'allez pas créer des entraves à l'industriel qui, à force d'énergie, d'esprit d'entreprise, de capitaux et d'habileté technique dans son industrie, crée un marché à l'étranger pour un important produit canadien. En envisageant les choses au point de vue de ces principes, je ne vois pas comment vous pourriez maintenir la stipulation en question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au sujet de la première question posée par l'honorable député, s'informant si la situation de l'industrie du fer s'était modifiée au point de nous permettre d'abaisser l'impôt du fer sans accorder de compensations au moyen du relèvement de la prime, je dois lui dire ceci : que nous avons conclu que dans la tarification de l'impôt du fer et de la prime au tableau primitif annexé au tarif, nous avions péché par défaut d'exactitude. Il importe d'envisager les impôts dans leurs relations mutuelles. Il arrive qu'une ou deux de ces industries, l'une d'elles, surtout, appliquent tous les procédés ; elle recueille le minerai, le transforme en fer en guise, et transforme celui-ci en massets d'acier ; et il a nécessairement fallu tenir compte de la diversité de ces procédés dans nos calculs.

Envisageant ces industries à ce point de vue, nous avons conclu, relativement aux modifications apportées aux impôts du fer, que nous avons été trop généreux dans l'échelle de nos primes, et la

modification apportée fait concorder les primes avec l'échelle des droits. Nous en avons conféré avec des industries qui s'occupent de l'industrie du fer, et nous croyons leur avoir donné satisfaction sur cet article. Quant à savoir si nous leur accordons des primes suffisantes, c'est une question que je ne veux pas résoudre. Le système du paiement de primes à l'exportation soulève de très graves objections, et il faudrait de sérieux raisons pour en justifier l'établissement. Toutefois, avant d'adopter l'item à l'étude en épreuve définitive, je me ferai un plaisir d'étudier la question et de voir si le texte de la résolution ne serait susceptible d'être modifié, de façon à en subordonner l'application aux renseignements ultérieurs qui pourraient jeter un nouveau jour sur la question.

M. FOSTER : Je prie le ministre de croire que, s'il étudie la question et prend la décision de faire disparaître la stipulation à laquelle la prime est subordonnée, décision qui me paraît inévitable, il simplifiera énormément la question. Il ne faut pas donner au gouverneur en conseil la liberté de décider la chose suivant les circonstances, mais il importe plutôt de statuer directement à cet égard, comme cela se fait pour toute autre stipulation. Je conseille fortement au ministre de biffer cette stipulation. Il est impossible d'avancer un seul argument valable en faveur de cette condition, si l'on envisage le but véritable auquel tend la prime. Il ne s'agit pas tant d'activer la consommation domestique de ces produits que de créer la main-d'œuvre et la production ; et plus l'on exportera à l'étranger, plus la main-d'œuvre sera stimulée à produire.

M. CLANCY : L'objectif que poursuit le régime des primes est d'accorder aux fabricants quelque compensation en retour de l'abaissement des droits dont sont frappées les importations de l'étranger. En accordant des primes au lieu de droits protecteurs, on atteint le même résultat. S'il est possible d'abaisser le prix du fer au bénéfice du consommateur, c'est en stimulant la production. Je laisse de côté en ce moment l'importante question de l'emploi de la main-d'œuvre ; je tiens seulement à faire observer au ministre une chose qu'il sait parfaitement : c'est que le seul moyen d'obtenir le bon marché des produits est d'assurer au fabricant des débouchés aussi vastes que possible, de sorte qu'au lieu de compter sur de grands profits et une minime production, il s'habitue à compter sur de minimes profits et une forte production. Si nos industriels étaient en mesure de doubler leur production de fer, ils pourraient non seulement faire concurrence aux marchés étrangers, mais encore vendre à meilleur marché sur nos marchés domestiques. Le ministre, j'espère, n'ira pas restreindre sa prime aux étroites limites de la consommation domestique mais donnera à sa proposition une portée encore plus considérable.

M. BELL (Pictou) : Le ministre des Finances, j'espère, trouvera le moyen d'adopter l'avis de l'ex-ministre des Finances (M. Foster), et se gardera de limiter le paiement de la prime au fer produit pour la consommation domestique. Tout le monde le comprend, il importe que le Canada produise à l'état brut le fer en gueuse et l'acier dont a besoin la consommation domestique, mais il est impossible qu'un pays comme le nôtre, où le marché est si limité, puisse faire concurrence aux autres pays

jouissant d'une meilleure situation économique, sans que le gouvernement accorde une aide importante à l'industrie.

Le fondement de presque toutes nos industries repose sur la production de nos fabriques de fer et d'acier, et si le gouvernement tient à assurer la production de ce métal qui, de l'avis de plusieurs, constitue la matière première de presque toutes nos industries, il faut nécessairement faire disparaître la restriction en question et mettre nos producteurs de fer en mesure de faire la concurrence sur les marchés du monde. Notre population n'est que de 5,000,000 d'âmes, ce qui veut dire que notre consommation domestique est relativement minime ; or, s'il nous est impossible, aujourd'hui, de produire au pays notre fer et notre acier sans l'aide de primes, il s'ensuit que pour réaliser tous les bénéfices découlant de ces primes et nous assurer ceux des marchés de l'étranger, il faut faire disparaître cette restriction. Je tiens des producteurs de fer du comté de Pictou que, grâce aux primes, ils sont en mesure de faire concurrence aux produits de l'Angleterre, mais qu'il leur est impossible de lutter contre les grandes industries métallurgiques des Etats-Unis. Et la raison en est que dans ce pays-ci, il nous faut faire notre exploitation sur une si petite échelle, réduits que nous sommes au marché domestique, qu'il est impossible de lutter contre les colossales industries des compagnies étrangères, notamment celles de Pittsburg.

Il n'y a à Pittsburg qu'un seul haut-fourneau qui a dix fois la capacité des hauts-fourneaux de Ferrona dans Pictou. Ce serait une perte absolue d'argent que de vouloir construire un semblable fourneau en Canada, vu que nos fabricants sont restreints au marché national. Ainsi ; il me semble que si nous voulons développer cette industrie pour soutenir la concurrence étrangère il ne faut pas restreindre ses produits mais leur ouvrir le marché de l'univers. Je suis heureux d'entendre dire au ministre des Finances que le gouvernement veut étudier la question. Maintenant, quant au rapport entre les primes et la réduction des droits, l'honorable ministre admettra que, dans certains cas, les réductions sont plus préjudiciables que les primes ne sont avantageuses. Prenez le droit sur les villes d'acier réduit de \$5 à \$1, ou 80 pour 100. Je suis sûr que l'augmentation des primes ne compense pas cette importante réduction.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous oubliez la réduction sur la matière première, qui fait une différence.

M. BELL (Pictou) : Je n'oublie pas cela. En tout cas, en admettant tout ce que l'on pourrait dire, il est impossible d'établir, je pense, que le changement dans les primes contrebalance la réduction de 80 pour 100 du droit. Quant à la production du fer en gueuse dans ce pays, en ce qui concerne un établissement de ce genre dans le comté de Pictou, où l'on produit la matière première, le minerai, le fondu et le charbon, la production du fer en gueuse n'est pas ce qu'elle devrait être. Je crois que cette industrie n'est pas dans une aussi bonne position qu'avant le changement opéré par le gouvernement. L'intention du ministre des Finances, je suppose, est de protéger ces industries, de leur permettre de continuer leurs opérations. Je crois même qu'il est disposé à aller plus loin, il dira qu'il désire les voir progresser. Je ne puis

croire que le gouvernement va se contenter de maintenir ces industries dans la position où elles sont aujourd'hui, qu'il veuille simplement ne pas détruire l'ouvrage du gouvernement précédent. Je crois que si le gouvernement entreprend ainsi de protéger ces industries, c'est dans l'espoir de pouvoir faire davantage plus tard.

Je prierais donc l'honorable ministre d'étudier cette question et donner à ces industries l'avantage de la plus grande production possible, afin de réaliser, en obtenant de meilleurs prix, l'objet de la protection de ces industries. La règle est invariable qu'une petite quantité ne peut être produite qu'à un prix élevé, et si vous voulez obtenir un prix réduit, il faut mettre le fabricant en état d'augmenter sa production.

A propos du fer de charbon de bois, je dois dire que l'on a ouvert un établissement pour la fabrication de cet article dans le comté de Pictou. Je crois qu'en raison de certains changements dans la fabrication des roues de char le marché national est grandement détérioré, et si l'on veut maintenir cette industrie dans Québec ou dans la Nouvelle-Ecosse, il est absolument nécessaire que ces produits puissent être exportés. Sur cette question du fer aussi bien que de l'acier de charbon de bois, je recommanderais au gouvernement de considérer quels bons résultats l'on obtiendrait en traitant cette industrie aussi libéralement que possible.

M. QUINN: J'aimerais à ajouter un mot à l'habile discours de l'ex-ministre des Finances (M. Foster), et attirer l'attention du ministre des Finances spécialement sur cette branche de l'industrie du fer connue sous le nom de fer et acier de charbon de bois. Comme question de fait, c'est un genre de fer et d'acier qui n'est pas du tout produit dans l'Empire britannique. Autant que je sache, le continent européen est approvisionné par la Suède et la Norvège. La raison de cela, c'est que le bois coûte trop cher pour qu'on l'affecte à la production du fer et de l'acier. Ici, dans le pays, nous avons le fer et le bois. Dans le district où se pratique cette industrie, on a le bois des cultivateurs, qui se servent des rebuts de leur bois de corde pour faire du charbon de bois que l'on emploie dans les fourneaux pour faire l'acier et le fer. Le marché est exclusivement en Europe, je pense, surtout en Angleterre et en Allemagne. Pour que les fabricants puissent exporter leurs produits dans ces pays, il faut nécessairement qu'il soit fait un arrangement d'avance et que le fabricant sache quel est notre droit.

Vous voyez tout de suite, M. le président, que s'il y a un droit d'exportation sur ces produits, cette industrie ne saurait être maintenue, tandis que si l'on donne à ces fabricants l'avantage de la prime sur le fer qu'ils exportent, ils trouveront un marché important, comme aujourd'hui en Europe où ils peuvent soutenir la concurrence des fabricants suédois.

Avec un peu d'esprit d'entreprise, ils pourront exporter beaucoup plus, et, en conséquence, ils produiront cet article à bien meilleur marché. Il en résultera que non seulement nous développerons une grande industrie dans le pays, mais nous pourrions produire cet article à des prix réduits, et le consommateur canadien bénéficiera directement de cette industrie beaucoup plus que des primes accordées par le gouvernement. Mais j'ajouterai que s'il n'est pas certain que ces primes

M. BELL (Pictou).

puissent être accordées sur les marchandises exportées, il sera impossible au fabricant de continuer la production. Il lui sera impossible de fabriquer sur des espérances, c'est-à-dire comptant sur la possibilité de recevoir certains avantages ou certaines primes du gouvernement. Il lui faudrait d'abord avoir la certitude de la chose.

Le MINISTRE DES FINANCES: Quant au point soulevé par mon honorable ami de Pictou (M. Bell), dans le cas de la fabrication à la fois du fer en gueuse et de l'acier, je dois dire qu'il est, en effet, facile d'être embrouillé au sujet du rapport entre la prime et le droit, et j'avouerais franchement qu'à la première phase de ces résolutions, nous nous sommes nous-mêmes trompés.

Mon honorable ami dit que le droit sur les massets d'acier, de \$5 étant réduit à \$2—il a dit \$1, mais c'est une erreur—cela fait une perte de \$3, et comme la prime n'est pas augmentée d'autant, le fabricant d'acier souffre en proportion. J'ai cru la chose moi-même, et les premières résolutions renfermaient cette erreur. . . .

M. BELL (Pictou): Le droit était de \$4.

Le MINISTRE DES FINANCES: Oui, d'abord. La compagnie pour qui l'honorable député parle évidemment—une grande entreprise dans son comté—fabrique à la fois le fer en gueuse et l'acier. On ne s'arrête pas naturellement à réaliser quel montant elle gagne par la réduction du droit sur le fer en gueuse. On dira tout de suite que ces industriels ne gagnent rien mais perdent au contraire. Mais, pour bien étudier la question, il nous faut considérer la chose comme deux industries distinctes; la fabrication du fer en gueuse, et la fabrication des massets d'acier.

A ce point de vue, nous voyons que ces industries n'ont pas subi la perte sérieuse dont parle mon honorable ami. Voici quelle est la position: le fabricant de massets d'acier a une protection de \$5, maintenant réduite à \$2. Ainsi, il a perdu \$3. Mais il fabrique ses massets d'acier avec le fer en gueuse qui est devenu meilleur marché, par suite du changement de ces droits. Le droit de \$4 autrefois est aujourd'hui réduit à \$2.50. Ainsi le fabricant de massets d'acier épargne \$1.50 sur son fer en gueuse à raison de la réduction du droit. Et puis il a une augmentation de prime de \$1 sur les massets. Conséquemment, avec \$1.50 sur le fer en gueuse et une augmentation de prime de \$1, il gagne \$2.50 d'un côté, tandis qu'il perd \$3 de l'autre. Ainsi au pis aller, il ne perd que 50 cents. Mais en réalité, la chose n'est pas aussi grave, car nous avons l'intention, comme manière plus commode, de payer ces primes sur les lingots plutôt que sur les massets, et comme le premier est meilleur marché que ce dernier, il y a là un avantage. On constatera que le fabricant de massets d'acier n'est pas plus mal qu'auparavant. Je ne suis pas surpris que mon honorable ami ait cru autre chose, car c'est ce qui m'est d'abord arrivé. Mais s'il sépare les deux industries, il comprendra qu'il faut tenir compte du bon marché du fer en gueuse qui sert de matière première aux massets d'acier. Ainsi donc, en ce qui concerne cette question, je crois donc qu'après mûr examen, le taux des primes est adapté au taux du droit.

J'ai déjà donné à entendre que sur un point spécial de cette question dont on a parlé, savoir: si

nous devons restreindre le paiement des primes à la consommation du Canada, ou payer des primes sur les exportations, je voulais étudier davantage cette question avant sa dernière épreuve. Je dirai cependant à mes honorables amis que s'ils veulent bien comprendre l'effet des primes accordées aux exportations, ils feraient bien de considérer la chose à un autre point de vue. Supposons que le gouvernement américain accorde des primes sur les exportations, la fabrication et l'exportation de certains articles, et que cet article soit expédié en Canada, qu'arrivera-t-il ? Le fabricant canadien nous dira : Voyez, l'on attaque notre industrie, on accorde des primes, et les Américains nous envoient leurs marchandises à grand sacrifice. Nous ne craignons pas la concurrence, mais nous ne saurions la soutenir contre ces marchandises sur lesquelles le gouvernement américain accorde des primes.

Si le gouvernement américain devait agir de la sorte dans le cas de tout article expédié au Canada, le fabricant canadien demanderait une plus grande protection pour combattre cet état de choses. Mais il y a des exceptions à toute règle. Je désire que mon honorable ami considère, à ce point de vue, la question de primes sur les exportations. Quand le gouvernement allemand accorde une prime pour le sucre qui vient au Canada, le fabricant canadien vient nous dire qu'il souffre d'une concurrence illégitime.

M. FOSTER : De l'exportation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La prime sur les exportations, non pas un droit d'exportation.

M. FOSTER : C'est différent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas du tout, si nous payons une prime sur un article.

M. FOSTER : Mon honorable ami veut-il dire que si l'Allemagne imposait un droit d'exportation...

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; il paye une prime sur le sucre exporté, et le fabricant canadien se plaint, en conséquence, d'une concurrence illégitime et demande protection. Or, s'il est mal pour un pays étranger d'accorder une prime sur un article qui vient ici en concurrence avec nos produits, ne serait-il pas également mal pour le Canada de payer une prime sur le fer que nous exportons ailleurs ?

M. CLANCY : Alors, l'argumentation de l'honorable député se réduit à ceci : que cela pourrait mécontenter les pays étrangers et provoquer des représailles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, j'ai déjà dit que je ne voulais pas me prononcer définitivement sur la question, mais je veux mettre mes honorables amis sur la bonne voie ; c'est-à-dire que si nous payons une prime sur le fer, et que cet article soit exporté dans un autre pays où on le produit également, on nous dira tout de suite que nous attaquons l'industrie de cet autre pays, que nous faisons précisément ce dont nos raffineurs se plaignent aujourd'hui au sujet des raffineries allemandes.

Il y a, cependant, des exceptions à toute règle ; je ne veux pas me prononcer trop tôt, mais je désire

que mon honorable ami étudie la question à ce point de vue. Il faut de graves circonstances pour justifier le gouvernement de payer des primes sur des marchandises d'exportation devant faire concurrence aux industries des pays étrangers.

M. FOSTER : Mon honorable ami ne pose pas la question tout à fait comme cela. Vous ne payez pas une prime sur l'exportation, mais au fabricant canadien. Il y a une différence entre payer une prime sur un article d'exportation et payer une prime pour la fabrication d'un article dans le pays. Le gouvernement allemand fait les deux choses ; il protège l'industrie nationale, trop, pensons-nous ; et, en outre, il accorde une véritable prime au fabricant de sucre qui exporte son produit. Je dois dire que ce n'est que lorsque mon honorable ami a attiré mon attention sur ce point que j'ai pensé à l'imposition d'un droit d'exportation sur le fer. Or, je proteste formellement contre toute politique semblable. Voyez l'injustice que vous allez commettre. Vous dites simplement à cette importante industrie, l'industrie du fer de charbon de bois : Je vais d'abord vous punir en ne vous donnant pas une prime pour la fabrication de votre fer, parce que, après l'avoir fabriqué et employé la main-d'œuvre canadienne, vous allez trouver un marché dans un pays étranger. Et vous allez plus loin que cela ; et vous dites : Non seulement vous n'aurez pas une prime, mais si vous osez trouver un marché pour vos produits, nous vous punirons en imposant un droit d'exportation. Je crois que cela est absurde.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'est pas là la proposition.

M. FOSTER : Mais cela vous permet de stipuler "que les primes ne seront payées que sur le fer et l'acier destinés à la consommation locale." Voilà qui se comprend. "Et le gouverneur en conseil pourra en tout temps, par proclamation, imposer des droits d'exportation sur le fer et l'acier." Je ne crois pas, en réalité, qu'il se trouve dix hommes dans cette Chambre qui aient remarqué cela. Je dois dire que je ne l'avais pas remarqué. Lorsque je vis que les primes ne seraient pas payables pour les exportations, j'arrêtai-là, croyant que c'était tout.

Je demanderai à mes honorables amis de la droite, et surtout au ministre des Finances, de réfléchir aux conséquences, avant d'appliquer cette résolution. Quelle est sa raison d'être ? Devons-nous surveiller comme les nôtres les intérêts de tout autre pays étranger ? Mon honorable ami justifie ces résolutions parce qu'elles donnent une prime d'exportation. Mais nous ne donnons pas une prime d'exportation. Nous disons simplement à tout Canadien qui fabrique du fer : Si vous avez le malheur de trouver un marché à l'étranger, nous nous réservons le droit d'imposer un droit sur chaque tonne de fer que vous exporterez, en outre de la première punition. Mais comment pouvez-vous justifier cela ? Le ministre des Finances dit : Nous pouvons mécontenter un pays étranger en y exportant notre fer, et provoquer des représailles. Veillons à nos propres intérêts, et non à ceux des autres. En outre, nous n'accordons pas une prime d'exportation pour encourager la fabrication de cet article dans notre pays. Mais pourquoi cette menace à une industrie ? Pourquoi punissez-vous cette

industrie en premier lieu ? Car après avoir employé nos ouvriers et fabriqué l'article, la prime est justifiable ; ou alors pourquoi accordez-vous une prime ? Vous punissez d'abord le fabricant, en lui refusant une prime, parce qu'il a trouvé un marché à l'étranger. Puis, vous tenez suspendue sur sa tête la menace que le gouverneur en conseil peut, en tout temps, imposer un droit d'exportation sur toute tonne de fer expédiée à l'étranger.

Il n'y a aucun doute que vous allez arrêter le progrès de cette industrie par une semblable politique. Je suggérerai aux honorables ministres de ne pas frapper ainsi notre industrie du fer. Je ne comprends pas comment une politique basée sur une semblable idée peut réussir, et je dis qu'elle est pleine de dangers sérieux.

M. BELL (Pictou) : Je suppose que mon honorable ami, le ministre des Finances, doit envisager la question à un point de vue plus général que moi, car, jusqu'à un certain point, je ne vois la chose qu'au point de vue du comté que je représente. Je parle surtout de la grande industrie du fer de ce comté. Sans doute, l'honorable ministre a dû prendre en considération les intérêts et le bien-être de ceux qui ne forment pas la classe la plus importante, mais qui sont engagés dans la fabrication de produits du fer plus finis.

La réduction du droit sur le fer en gueuse est un avantage pour celui qui produit des massets d'acier ou des barres d'acier seulement ; mais mon honorable ami ne saurait dire que cela est dans l'intérêt de ceux qui produisent la matière première qui sert à la fabrication de l'acier, c'est-à-dire le fer en gueuse. L'objet de ces primes est d'encourager la production de la matière première de tous les fers, le fer en gueuse. C'est là le grand objet des primes. Je consens parfaitement à ce que l'on étende la chose à la production de l'acier, mais je suis sûr qu'en étudiant de nouveau soigneusement la question, le ministre des Finances admettra avec moi que la réduction du droit sur le fer en gueuse n'est pas un avantage pour une industrie comme celle de Ferrona, dans le comté de Pictou, ou tout établissement semblable en Canada.

Les producteurs de fer en gueuse se trouvent précisément dans la même position. Ils avaient une prime de \$1 par tonne pour leur produit fait, par moitié, de minerai canadien et de minerai étranger. Ils avaient \$2 par tonne pour le produit fait exclusivement de minerai canadien. Ils avaient une protection de \$4 par tonne. Cela fait un total de \$5. Maintenant, le droit est réduit à \$2.50 la tonne, et l'on peut dire que la prime est augmentée à \$2.50. Pour ceux qui produisent le fer avec le minerai canadien et l'étranger, par moitié, ont, par conséquent une protection de \$5. Pour ce qui est de l'argument qu'ils obtiennent le fer à meilleur marché, il n'a aucune valeur, car la position est absolument la même qu'auparavant. Il est important et nécessaire, je l'admets, d'encourager ceux qui sont engagés dans la production des massets d'acier et des barres d'acier, l'objet des primes n'en reste pas moins de développer la production du fer en gueuse. Sans fer en gueuse nous ne pouvons avoir aucun autre produit de fer. Ceux qui connaissent ce commerce savent qu'il serait impossible d'en obtenir de bons résultats, si nous ne produisons pas notre fer en gueuse. Jusqu'à un certain point, l'acier peut être fabriqué avec le fer en gueuse importé, mais cela ne saurait avoir de succès tant

M. FOSTER.

que nos mines de minerai et de charbon ne seront pas exploitées, tant que nous ne pourrions pas produire avec avantage la matière première. C'est là l'objet de la prime. Cela est destiné à encourager l'industrie du fer.

Mon honorable ami dit que le droit sur l'acier n'a été réduit que de \$2. Cela est vrai, pour les massets d'acier seulement. La réduction est, je crois, de \$1 sur l'acier de rebut.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est à leur avantage ; ils en profitent.

M. BELL (Pictou) : Ces grandes compagnies n'entreprennent pas cette exploitation avec l'idée qu'elles vont se servir de l'acier ou du fer en gueuse. Et ce sont les industries que nous avons réellement intérêt à développer. Vous ne sauriez faire de l'industrie du fer une grande industrie nationale, si vous croyez pouvoir vous servir de l'acier et du fer en gueuse importés.

L'objet des primes est d'encourager la production du charbon et du fer dans le pays, et, en conséquence, je maintiens que c'est une mauvaise raison à donner à un homme qui a dépensé plus d'un million pour établir cette industrie sur des bases solides au Canada, que de lui dire que les producteurs d'articles finis doivent importer de l'étranger les principales choses qu'il leur faut, et que l'on peut se passer des services des hommes engagés dans la fabrication de ces produits. C'est là, à mon avis, une chose injuste, presque cruelle. Personne n'approuvera ce raisonnement. Le principe fondamental des primes est qu'il est désirable de déterminer notre population à utiliser son propre minerai.

J'espère que le gouvernement envisagera cette question à ce point de vue, et que sa politique aura pour effet de maintenir cette industrie et d'assurer sa prospérité future.

Sir ADOLPHE CARON : J'aimerais à attirer l'attention du ministre des Finances sur une question. Les forges Radnor exploitées dans le district que je représente en parlement, fabriquent des rones de wagon et leurs marchés sont en grande partie en Angleterre et en Allemagne.

M. QUINN : Et aussi aux Etats-Unis.

M. BERGERON : Et en Belgique.

Sir ADOLPHE CARON : Je crois que leur commerce d'exportation avec l'Allemagne est considérablement augmenté. Si je comprends bien le ministre des Finances, ces fabricants auront une prime sur les articles fabriqués ici, mais il sera imposé un droit sur les marchandises exportées à l'étranger.

M. BERGERON : L'honorable ministre dit que cela se peut.

Sir ADOLPHE CARON : Il me semble que cela va détruire absolument cette industrie. Leur marchandise n'a aucune protection au Canada. Je ne sais pas précisément comment la mesure de l'honorable ministre va affecter cette industrie. Le ministre des Finances admettra, je crois, l'importance de cette industrie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député de Pictou (M. Bell) fait

erreur lorsqu'il dit que la réduction du droit sur le fer en gueuse n'offre aucun avantage. Mon honorable ami n'envisage la chose qu'au point de vue de l'unique industrie dans son comté. Il faut oublier pour le moment, qu'il y a un établissement fabricant toutes ces choses ; il faut en faire deux industries distinctes. Il y a une industrie faisant le fer en gueuse, et une autre se servant de ce fer pour fabriquer l'acier. Ils ne font pas tous l'acier, mais il faut comprendre que l'effet de la réduction sur le fer en gueuse a été de réduire le prix de cet article en Canada, et par le fait de cette réduction de \$1.50 par tonne, cet autre industriel qui fabrique l'acier avec le fer en gueuse, a une matière première à meilleur marché.

Mon honorable ami dit que cela n'a aucun avantage pour la compagnie qu'il nomme, parce qu'elle fait le fer en gueuse et n'a pas besoin de la réduction, mais vous ne pouvez envisager la chose au point de vue de l'intérêt d'une seule compagnie.

Je désire signaler une erreur que l'ex-ministre des Finances a commise, et qu'il a maintenue après un effort de ma part pour le reprendre. Je ne crois pas que ces mots dans la résolution puissent avoir la signification qu'il leur donne, autrement il faudrait assurément les changer.

Mon honorable ami (M. Foster) dit que nous refusons d'abord de payer aux fabricants une prime sur le fer fait dans le pays et que nous les punissons encore s'ils font l'exportation. Ce n'était certainement pas là l'intention, et je ne crois pas que la résolution veuille dire cela. La résolution dit que nous ne payerons une prime que sur le fer destiné à la consommation locale, et alors si l'on fait l'exportation nous réclamerons une remise de cette prime. Si ce n'est pas là l'esprit de la résolution, il faut la modifier.

Il pourrait être difficile de déterminer quel est le fer pour la consommation locale. On ne pourrait peut-être s'assurer de la chose que par l'exportation.

Il est un point de la question qui offre quelque difficulté, c'est que tout en imposant un droit sur le fer exporté, si le fer est converti en un article fabriqué, en roues de wagons, par exemple, alors, d'après les termes de la résolution, vous ne pouvez imposer un droit d'exportation sur ces articles.

J'admets que cela peut créer de la confusion et je suis prêt à étudier plus profondément la question. La résolution signifie simplement que si vous décidez d'accorder une prime pour le fer destiné à la consommation locale, alors il faudra trouver un moyen de déterminer quel est ce fer, et cela pourrait peut-être entraîner des difficultés. Voilà ce que signifie la résolution, et nous n'avons jamais eu dans l'esprit l'intention de cette double punition dont a parlé mon honorable ami (M. Foster).

M. FOSTER : Je suis heureux d'apprendre la chose ; probablement que dans l'ardeur de l'argumentation, je n'ai pas bien compris l'interruption de l'honorable député. Je comprends parfaitement maintenant ce qu'il veut dire. Les termes de la résolution ne veulent pas dire cela, mais le ministre des Finances saura sans doute appliquer cette idée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nous l'approuvons, oui.

M. FOSTER : J'espère encore que mon honorable ami (M. Fielding) traitera de la même manière

toutes ces industries, et peu importe où un homme trouve son marché, encourageons l'industrie et développons notre commerce étranger.

M. QUINN : A propos d'un argument dont s'est servi le ministre des Finances, je ne crois pas que les fabricants de fer de charbon de bois, ou le gouvernement soient exposés à la même imputation que le gouvernement allemand qui accorde des primes pour le fer exporté.

Nous pourrions étendre cette prime au fer fabriqué au pays pour l'exportation, et cependant on ne pourrait pas dire que c'est une prime accordée dans le but d'encourager l'exportation de ce fer à l'étranger. A mon avis, aux yeux des pays étrangers, cette prime ne semblerait pas de nature à nuire à la fabrication de leur propre article. Je demande donc au ministre des Finances de bien peser la chose et il se convaincra que cette prime n'est pas analogue à la prime à l'exportation, accordée par le gouvernement allemand.

La résolution est rapportée et subit sa deuxième lecture.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 149) pourvoyant à l'octroi de primes au fer et à l'acier fabriqués au Canada. (M. Fielding.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Somme requise pour payer à la *British American Bank Note Co.*, le coût de l'impression et de la gravure des billets fédéraux.....\$33,666 15

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Voici l'explication de cet item : L'automne dernier, la circulation des billets ayant été un peu plus considérable que d'ordinaire, il nous a fallu en émettre un plus grand nombre, de sorte que dans les circonstances ordinaires, nous aurions été obligés de présenter un crédit supplémentaire de \$20,000 pour l'année courante, en raison de la demande créée par l'augmentation de la circulation. En outre, par le fait que l'entreprise allait changer de mains, il nous a fallu faire une provision de ces billets, afin de ne pas encourir le risque d'en manquer. Nous avons donc donné ordre à la *British American Bank Note Co.*, de nous fournir des billets fédéraux au delà des besoins de l'exercice en cours, ce qui figurera au chapitre de la dépense du prochain exercice, laissant un écart de \$15,000.

M. FOSTER : La nouvelle compagnie est-elle actuellement en mesure d'exécuter ses travaux dans son nouvel édifice ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La nouvelle compagnie exécute actuellement les travaux du ministère des Postes, mais elle n'a pas encore commencé à graver les billets fédéraux. Elle va toutefois, commencer à bref délai.

M. FOSTER : Le directeur général des Postes pourrait-il me dire si la nouvelle compagnie imprime les timbres du jubilé, dans son établissement, à Ottawa même ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Qui.

M. FOSTER : Je suppose que le tirage n'est pas encore terminé ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Pas tout à fait.

M. FOSTER : Le ministre n'est-il pas d'avis qu'il eût été bienséant, au moins, d'accorder à l'ancienne compagnie l'impression des timbres du jubilé ? Les négociations à ce sujet ont duré cinq ou six semaines, et le ministre a tenu tout le temps la compagnie sur le qui-vive. M. Burland se croyait à peu près sûr de son fait, et il tenait beaucoup à faire le tirage de ces timbres du jubilé, non pas tant en raison du profit qui lui en pourrait revenir que pour l'honneur d'exécuter ces derniers travaux, à titre de brave et loyal Canadien, avant d'abandonner l'entreprise à d'autres mains. Or, après s'être joué de la compagnie Burland et l'avoir tenue dans l'attente, le ministre a rompu avec elle toute communication, et chargé l'autre compagnie de ces travaux. Il me semble qu'il aurait fort bien pu confier ce travail à l'ancienne compagnie. L'écart dans les prix n'avait guère d'importance. Le ministre pourrait-il me dire si des raisons invincibles s'y opposaient.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Je n'ai nulle objection à faire connaître à mon honorable collègue les raisons qui m'ont porté à disposer ainsi de l'entreprise en question. A l'époque où je décidai de faire imprimer les timbres du jubilé la *British American Bank Note Co.* n'avait pas encore terminé son entreprise, et je songeai à lui confier les travaux en question.

Toutefois, comme il s'agissait de préparer un dessin fort compliqué et d'une grande perfection de détails, je dus consulter des hommes de goût. Sans que je l'eusse invité à m'offrir ses services, M. Burland vint me voir. Il semblait connaître le fond de mon projet, et je le lui communiquai. Il me demanda où se trouvait ce dessin, et je lui répondis qu'il n'était pas encore fait, mais qu'un homme de goût était à l'ébaucher. Il me demanda si j'aurais objection à ce qu'il allât voir le gentleman qui préparait le dessin ; je lui répondis que non, et il alla le voir. Comme le dessin tardait à venir, je demandai au gentleman la raison de ce retard, et il m'informa que le président de la *British American Bank Note Co.* avait pris possession du dessin disant que je l'y avais autorisé. Je fus quelque peu surpris de la nouvelle tournure que prenait l'affaire, et voulus me faire remettre le dessin, ce à quoi je réussis après bien des efforts. Mais avant que j'eusse pris une décision définitive au sujet de ce dessin, la compagnie parut tenir énormément à m'imposer ses propres idées, et elle essaya, de fait, à m'empêcher d'adopter le dessin qui, à mes yeux, obtiendrait infailliblement l'approbation publique. C'était la première fois que je faisais connaissance d'un des membres de cette compagnie, et je lui aurais sans doute accordé l'entreprise, sans le nouvel incident que j'ai déjà signalé et qui me fit faire des recherches au ministère. D'après les renseignements qui m'ont été fournis par ceux qui s'occupent de l'émission des timbres, il y aurait quelque chose d'inégal, de raboteux dans le travail de cette compagnie ; il paraît, en outre, qu'elle aurait pour habitude de

M. FOSTER.

fournir un échantillon d'une certaine couleur pour un timbre quelconque, et que l'impression ne serait pas une fidèle reproduction de l'échantillon, défaut très grave quand il s'agit d'une œuvre comme celle que nous avions entreprise. On m'informa, en outre, au ministère que la compagnie avait fourni du papier qui n'était pas du type voulu, que leur gommage était de qualité inférieure, que leur perforation n'était pas exacte, bref, que leur main-d'œuvre laissait à désirer.

Ces renseignements peu satisfaisants sur la nature de leur main-d'œuvre, voilà ce qui m'a déterminé à prendre la ligne de conduite que j'ai suivie. Je n'ai point pris de décision précipitée, mais graduellement, je suis arrivé à me persuader que la main-d'œuvre de la compagnie Burland ne répondrait pas à notre attente, et en outre, qu'elle n'apporterait pas dans l'émission des timbres, toute la célérité voulue dans les circonstances. Et cependant le travail pressait. Je ne me suis pas joué de M. Burland, comme l'a donné à entendre l'honorable député, ni ai-je agi avec mauvaise foi à son égard. Quand il vint me voir, je lui parlai avec sincérité. Mais je dois apporter que je n'ai jamais fait venir ce gentleman, ni lui ai-je demandé sa coopération. Il s'est offert de son propre mouvement ; et pendant la durée de son entreprise, jusqu'au 22 avril, date à laquelle elle prit fin, j'ai discuté la chose avec lui, me croyant tenu de lui confier ces travaux, tant que durerait son entreprise ; mais je le répète, mon expérience, et les pourparlers que j'ai eus avec lui m'ont convaincu que j'aurais tout à gagner en confiant ces travaux à d'autres mains que les siennes. De fait, je n'ai pris de décision à ce sujet, qu'à l'époque où je donnai l'entreprise, vers la fin d'avril. A cette époque, le contrat de M. Burland était à la veille d'expirer. J'avais bien songé, depuis quel que temps, à confier ce travail à la nouvelle compagnie, mais je n'ai réellement pris de décision qu'après l'expiration de l'ancien contrat. La main-d'œuvre de la nouvelle compagnie me donne pleine satisfaction. D'après le rapport que m'en a fait M. Stanton, le chef de cette branche du ministère, la partie mécanique du travail dépasse toutes les prévisions. Main-d'œuvre, matériaux, finis du travail, tout cela, d'après lui, excelle tout ce que l'ancienne compagnie ait jamais fait.

M. FOSTER : Le ministre n'est guère justifiable de n'avoir pas confié ces travaux à M. Burland, en alléguant, pour prétexte, que les négociations se sont poursuivies jusqu'au 22 avril, date de l'expiration du contrat ; car déjà le ministre des Finances a inscrit au budget un crédit affecté au paiement de travaux que M. Burland est actuellement en voie d'exécuter, et qui ne seront terminés que vers le 1er juillet et plus tard, tant que la nouvelle compagnie ne sera pas prête à exécuter ces travaux.

Le ministre affirme que ce n'est pas lui qui a couru après M. Burland, mais que ce dernier a couru après lui. C'est dans l'ordre. Les ministres n'ont pas l'habitude de courir après les gens, quand il s'agit d'affaires de cette nature ; leur activité s'exerce dans un autre sens et à d'autres époques que celle-là. M. Burland méritait, à divers titres, d'avoir cette entreprise. Il était encore entrepreneur à l'époque où ces travaux se sont exécutés. Il prend un bien légitime orgueil à cette industrie qu'il a établie lui-même et perfectionnée, et il tenait énormément à l'honneur de faire le tirage des timbres du jubilé. Le ministre dit avoir con-

sulté quelque autre personne ; or, on le sait, il n'y a qu'un expert en fait de gravure sur acier qui puisse faire un dessin de ce genre, et le gentleman mentionné n'a pas droit au titre d'expert.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai consulté des personnes de goût et d'expérience avant de rien décider. J'ai reçu l'avis de personnes désintéressées, et c'est sur leur avis que j'ai demandé au gentleman en question de nous faire bénéficier de ses connaissances dans ce dessin préliminaire. J'avais confiance en mes conseillers et au goût du gentleman que je consultais, et après avoir décidé de lui confier la préparation de ce dessin, je n'entendais point que ni M. Burland ni d'autres imposassent leur dessin au ministère. M. Burland, sans doute, aurait consenti à imprimer les timbres d'après le dessin en question, mais il ne s'y serait probablement pas prêté de bonne grâce. Mais, je le répète, ce qui m'a fait prendre une détermination définitive, c'est le rapport mentionné au sujet du mérite respectif de la main-d'œuvre et des matériaux.

M. FOSTER : Le gentleman que le ministre a consulté au sujet de cette ébauche n'est ni graveur sur acier, ni expert. Le ministre, dans l'intervalle, avait présenté M. Burland à quelques-uns de ses collègues du cabinet. J'ai sous les yeux le dessin de M. Burland, et bien que je ne prétende pas être expert, j'en vois assez pour me convaincre que c'est un dessin très pur et très fidèle. Je l'enverrai au ministre, car ce travail a réellement du mérite. Le directeur général des Postes a semblé consentir à donner l'entreprise à M. Burland, par le fait qu'il l'a adressé à l'un de ses collègues.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je ne l'ai recommandé à personne.

M. FOSTER : Le ministre lui a, du moins, remis une lettre adressée à l'un de ses collègues, et celui-ci a approuvé le dessin de M. Burland. Le directeur général des Postes en a appelé au jugement de l'un de ses collègues, comme à un arbitre en matières de goût. C'est l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), et le directeur général des Postes, comprenant la supériorité de son collègue en pareille matière, en a appelé à sa décision. Son collègue apposa ses initiales au bas du dessin, certifiant qu'il était magnifique et très ressemblant à la reine Victoria, et M. Burland eut la certitude qu'il allait imprimer les timbres du jubilé. En dernier lieu, cependant, toutes les négociations furent rompues et le travail en question fut confié à une compagnie étrangère, de sorte que dans cette année jubilaire, au moment même où nous faisons sonner très haut notre patriotisme et notre désir de resserrer davantage les liens de la fédération impériale, c'est à New-York que nous allons chercher un entrepreneur pour faire le tirage de nos timbres du jubilé ! Le ministre prétend que le papier et le gommage de la nouvelle compagnie sont de meilleure qualité. C'est au ministère même à régler ces questions. Le département n'est pas tenu d'accepter ces timbres, avant que le ministre les ait essayés pour voir s'ils adhèrent bien, ou si le papier est de la qualité voulue. Le ministre a réellement mauvaise grâce d'alléguer la qualité inférieure du papier et du gommage, pour se justifier de retirer sa confiance à une compagnie qui

exécute depuis vingt-cinq à trente ans, ce genre de travaux. Il eût été facile au ministre de s'assurer par lui-même si l'obverse de l'effigie de la reine adhérerait bien à l'enveloppe, et il me fait peine de constater, en cette année jubilaire, au moment où le sentiment du patriotisme fait battre tous les cœurs canadiens, qu'il ait fallu s'adresser à l'étranger pour faire imprimer l'effigie de notre souveraine.

Remboursement de la somme prélevée sur le crédit des dépenses imprévues.....	\$3,000
Nouvelles dépenses relatives à l'enquête du tarif.....	6,000

Le MINISTRE DES FINANCES : La première somme de \$3,000 a été prélevée sur le crédit des dépenses imprévues, pour faire face aux dépenses de la commission du tarif ; et le crédit en discussion est affecté au remboursement de cette somme et à d'autres dépenses. Ce crédit couvre toutes les dépenses, celles des ministres qui ont dirigé l'enquête, frais de route, coût de la sténographie et de la transcription au clavographe, le tout formant un montant assez élevé. Il a fallu faire écrire la preuve par des sténographes, puis la faire transcrire au clavographe.

M. FOSTER : Est-ce qu'une partie quelconque de ces paiements prélevés sur le crédit des dépenses imprévues représente le coût de cette enquête officielle faite par des partisans ? Je remarque qu'il a été prélevé sur le crédit des dépenses imprévues une somme de \$3,000 affectée au paiement des dépenses de ces commissaires ambulants. Je ne suis pas avocat, mais voici l'avis que je veux soumettre à la Chambre. Si vous instituez une commission chargée de s'enquérir dans quel sens un individu a voté aux élections, vous n'êtes pas autorisés par le parlement à payer de semblables services. Vous avez bien le droit de payer les dépenses d'une enquête tenue au sujet de la conduite d'un fonctionnaire accusé de forfaiture, de négligence de ses devoirs ou de tout autre faute semblable. Le fonctionnaire qui ne remplit pas ses devoirs est, sans doute, subordonné aux règles de discipline. Mais voici qu'on inscrit un nouveau crime au catalogue des délits des employés publics visés par le statut, celui de prendre une part active aux élections. Ainsi, du moment qu'un employé public est intervenu activement dans les luttes politiques, quelque soit l'interprétation donnée à cette intervention active, vous prétendez que cela constitue une faute, et vous nommez des commissaires chargés de faire enquête sur ce prétendu délit et de faire le procès de l'accusé. Or, je vous défie de trouver ce délit dans le catalogue des fautes prévues par les statuts soit fédéraux soit provinciaux. De quel droit le gouvernement s'arroge-t-il le pouvoir d'introduire dans l'interprétation de nos lois des délits qui n'y sont pas prévus, de nommer des commissaires chargés de s'en enquérir, et d'affecter des deniers publics au paiement de ces enquêtes ? A mon avis, le gouvernement n'a nullement le droit d'affecter les deniers publics à cet usage. Il a nommé des commissaires chargés de s'enquérir de la conduite des employés publics, non pas relativement à l'accomplissement de leurs devoirs, mais touchant leurs croyances et leur conduite politiques.

Le gouvernement a pris sur lui de créer un nouveau délit, puis il a puisé dans la caisse publique de quoi payer les juges nommés soit pour condam-

ner soit pour absoudre et excuser les prévenus d'après la preuve établie. Avant de dépenser un seul cent dans ce but, le gouvernement devait se faire autoriser par le parlement, et, à mon sens, c'est un aussi mauvais emploi des deniers publics que l'a été l'affaire de la Baie des Chaleurs, affaire qui, de l'aveu même des ministres, hier soir, constitue un détournement de fonds publics, quand ils se sont frappé la poitrine en criant : *Peccavimus*.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable député nous a dit qu'il hésitait à donner son avis n'étant pas avocat. S'il eût été avocat, il n'aurait pas soulevé la question de savoir si ces commissions sont, oui ou non, légitimes. Un employé public, qui fait de la politique active, se rend inhabile à remplir les devoirs de sa charge, et le statut donne au gouvernement le pouvoir de s'enquérir de la façon dont les employés de l'Etat accomplissent leurs devoirs. Mon opinion, à titre d'avocat, est qu'en agissant ainsi, le gouvernement s'est tenu non seulement dans l'esprit, mais dans la teneur même du statut.

M. FOSTER : Au nom du sens commun, et non pas à titre d'avocat, je vais proposer une difficulté. Supposons qu'un employé n'ait pas négligé les devoirs de sa charge, mais, qu'au contraire, il ait toujours été soumis à ses supérieurs et fidèle à son poste, et qu'en dehors de l'accomplissement de ses devoirs, il ait exercé son droit de citoyen en votant pour A, B, C, et en travaillant pour lui....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député fait des suppositions. Or, au lieu de pures hypothèses, examinions des cas qui ont été réellement soumis à l'enquête, comme celui de toute une classe nombreuse d'employés, ceux des pêcheurs. Ces employés ont été accusés d'avoir prostitué leur emploi à l'avancement de leur parti politique, en donnant à entendre à ceux à qu'ils délivraient des licences, non pas il est vrai en termes explicites, mais de façon à se faire comprendre des pêcheurs, que s'ils ne votaient pas dans le sens désiré, il pourrait en résulter certaines conséquences ; de fait, ils se sont servis de leur autorité pour influencer le vote de leurs subordonnés : or, l'honorable député nierait-il au gouvernement le droit de faire une enquête sur un semblable cas ?

M. FOSTER : Voilà une infraction au devoir, une forfaiture, et ces employés se sont servis de leur charge dans un but contraire à l'intention de la loi. Mais je vais citer un autre exemple à l'honorable ministre, et que le commissaire envoyé par le gouvernement a eu mission de juger. J'ignore combien de jours ce commissaire a consacré à l'enquête ; tout ce que je puis dire c'est que cela ne s'est point fait dans une heure. Après avoir fait le procès, n'ayant pu obtenir la preuve de l'accusation, il fut obligé de faire rapport que l'accusé était absolument innocent.

M. COCHRANE : Le commissaire a-t-il été payé ?

M. FOSTER : Je n'en ai pas le moindre doute.

M. BERGERON : L'individu a-t-il été jeté par dessus bord ?

M. FOSTER.

M. FOSTER : Je ne le pense pas.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il y a des douzaines d'employés qui n'ont pas été jetés par dessus bord.

M. FOSTER : Il y a des douzaines d'employés qui n'étaient pas coupables.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Comment pouvez-vous dire qu'ils soient coupables ou innocents, tant que leur procès n'est pas fait ?

M. FOSTER : Le ministre (sir Louis Davies) a posé en principe que c'est un crime politique pour un employé de se mêler de politique ; que du moment qu'il s'écarte tant soit peu du sentier battu pour faire connaître sa pensée politique, il commet un crime pour lequel il mérite d'être mis en jugement, et s'il est trouvé coupable, guillotiné ; et les ministres en ont exécuté une foule. Ils ont puisé dans le coffre public pour faire le procès de personnes accusées d'un crime qui n'en est pas un, ni en raison ni en loi, et en cela, ils sont dans un aussi mauvais pas que dans l'affaire de la Baie des Chaleurs.

M. LISTER : L'honorable député (M. Foster) est le meilleur acrobate que j'aie encore rencontré. Voilà deux sessions que, de concert avec ses amis, il nous accuse de démettre les employés sans leur faire de procès. Et aujourd'hui que le gouvernement demande à la Chambre l'autorisation de payer les commissaires qui ont fait enquête sur ces accusations, l'honorable député de s'écrier que le gouvernement n'a pas le droit de faire enquête.

M. FOSTER : L'honorable député veut-il que je lui fasse voir en quoi consiste la différence ?

M. LISTER : Il n'y a rien que vous ne soyez en mesure de prouver, à votre propre satisfaction.

M. FOSTER : Il n'y a rien de légitime que je ne puisse prouver. Si mon honorable collègue (M. Lister) voulait bien écouter avec patience et sang-froid, sans esprit de parti, il resterait convaincu. Qu'avons-nous reproché au gouvernement, hier soir ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Tout.

M. FOSTER : Il n'est question que d'un seul cas. Nous avons blâmé le gouvernement d'avoir pris à sa charge l'administration d'un chemin de fer, quand il n'était pas autorisé à le faire, d'avoir dépensé \$19,000, puis d'être venu, après cela, demander aux représentants du peuple de lui délivrer un certificat de bonne conduite. Si le gouvernement était venu demander au parlement un crédit affecté au paiement de ces commissions nommées pour faire le procès des accusés politiques, ce crédit aurait sans doute été voté, et tout se serait fait régulièrement. Mais cette doctrine inconstitutionnelle s'est infiltrée, comme un virus, dans les veines des députés ministériels. Peu habitués à la responsabilité qu'entraîne le pouvoir et aux limites que lui trace la constitution, ils s'imaginent qu'il leur suffit de vouloir une chose pour qu'elle soit légitime, quitte à se faire plus tard autoriser par le parlement. Mais la vraie doctrine constitutionnelle est d'obtenir l'autorisation avant d'agir.

M. LISTER : L'honorable député (M. Foster) parle de chemins de fer, tandis qu'il s'agit du service public.

M. FOSTER : Le principe est le même.

M. LISTER : L'honorable député affirme que le gouvernement ne devrait pas faire de destitutions d'employés en raison d'intervention en politique, avant d'avoir soumis l'accusation à l'enquête et d'avoir mis l'accusé en mesure de se disculper. Comment est-il possible de soumettre ces faits à l'enquête, si l'on ne nomme des commissaires-enquêteurs ? Et si ces commissaires font ces enquêtes, ils ont droit d'être payés. L'honorable député demande au gouvernement qu'il fasse enquête, et cette enquête une fois faite, il refuse au gouvernement le droit de payer le commissaire, à moins que l'accusé ne soit trouvé coupable. L'honorable député prétend que si l'accusé est acquitté, le commissaire ne devrait pas être payé. Quant au pouvoir que possède le gouvernement d'instituer ces commissions pour faire le procès des accusés, cela ne souffre pas le moindre doute. Il n'y a pas un seul député de la gauche qui soutienne que le gouvernement n'ait pas parfaitement le droit de faire ce qu'il a fait.

M. FOSTER : Je vais citer à mon collègue l'article en question, dans l'instant. A mon avis, la ligne de steamers rapides était nécessaire et utile au pays. Toutefois, à titre de membre du dernier cabinet, je me suis bien gardé de me mettre à l'œuvre, d'organiser un service rapide, de faire des dépenses, puis, après cela, revenir demander au parlement de solder les comptes. Nous avons d'abord obtenu l'autorisation du parlement, et c'est ce qu'auraient dû faire les ministres. Il ne s'agit pas de savoir s'il importe de faire enquête, mais si les ministres avaient demandé au parlement l'autorisation nécessaire avant de dépenser un seul cent ; il s'agit de savoir s'ils n'étaient pas tenus, avant tout, de venir demander à la Chambre l'autorisation nécessaire, avant de se mettre à l'œuvre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois protester contre l'attitude prise par le ministre de la Marine et des Pêcheries, par l'ex-ministre des Finances, et par l'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister), en mêlant à la discussion de ce petit item budgétaire toutes ces questions de droit criminel. En quoi l'item actuel intéresse-t-il l'enquête sur le crime ? Le seul crime dont il soit question dans l'item à l'étude, est celui du protectionnisme.

M. FOSTER : Oui, et vous avez proclamé son innocence, et le criminel de jadis est devenu votre ami de cœur.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne l'avons pas abusé votre système. A moins que mon honorable collègue ne découvre quelque crime dans ce crédit affecté aux dépenses de l'enquête du tarif, je prétends que ce verbiage n'a pas sa raison d'être, et je vous prie, M. le président, de ne pas permettre au ministre de la Marine et des Pêcheries ni à mes autres collègues de semblables digressions.

M. COCHRANE : Je n'ai qu'un seul reproche à adresser au gouvernement au sujet du paiement de ce compte, et c'est celui-ci : à l'époque où l'an-

cienn gouvernement a nommé une commission, les honorables membres de la droite, qui faisaient alors partie de l'opposition, s'écrièrent en chœur que c'était faire insulte au parlement que de nommer une semblable commission, que le gouvernement devait parfaitement savoir à quoi s'en tenir à ce sujet. L'honorable député de Wellington (M. McMullen) fit alors entendre les plus énergiques protestations. Or, en arrivant au pouvoir, les ministres n'enrent rien de plus pressé que de faire ce qu'ils avaient condamné chez leurs adversaires, et de dépenser \$6,000 dans ce but. Voilà donc le reproche que j'adresse au gouvernement : c'est de nous demander de faire des paiements pour les dépenses d'une commission qu'ils avaient eux-mêmes condamnée, dans l'opposition. Mais les ministres ne semblent pas éprouver le moindre remords de conscience en faisant aujourd'hui ce qu'ils réprovaient jadis. Je serais disposé à proposer que cet item fût biffé.

M. BELL (Pictou) : A quelle somme s'élève le coût de cette commission du tarif ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cet item de \$6,000 couvre toutes les dépenses, autant que j'en puis juger. Il reste quelques petits comptes impayés, qui demandent vérification, mais je pense que ce crédit les couvrira tous.

M. FOSTER : Quels sont les principaux articles de dépense, dans cet item ? Je dois l'avouer, cela me paraît une somme énorme à payer pour une enquête sur le tarif. Je croyais que \$3,000 de ce crédit étaient affectés au paiement de ces commissions d'enquête sur les fautes politiques des employés publics, et je ne sais trop à quoi m'en tenir à cet égard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si c'est là ce qui a porté l'honorable député à faire son discours, il est temps qu'il reconnaisse son erreur, car je puis l'assurer, lui déclarer qu'il n'y a pas un cent affecté à cet usage.

M. FOSTER : Quels sont ces item ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Approximativement, une moitié de la somme est affectée au paiement des frais de route des ministres, des secrétaires et des fonctionnaires, qui se sont transportés de ville en ville pour faire l'enquête. L'autre moitié est consacrée aux dépenses des sténographes dont les volumineux rapports transcrits au clavier sont soigneusement conservés aux archives pour que l'on puisse les consulter, au besoin, à l'avenir.

M. FOSTER : Puisque le parlement paie \$6,000 pour ce travail, il appartient au parlement, et il faudra que le ministre dépose tout ce volumineux rapport sur le bureau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le rapport ne contient pas de dépositions d'experts. Si l'honorable député tient beaucoup à ce que ces documents soient imprimés, il nous faudra dépenser quelques mille dollars de plus pour les faire soigneusement imprimer, collationner, et relier pour l'usage de l'honorable député.

M. FOSTER : Quels étaient les membres de cette commission ambulante ? Le ministre des Travaux publics en faisait-il partie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Travaux publics nous a plusieurs fois favorisé de sa présence, mais je ne sache pas qu'il y ait un seul cent de dépense au nom du ministre.

M. FOSTER : Par conséquent, lorsqu'il a traversé le continent dans un wagon spécial avec un facteur nègre, alors qu'il mangeait comme un oiseau.....

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces dépenses ne figurent pas dans l'item en discussion.

M. FOSTER : A quel crédit cela est-il porté ?

M. LISTER : Parlez-nous de la commission de la tempérance.

M. FOSTER : Je me rends aux vœux de mon honorable collègue. Le gouvernement était tellement accablé de besogne que, lorsqu'un de ses membres, le chef du cabinet, quitta le pays, il devint impossible de disposer de toute la besogne et de présenter de nouvelles mesures. Le plébiscite fut donc mis au rancart, parce que c'était, disait-on, une importante mesure, nécessitant la présence du premier ministre. Le plébiscite disparut avec le premier ministre.

Le gouvernement, il est vrai, est à faire voter \$3,600,000 pour le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et il cherche à augmenter la dette publique de l'équivalent de \$7,000,000 pour le prolongement de l'Intercolonial; il a fait voter \$8,000,000 pour les canaux; il nous demande des subventions de chemins de fer, s'élevant à trois ou quatre millions de dollars, et présente d'autres mesures importantes, mais quant au bill du plébiscite, impossible de le faire délibérer.

Si l'honorable député veut en savoir davantage au sujet de la commission de la tempérance, je pourrai satisfaire sa curiosité sur d'autres points encore. Mais soyons sérieux; revenons à la commission du tarif, et que le ministre des Finances me dise s'il prétend réellement qu'en voyageant de compagnie avec le contrôleur des Douanes, ils ont dépensé \$6,000 en quête de renseignements un peu partout, tandis que, pendant dix-huit années, ils n'avaient cessé de déclarer, en Chambre, à la tribune populaire, en un mot partout où ils portaient la parole, qu'ils en savaient assez long sur le tarif, et connaissaient parfaitement les besoins du pays. Ah! les besoins du pays; c'était tout simplement de faire tomber les liens des mains de cette noble vierge, le Canada, afin que, libre de toute entrave, elle s'élançât dans la voie du progrès et de la prospérité! Et cependant, à leur arrivée au pouvoir, les ministres se sont sentis tellement épris de l'envie de faire cette petite promenade, non pas pour recueillir des renseignements,—ils savaient tout d'avance—qu'ils ont dépensé \$6,000 de l'argent du peuple. Une telle profligalité est chose inouïe de la part d'un gouvernement économe. Où est donc l'honorable député de Wellington-nord? Où sont les chefs patrons? Il reste encore l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux), mais il reste coi.

M. SPROULE : Le ministre des Finances a-t-il collationné cette preuve, et l'a-t-il disposée de façon à ce quelle puisse s'analyser ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. FOSTER.

M. SPROULE : Je viens de vous entendre dire, je crois, qu'elle était écrite au clavigraphé et qu'elle serait utile à l'avenir, sinon pour le présent.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que si l'honorable député le désirait, nous pourrions faire imprimer au coût de quelques centaines de dollars la partie des renseignements qui ne nous ont pas été donnés confidentiellement. Sans doute, les renseignements qui nous ont été donnés précédemment ne pourraient figurer avec les autres dépositions. Toute cette preuve se trouve actuellement condensée sous forme de deux volumes écrits au clavigraphé, et que j'ai soigneusement étudiés. Je ne voudrais pas jurer avoir lu chaque ligne de ce rapport, mais j'ai entendu chaque mot des dépositions, et en ai relu une grande partie une seconde fois.

M. SPROULE : J'ignorais qu'au cours de l'enquête, les ministres eussent tenu leurs séances à huis clos. Je pensais que le public y était admis.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député ne peut savoir maintenant que ses séances aient été privées, puisque je n'ai rien dit de semblable.

M. SPROULE : Le ministre nous a dit qu'il y avait certaines parties des renseignements qui étaient de nature confidentielle. Si les séances étaient publiques, elles n'ont pu être confidentielles.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon collègue feint sans doute d'ignorer que les séances de l'enquête ont été rendues, de la part du gouvernement, aussi publiques, que possible. C'était notre désir de tenir ces séances aussi publiquement que possible, et si quelque témoin, se présentant devant la commission, désirait faire une communication confidentielle, il était libre de le faire.

M. FOSTER : Il y a une partie importante des témoignages que je voudrais voir déposée sur le bureau. Il arriva dans une circonstance qu'un consommateur se fit entendre devant la commission, et ce consommateur était M. Alfred Jury, qui se trouvait présent, si je suis bien informé, à la demande spéciale du ministre des Finances lui-même. Je voudrais que cette déposition fût soumise à la Chambre, afin qu'elle soit en mesure de l'apprécier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il me serait difficile de réclamer le mérite d'avoir invité M. Jury à assister à nos séances. M. Jury, dois-je ajouter, manifesta le désir de rendre témoignage devant la commission à un moment où il nous était impossible de l'entendre, en raison d'engagements antérieurs, mais je l'informai qu'à notre retour à Toronto, nous serions heureux de l'entendre. A notre retour à Toronto, il reçut avis que nous étions disposés à l'entendre.

M. FOSTER : Il y a une autre partie de la preuve qui ne manquerait pas d'intérêt: c'est celle où quelqu'un protesta devant les commissaires contre la vertu et les bonnes qualités des biscuits fabriqués par le contrôleur des Douanes.

M. WALLACE : C'est réellement faire payer fort cher des services d'une telle nature. Le minis-

tre des Finances a déclaré qu'à peu près la moitié du crédit demandé serait affecté au paiement des services des sténographes. Lorsque, de concert avec le député de Brockville, je présidai une enquête, il y a quelques années, nous parcourûmes la province de l'Ontario, entendant à peu près tous ceux qui désiraient nous exposer leur manière de voir. Ce furent nos secrétaires particuliers qui firent tout le travail de la sténographie, sans qu'il en coûtât un seul dollar au pays. C'est donc une économie de \$3,000 que nous avons faite, cette fois-là. Si je comprends bien, les secrétaires particuliers ont accompagné les ministres, et puisqu'ils savent tous la sténographie, il s'ensuit qu'on a jeté \$3,000 par les fenêtres. Quant aux autres \$3,000, je suis convaincu que sous le régime conservateur, les dépenses de cette commission n'auraient pas atteint le dixième de cette somme. Je sais que, pour mon compte, je n'ai pas fait un cent de dépenses, et nous avons parcouru presque d'un bout à l'autre la province de l'Ontario. A mes yeux, cette dépense de \$6,000 est donc injustifiable.

Remboursement de pertes constatées, que le département des Postes a éprouvées en raison des détournements de fonds de l'ex-directeur de la poste à Saint-Jean, Québec, entre le 3 novembre 1890 et le 9 juillet 1896. \$4,718.31

M. FOSTER : Que veut dire cet item ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Voici l'explication. Le directeur de la poste est mort vers le 9 juillet dernier, et après sa mort, l'on découvrit, en vérifiant ses comptes, que pendant cinq ou six années, il avait transmis à Ottawa des états apocryphes. De temps à autre, il y avait eu détournements de fonds ou vols de peu d'importance. Il a été fait des tentatives de recouvrer les sommes en question de ses cautions, mais on me dit que ces personnes ne sont guère solvables, et par conséquent, c'est une perte sèche qu'il nous faut subir.

M. HAGGART : Quel est l'inspecteur de ce district ? L'inspecteur doit porter la responsabilité d'avoir laissé se perpétuer un tel état de choses cinq ou six années durant.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Voilà dans quel état nous avons trouvé les choses.

M. FOSTER : Le directeur général des Postes, se propose-t-il de modifier la loi au sujet des cautions exigées des directeurs des postes, et de les obliger à s'entendre avec une compagnie de garantie, au sujet de leur cautionnement ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai étudié la question, s'il m'est permis d'y faire allusion, relativement à un bill dont la Chambre est saisie. C'est l'argent des déposants dans les caisses d'épargne qui a été détourné. Il semblerait que le directeur de la poste recevait l'argent des déposants et prenait leurs livrets qu'il transmettait à Ottawa, et les faisait revenir. Il faisait des altérations dans les livrets; en y portant au crédit des déposants plus d'argent qu'il n'en transmettait à Ottawa. J'ai discuté la chose avec M. Matheson, et il me dit que c'est une de ces fraudes qu'il est impossible de prévenir. Je lui ai demandé si le ministère des Postes ne pourrait pas

prévenir la répétition de cette fraude, en envoyant lui-même les livrets directement aux déposants.

Sir ADOLPHE CARON : Les livrets sont transmis ici.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui, mais si ces livrets étaient transmis directement aux déposants, le directeur de la poste ne pourrait pas altérer l'inscription avant de remettre les livrets aux déposants. Mais M. Matheson me donne une explication parfaitement plausible; c'est que si un directeur de la poste voulait commettre une fraude, il pourrait s'emparer du livret transmis par la poste. S'il veut commettre une fraude, il n'hésitera pas à adopter les moyens de mettre la main sur le livret. Quant à la question de cautionnement, j'ai un système propre à donner de meilleures garanties. Il s'agirait de faire assurer les directeurs des postes par une compagnie, mais non pas nommément. Une compagnie délivrera une police assurant quiconque exerce les fonctions de directeur de la poste dans le moment, et en procurant à la compagnie un grand nombre d'assurés, nous obtiendrons l'abaissement du taux d'assurance.

Le taux actuellement perçu des directeurs des postes par les compagnies est de 40 cents les \$100. Le ministère des Postes peut obtenir le même montant d'assurance au taux de 25 cents les \$100, et les 15 cents qui restent formeraient un fonds destiné à couvrir les pertes supérieures au chiffre de l'assurance. En assurant chaque directeur de la poste séparément, il est impossible de couvrir toutes les pertes; à moins d'avoir un fonds spécial compensant les pertes. Tout en admettant qu'il est impossible de prévenir les fraudes, je suis d'avis que ce système d'assurance sera fort avantageux.

M. BRITTON : Je désire savoir si le directeur général des Postes établit une distinction entre le directeur de la poste qui commet une fraude semblable à celle mentionnée et les commis des postes qui se rendent coupables du même délit, car il est arrivé à ces commis de manipuler les livres comme on prétend qu'ils l'ont été dans le cas actuel. J'ignore si le ministère des Postes se considère responsable de la perte éprouvée, en pareilles circonstances. Je crois que le ministère n'assume point la responsabilité de la perte des lettres recommandées. La perte d'une lettre chargée tient presque toujours à la négligence de quelque fonctionnaire, et si le ministère des Postes admet sa responsabilité, il est difficile d'établir de distinction entre la fraude des directeurs des postes et la négligence ou la fraude des autres fonctionnaires du ministère. Je sais que certaines personnes ont perdu des fonds déposés à la caisse d'épargne postale, et cela en fraudes commises, non par le directeur de la poste, mais par un autre fonctionnaire, et je voudrais savoir si le ministère se tient comptable aux déposants.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Une fois que de l'argent a été confié à un fonctionnaire public, le gouvernement en est nécessairement comptable au déposant, même si le fonctionnaire est malhonnête. Il serait impossible de persuader aux gens de confier leurs économies aux caisses d'épargne, si le gouvernement ne leur était pas comptable de ces sommes, du moment qu'elles sortent de leurs mains. Jamais le gouvernement

n'a eu pour habitude d'assumer la responsabilité de la perte des lettres chargées. Sans doute, il est possible que le public tiennne le gouvernement comptable de ces lettres en achetant un mandat-poste, et dans ce cas, le gouvernement est comptable au public, du moment qu'il reçoit l'argent. Depuis que je suis à la tête du ministère, on m'a fait plusieurs propositions, tendant à rendre le gouvernement comptable de ces lettres enregistrées.

Sir ADOLPHE CARON : Cela n'est pas praticable.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : La chose m'a été suggérée, mais je ne me suis pas encore formé d'opinion à cet égard.

M. FOSTER : Ne nous laissons pas entraîner à discuter cette question.

M. COCHRANE : Est-ce que les directeurs des postes ont l'habitude de transmettre les livrets des déposants au ministère des Postes à Ottawa ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui.

M. COCHRANE : Alors, puisque l'argent reçu ne correspondait pas au montant inscrit au livre, quelque fonctionnaire à Ottawa a sans doute fait preuve de négligence, sans quoi, il aurait découvert la fraude. Il ne sert à rien de transmettre les livrets à Ottawa, s'ils ne sont pas examinés avec soin.

Dépenses relatives aux commissions chargées de faire enquête sur certaines accusations dans les Territoires du Nord-Ouest	\$750
---	-------

M. FOSTER : Voilà donc l'item qui appelle la discussion de cette question de commissions. Le ministre peut-il me dire quelle somme il a été voté pour ces différentes commissions inquisitoriales ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai les chiffres sous les yeux en ce moment.

M. FOSTER : Pour le ministère des Finances, la somme s'élève à \$6,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela comprend les chemins de fer et les canaux. Il y a au chapitre des chemins de fer un item de \$6,000 que j'ai proposé de réduire à \$2,500.

M. FOSTER : Le ministre (M. Blair) se propose de faire une dépense de \$6,000 pour payer des commissaires partisans uniquement pour les enquêtes au ministère des Chemins de fer et Canaux, et il y a un crédit de \$10,000 inscrit au budget, au bénéfice de ces commissaires. Dans quel but le gouvernement demande-t-il ces crédits ? Tout simplement pour trouver quelques prétextes de mettre à la porte certains employés conservateurs, et les remplacer par des libéraux. On baptise cela du nom de commission chargée de s'enquérir des fautes politiques des employés publics, et le principe sur lequel ces commissions semblent basées est de faire disparaître des rangs du service public tout esprit de parti. Chose étrange, toutefois, à la tête de la plupart de ces commissions on a pris pour juge ou commissaire, un partisan déclaré. Le ministre (M. M. Mulock.

Blair) a nommé président de cinq ou six commissions un nommé William Wilson, de Frédéricton, et l'a chargé de faire enquête sur une foule de fautes politiques d'employés de l'Intercolonial. Tout ce que je puis trouver dans les documents déposés sur le bureau est que cet individu s'est laissé persuader d'accepter cette mission, et que le ministre a été autorisé par arrêté du conseil de payer pour ce travail une somme n'excédant pas \$25 par jour, abstraction faite des frais de route. Les documents déposés jusqu'ici ne mentionnent pas la somme payée à M. William Wilson, et ce que je veux savoir c'est le chiffre payé par jour à cet individu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Wilson n'a pas encore reçu un seul sou.

M. FOSTER : M. William Wilson ne vit pas de l'air du temps et n'est pas millionnaire, et je suppose qu'il ne parcourt pas le pays à ses propres frais. Si je ne me trompe, il paraît dans quelques-uns des documents déjà déposés que M. Wilson a reçu une avance de \$500. Le ministre (M. Blair) se trompe, sans doute, en disant que M. Wilson n'a rien reçu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député prétend-il, après m'avoir posé une question et que je lui ai répondu, nier l'affirmation que j'ai faite ? Je voudrais bien savoir ce que l'honorable député entend par les règles des convenances. J'ai dit à l'honorable député que M. Wilson n'avait pas reçu un cent, et je lui demande d'accepter mon affirmation, s'il connaît les convenances.

M. FOSTER : Oh ! le ministre connaît si bien les convenances ! Le ministre est tenu aux règles de savoir-vivre et il sait si bien les observer, à l'occasion ! Pas plus tard que l'autre soir, il m'a tourné le dos, comme un écolier boudeur, en dépit de toutes les règles de convenances et de savoir-vivre reconnues par la Chambre. C'était la plus grossière insulte qu'il fût possible d'offrir non seulement au député qui lui adressait la parole, mais encore à toute l'opposition. Et voilà le gentleman qui prétend venir me faire la morale, à moi et à mes collègues de gauche, et à nous en montrer en fait de convenances et de savoir-vivre !

Quand l'honorable ministre dit que M. William Wilson n'a rien reçu, et qu'il le dit à titre de député et de ministre, je dois le croire ; mais j'ai dit, et je répète, que M. Wilson n'est pas millionnaire, et il me paraît étrange qu'il ait pu parcourir le pays depuis le mois de novembre 1896 jusqu'à ce jour, en payant lui-même ses frais de voyage et ses dépenses d'hôtel. L'honorable ministre veut-il répondre à cette question : Combien a-t-on l'intention de payer à M. William Wilson à part ses frais de voyage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En ce qui concerne M. Wilson et les autres personnes qui ont eu affaire avec ces enquêtes, je me propose d'examiner la nature de leurs travaux et les mémoires que j'ai reçus d'eux, et de faire une recommandation au conseil sur la somme que je croirai juste et convenable de leur payer. L'arrêté ministériel stipulait que la somme ne devait pas excéder \$25 par jour. Je n'ai pas l'intention

de payer cette somme à M. Wilson ; je crois que ce serait excessif ; mais il pourrait y avoir certaines circonstances dans lesquelles cette somme devrait être allouée. Je n'ai pas encore décidé combien je recommanderai de payer à M. Wilson. Il n'a pas encore reçu un sou ni directement ni indirectement, pas plus que les autres commissaires. Je ne pouvais pas les payer avant d'avoir obtenu l'argent du parlement, et ils ont reçu avis qu'ils ne recevraient rien du ministre avant qu'il fût voté un crédit pour cette fin.

M. FOSTER : C'est assez satisfaisant. Je suis content d'entendre dire qu'ils se sont mis à l'œuvre et que, dans l'intervalle, ils paieraient leurs dépenses ; mais je crois que mon honorable ami doit dire à la Chambre ce qu'il se propose de payer à M. Wilson.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas l'intention d'excéder la somme autorisée par l'arrêté ministériel. Je pense que je n'irai pas jusqu'à cette somme. Je me consulterai avec les autres membres du gouvernement sur ce sujet.

M. FOSTER : A-t-il été adopté un autre arrêté ministériel que celui qui a été produit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Le montant maximum seul a été spécifié ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : L'honorable ministre a employé une demi-douzaine de commissaires ; il a mis ces messieurs à l'œuvre, quelques-uns en octobre, d'autres en novembre, d'autres en janvier et quelques-uns en février, et il n'a pas encore décidé combien il leur paiera. Mon honorable ami prétend que, avec ses hommes qui travaillent tout le long du chemin de fer Intercolonial depuis deux ou trois mois, il n'est pas encore arrivé à une entente avec eux à propos de la somme qu'ils devraient recevoir, pas plus qu'il n'a fixé leurs appointements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas encore.

M. FOSTER : Alors, je crois que mon honorable ami a une fois de plus prouvé à la Chambre ses capacités d'hommes d'affaires. Or, M. William Wilson est un partisan politique de la plus rude espèce.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est un homme honorable et très modéré.

M. FOSTER : M. Wilson est un partisan politique qui n'a fait qu'un avec mon honorable ami et sa fortune politique depuis des années. L'homme qui est nommé pour juger des fautes de partisan, et qui doit au moins être recommandé par certaines qualités judiciaires, peut difficilement être celui qui a toujours été un partisan violent et fanatique — je dis cela avec intention. Il y a ensuite M. McAlpine qui a été nommé, et lui aussi est un partisan violent et fanatique.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il n'a pas été nommé par le département des Chemins de fer.

M. FOSTER : Il a été nommé par le gouvernement. Il est reconnu dans toute la province du Nouveau-Brunswick pour être un partisan violent et fanatique. La nomination d'hommes de cette trempe est-elle conforme à la doctrine énoncée par l'honorable ministre, que ce que nous voulons extirper du service public c'est l'esprit de parti qui s'y trouve ? Il y a une apparence d'injustice quand vous envoyez un partisan politique avancé et reconnu pour siéger à titre de juge dans la cause d'un officier qui n'est pas du même parti politique, que lui. Tout ce que je veux dire, pour critiquer cette procédure, c'est qu'il aurait été préférable que le gouvernement eût choisi des hommes d'opinions modérées, tout en appartenant à son propre parti, je ne dirais rien contre cela.

Mais quand il choisit des hommes qui ont pris part à toutes les élections, qui ont parcouru la province avec l'honorable ministre dans ses luttes politiques, qui ont pris part aux intrigues secrètes du parti durant des années, on sent dès le commencement que justice ne sera pas rendue ; et si vous ajoutez à cela le fait que ces messieurs ne sont pas obligés de tenir des séances publiques, mais peuvent faire leur enquête à huis clos, que le ministre des Chemins de fer leur a enjoint de faire comparaître ces hommes et de les interroger, et si en les interrogeant ils ne peuvent pas arriver à une conclusion suffisante, ils peuvent alors assigner des témoins, mais il n'est pas permis à ces hommes de se faire représenter par un avocat ; je crois que toutes ces choses réunies font voir que l'enquête depuis le commencement doit être prise pour une comédie, et qu'elle n'est pas de nature à faire espérer un procès juste et équitable.

Dans un certain cas, M. McAlpine est allé dans un endroit du comté de King où il y avait un gardien de phare dont le frère était un partisan politique avéré. Palmer, le frère, est un de mes amis et un politicien actif, mais le gardien de phare est d'un type différent. C'est un homme tranquille, sans prétention, qui ne prend aucune part aux affaires politiques, mais qui s'occupe seulement de ses affaires. Le commissaire ne donna à cet homme que deux ou trois heures d'avis et il conduisit l'enquête en son absence. De fait, il fit venir des témoins en son absence. Il ne lui fournit pas même une occasion favorable, ainsi que j'ai été informé. Je ne sais pas quel rapport le commissaire a fait, mais on dit qu'il est favorable, mais que ce gardien de phare a été destitué et un autre nommé à sa place. Or, je ne crois pas qu'un homme doit être puni parce que son frère est partisan. Cet homme a été privé de son emploi, et il déclare — et je le crois — qu'il n'a jamais agi en partisan ni dans la dernière élection ni dans les précédentes, et ce que je connais de lui prouve que c'est un de ces hommes paisibles qui ne prennent jamais une part active aux élections. En ce qui concerne la nomination de ces commissaires partisans, elle rend nul l'objet que les honorables chefs de la droite disent avoir en vue, celui de fournir une cour d'enquête impartiale.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne me reconnais pas coupable d'avoir nommé des commissaires partisans. Quand

la question est venue pour la première fois devant la Chambre lors de la dernière session et que l'opinion générale était que ceux qui étaient accusés de conduite politique agressive devaient avoir une enquête avant d'être destitués, le contrôleur des Douanes et moi nous nous consultâmes et décidâmes de nommer dans les provinces maritimes un commissaire qui serait irréprochable, sous le rapport des opinions politiques. Nous nommâmes le capitaine Bloomfield Douglas, qui a toujours été un franc conservateur, et à l'emploi du ministère de la Marine et des Pêcheries pendant plusieurs années. J'ai examiné son passé, et j'ai appris qu'il avait été magistrat stipendaire en Australie, et qu'il avait une grande expérience dans des affaires de cette nature, et, ayant fait sa connaissance, j'ai cru qu'il remplirait son devoir avec impartialité.

M. FOSTER : Oui, je crois que c'était une excellente nomination.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je fis cette nomination, et tous mes amis furent indignés, mais je crus qu'il était sage d'avoir un homme qui conduirait une enquête avec honnêteté et impartialité. Le capitaine Douglas devait parcourir toutes les provinces maritimes s'il le pouvait, mais à mesure que le temps avançait, il fut constaté qu'il ne pouvait pas faire tout l'ouvrage, et nous nommâmes commissaires pour l'Île du Prince-Edouard M. J.-H. Palmer, qui est magistrat stipendaire dans le comté de Queen, I.P.E., et qui est libéral, mais du type modéré. C'est un homme qui s'occupe de ses devoirs et qui, à cause de sa charge de magistrat, n'est pas mêlé aux luttes politiques. De sorte que, en ce qui concerne le département de la Marine et des Pêcheries et celui des Douanes, les enquêtes ont été conduites par M. Palmer dans l'Île du Prince-Edouard, et par le capitaine Bloomfield Douglas, dans la Nouvelle-Ecosse. M. McAlpine a tenu quelques enquêtes dans le Nouveau-Brunswick. Je ne pense pas qu'il soit opportun dans le moment de discuter les différents rapports parce qu'ils ne sont pas devant nous, mais je dirai à mon honorable ami que j'ai demandé à ces messieurs de ne pas prononcer le jugement eux-mêmes, mais de prendre les témoignages par écrit, et je me charge de décider et de faire rapport au conseil si ces témoignages prouvent que les accusés ont pris une part active et agressive aux élections.

M. GASGRAIN : Est-ce un résumé des témoignages, ou les témoignages au long ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Tous les témoignages me sont remis en entier, et j'ai dans chaque cas des rames et des rames de papier du capitaine Douglas. Bien entendu, ces témoignages sont à la disposition des députés en tout temps. D'après ces témoignages nous donnons une décision. Sachant que le capitaine Douglas n'était pas un homme de profession libérale, bien qu'il le fût à demi, et attendu qu'il devait être employé assez longtemps, je n'ai pas cru devoir le payer comme homme de profession, et j'ai convenu avec lui de lui donner \$4 par jour en sus de ses dépenses, ce qui est la somme totale qu'il reçoit. Les frais de toutes ces commissions seront excessivement modérées, et je peux affirmer aux honorables députés que *fair play* a été accordé.

Sir LOUIS DAVIES.

M. ELLIS : Au sujet des observations de l'ex-ministre des Finances (M. Foster), concernant MM. Wilson et McAlpine, je ne pense pas qu'il ait raison de les appeler partisans fanatiques et violents. Ces expressions sont injustes bien qu'ils soient de chauds partisans.

M. FOSTER : J'ai une connaissance personnelle dans un certain cas.

M. ELLIS : Bien entendu, il y a toujours des exceptions ; je connais très bien M. McAlpine, et je ne peux pas dire que c'est un homme qu'on peut appeler partisan violent. C'est un homme d'un caractère enjoué et bienveillant, et je suis convaincu que tous les rapports qu'il fera seront justes. Il y a chez lui une bonté naturelle qui l'empêchera d'être violent et acharné quand il agira à titre de juge.

M. FOSTER : Je ne veux pas dire qu'il se montrera violent et acharné en siégeant à titre de juge, mais j'ai dit qu'il était partisan violent et fanatique. Je partage entièrement l'opinion de mes honorables amis quant au caractère bon et bienveillant de cet homme, et je peux en témoigner tout aussi bien que mon honorable ami.

M. ELLIS : On peut dire la même chose de M. Wilson. Je ne le connais pas aussi bien personnellement, mais je ferais observer que c'est un homme qui prend les choses telles qu'elles viennent, et qui sera passablement juste en tout temps. Mon honorable ami verra qu'il fera bien de retirer le mot "violent" car il peut faire croire à la Chambre et au comité que ces hommes sont violents et acharnés au point de ne pas pouvoir rendre justice.

M. BENNETT : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a bien voulu instituer deux enquêtes dans mon comté, l'une sur le compte de l'inspecteur des pêcheries, et l'autre au sujet du gardien du phare.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Quels sont leurs noms ?

M. BENNETT : Smith est l'inspecteur des pêcheries et, Little, le gardien de phare. Je n'ai pas l'intention de faire d'observations au sujet de ces deux cas particuliers. Les accusations portées contre eux se rattachent aux élections du mois de juin dernier, et non pas aux élections partielles ; mais si l'honorable ministre veut instituer des enquêtes dans ce comté, j'espère qu'il s'occupera d'un certain libéral très ardent qui est gardien de phare, dont je ne demande pas la destitution pour la raison qu'il s'est mêlé des élections, mais parce qu'il a hébergé dans le phare de l'Etat trois mois durant l'hiver 1895-96, trois hommes qui avaient enfreint les règlements de pêche. Mon assertion sera appuyée par les documents qui sont dans les bureaux de l'honorable ministre. Il verra que ce gardien de phare, chaud libéral, a été trouvé coupable d'avoir logé ces trois hommes et d'avoir pêché contrairement à la loi, et qu'il a été condamné à une amende de \$50. Naturellement, ce sera chose curieuse pour les honorables chefs de la droite de savoir que je n'ai pas porté plainte contre cet homme ni demandé sa destitution dans le temps, ainsi que j'aurais eu raison de le faire dans les circonstances. Néanmoins, c'était un père de fa-

mille, et j'ai cru que ce serait une maigre satisfaction pour moi de faire chasser cet homme, et je l'ai laissé tranquille en le mettant sur ses gardes.

Quoi qu'il en soit, si le ministre fait faire des enquêtes sur la conduite de quelques hommes simplement parce qu'ils ont voté en ma faveur, j'espère qu'il s'occupera du fait de garder dans le service public un homme qui a violé la loi, je ne veux pas nommer cet homme. Mais si le ministre continue son enquête contre les deux autres, j'appellerai plus tard son attention sur cet homme. Si l'honorable ministre protège ses amis politiques pour ce motif, il sera obligé, je le crains, de pardonner les fautes de cet infraacteur de loi, car la clameur de ses nombreux amis libéraux sera si forte, que l'honorable ministre y songera à deux fois avant de le destituer.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne me souviens pas d'avoir institué des enquêtes contre les personnes mentionnées par mon honorable ami. En ce qui concerne la province de l'Ontario, je n'y ai pas nommé de commissaires, sauf l'inspecteur de la province de l'Ontario, un homme qui a été nommé par mes prédécesseurs au ministère, et que je ne connais pas personnellement. Mais il occupe une position dépendant du département des Pêcheries, et je l'ai nommé pour s'enquérir des faits dans chaque cas qui s'est présenté. Bien qu'il ait été nommé par l'ex-gouvernement, je dois dire qu'il paraît avoir très bien rempli ses devoirs. J'ai envoyé M. Cunningham du département pour s'enquérir d'une couple de cas relatifs aux phares, mais je n'ai pas nommé d'avocats. De fait, j'ai fait mon possible pour empêcher ces enquêtes.

M. CASGRAIN : Je n'ai rien à dire au sujet des nominations qui ont été faites par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Les deux hommes qu'il a nommés paraissent être suivant ce qu'il dit, parfaitement capables de conduire les enquêtes dont ils sont chargés et qui, d'après les apparences, en tout cas, jusqu'à ce que le contraire soit prouvé, conduiront sans doute ces enquêtes avec impartialité.

Mais il me semble que ce que mon honorable ami de Simcoe (M. Bennett) vient de dire, est une condamnation absolue de ce que le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait dans le district de Québec, et, aussi de ce que le directeur général des Postes a fait dans le même district. Les hommes qu'ils ont nommés pour conduire les enquêtes ont un devoir très important à remplir. Quelquefois, ils ont à juger des hommes qui n'ont pas d'autres ressources au monde que le salaire qu'ils retirent du gouvernement. Or, il me semble que ces enquêtes doivent être conduites par des hommes qui ne sont pas mêlés à la vie politique active, qui ne sont pas partisans, quelquefois plus violents que les hommes qu'il ont à juger ; mais ces hommes doivent être, dans une certaine mesure, retirés de l'arène politique, et doivent pouvoir juger avec impartialité la conduite de ceux qui sont amenés devant eux.

Dans le district de Québec, deux hommes ont été nommés pour s'enquérir des accusations portées contre certains fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux et du ministère des Postes. Ces deux hommes sont M. G.-A. Bédard et M. Marcel Chabot. Je n'ai pas autre chose à dire contre M. Bédard que c'est un des partisans politiques des

plus ardents de mon honorable ami, qu'il se mêle activement de politique autant qu'un homme qui ne s'est pas présenté pour être député à la Chambre des Communes ou à la législature provinciale peut s'en mêler.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous trouverez difficilement quelqu'un qui ne s'en mêle pas, quelqu'un qui ait de l'importance, même peut-être parmi ceux qui sont sur le banc judiciaire.

M. CASGRAIN : Je ne m'attendais pas à entendre un ministre de la Couronne lancer cette accusation contre les juges de la province de Québec ; il veut sans doute parler des juges du district de Québec. Je lui dirai qu'il peut trouver parmi les juges de la cour Supérieure et des cours inférieures, des hommes qui pourront conduire cette enquête avec impartialité. Je ne pense pas qu'il soit juste de la part d'un ministre, surtout après la réprimande que nous a faite l'Orateur l'autre jour, de lancer une accusation contre les juges comme celle que vient de porter le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Ainsi que je l'ai déclaré, tout ce que j'ai à dire contre M. Bédard, c'est qu'il est partisan violent, je ne dirai rien de plus que cela maintenant, ou jusqu'à ce que j'aie devant moi les rapports qu'il fera dans les différentes enquêtes qu'il conduit.

L'autre commissaire que j'ai nommé est M. Marcel Chabot. Je ne sais pas quels sont les honoraires qui sont payés à M. Chabot, mais je dirai qu'il était avocat. Cependant, son nom ne paraît plus au rôle des avocats depuis longtemps, il n'a exercé aucune profession ou occupation depuis très longtemps. Durant les dernières élections provinciales, et quel que temps auparavant, il rédigeait un journal très violent dans le district de Québec, appelé *Le Clairon*, dans lequel tous les jours il disait du mal de ses adversaires politiques autant qu'il lui était possible d'en dire. Quelquefois, il allait parler sur les hustings, et quand il n'avait rien à faire sur les hustings ou rien à écrire dans son journal, il siégeait pour juger ses adversaires politiques dans le district de Québec. Il me semble qu'un homme comme M. Chabot n'est pas compétent, en premier lieu, pour remplir la charge à laquelle le gouvernement l'a nommé ; et, en second lieu, étant un partisan violent, il ne peut certainement pas conduire une enquête de nature à satisfaire les fins de la justice. J'ai demandé à mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, si tous les témoignages étaient pris par écrit dans les enquêtes qui sont conduites par les commissaires nommés par lui, et il m'a répondu qu'ils l'étaient. Je dirai que dans quelques-unes de ces enquêtes auxquelles j'ai assisté et qui étaient conduites par M. Chabot, ce monsieur a péremptoirement refusé de prendre les témoignages tels que donnés par les témoins, et il les a dictés à sa façon au secrétaire de la commission.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'ai parlé spécialement des nominations faites dans les provinces maritimes.

M. CASGRAIN : Mais pourquoi n'a-t-on pas suivi la même méthode dans d'autres circonstances ? La question s'appliquait seulement aux commissaires nommés par mon honorable ami. Je dis que la règle énoncée par mon honorable ami n'est pas une garantie pour ceux qui sont amenés devant ces

commissaires; et je dis que l'autre méthode en vertu de laquelle un commissaire peut avoir les penchants politiques de M. Chabot, n'est pas, non plus, une sauvegarde pour ceux qui comparaissent devant lui.

L'honorable député d'York (M. Foster) a soulevé la question de la légalité de ces commissions. Je vais donner au comité un exemple d'une de ces commissions qui ont été nommées, et dont je sais quelque chose, ayant eu à défendre l'accusé.

Une commission a été nommée afin de constater si un certain fonctionnaire s'était mêlé des élections fédérales le 23 juin. Il me semble que le statut, tel que je l'interprète, ne confère pas au gouvernement le pouvoir de nommer une commission comme celle-là pour conduire cette enquête. On peut dire que c'est dans l'esprit du statut, dans les limites des droits du gouvernement, de nommer une commission pour s'enquérir des actes officiels d'un fonctionnaire public, des actes qu'il a faits en sa qualité officielle.

Mais le gouvernement peut-il, en vertu du statut, nommer une commission pour constater si un homme a parlé politique avec son voisin, ainsi qu'on a essayé de le prouver contre l'homme que j'ai eu à défendre? Voici les faits: Une commission a été émise nommant M. Chabot, et l'autorisant à constater si un certain directeur de poste avait tenu une conduite politique agressive, et c'est en vertu de cette commission qu'on a voulu prouver que certaines conversations auraient eu lieu entre ce directeur de poste et son voisin à une certaine date, et j'ai protesté contre ce genre d'interrogatoire.

Or, je dis que ces commissions sont irrégulières, que le statut ne les autorise pas; que dans le cas que j'ai mentionné, ce n'est pas autre chose que de la persécution; et il me semble qu'un gouvernement qui se donne le titre de gouvernement libéral ne doit pas s'abaisser à la nomination de commissaires comme ceux qu'il a nommés dans le district de Québec.

M. HAGGART: Je suis heureux d'avoir entendu les remarques qu'a faites l'honorable député qui vient de reprendre son siège, parce qu'il y a quelques instants le ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré qu'il n'y avait pas de doute parmi les membres qui siègent de son côté de la Chambre, dans tous les cas, que le droit de faire émaner des commissions existe. Il devrait même qu'il y eût un avocat dans cette Chambre capable de prétendre que le gouvernement n'a pas le pouvoir de nommer une commission pour s'enquérir des accusations de conduite politique agressive durant une élection. L'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) vient justement de partager mon opinion—je ne suis pas avocat, bien que j'aie étudié la loi, mais je ne crains pas de dire que l'opinion émise par l'honorable député est en accord avec la loi. Ces commissions émanent sur le rapport du ministre. Je vais donner un exemple que je tire du rapport d'un comité du Conseil privé approuvé par Son Excellence le 18 novembre 1896:

Rapport en date du 18 novembre 1896, provenant du ministre des Chemins de fer et Canaux. Ce rapport dit que des accusations de conduite active lors des dernières élections du parlement de la Confédération politique ont été portées contre plusieurs employés et autres personnes à l'emploi du gouvernement sur les chemins de fer du gouvernement, et que des déclarations statutaires dans plu-

M. CASGRAIN.

sieurs cas ont été reçues par le ministre des Chemins de fer et Canaux confirmant et appuyant ces accusations. Le ministre trouvant qu'il est expédient.....

Je ne lirai pas ce rapport en entier.

de nommer un ou deux commissaires sous l'autorité du dit acte pour s'enquérir et faire rapport concernant les dites accusations.

L'acte dont on parlait est le chapitre 115 des Statuts révisés en vertu duquel les commissaires ont été nommés pour s'enquérir et faire rapport. Consultons les Statuts révisés du Canada pour voir s'il existe un pouvoir comme celui que le ministre de la Marine et des Pêcheries ne veut pas mettre en doute:

Tout ministre qui administre un département dans le service civil du Canada, peut nommer en tout temps sous l'autorité du gouverneur en conseil, un commissaire ou des commissaires pour faire une enquête et un rapport sur l'état et l'administration des affaires ou partie d'affaires de tel département, soit du service intérieur ou extérieur, et sur la conduite de qui que ce soit dans tel service, autant que les devoirs officiels de tel employé sont concernés.

J'aimerais à connaître l'opinion du ministre de la Justice sur ce statut; j'aimerais à entendre le solliciteur général donner son opinion pour savoir si une plainte portée contre un employé accusé de s'être mêlé activement de politique durant la dernière élection générale, tombe sous le coup de cette disposition " toute personne dans le service civil autant que ses devoirs officiels sont concernés." C'est en vertu de cette clause que cette commission est nommé, je ne fais que mentionner ce que je crois être une interprétation basée sur le sens commun. C'est aussi l'interprétation de quelqu'un qui a siégé dans cette Chambre pendant vingt-quatre ou vingt-cinq ans, et qui a écouté les avocats dans cette Chambre. Je me hasarde à dire que les neuf-dixièmes des avocats ne prétendent pas que ce statut est celui en vertu duquel le gouvernement a nommé ses commissions. Si cette cause était portée devant un juge de la cour Suprême, le jugement serait que le gouverneur en conseil n'a pas le pouvoir d'après ce statut de nommer telle commission. Voyez comme c'est absurde. L'intention est de s'enquérir des devoirs officiels de la personne accusée. Est-ce que les mots " devoirs officiels " veulent dire l'action d'une personne qui a voté à la dernière élection générale, ou fait quelque chose que l'on peut appeler politique? Qu'est-ce que cela a à faire avec ses devoirs officiels? Dans quatre-vingt-dix-neuf cas, ce qui est appelé conduite de partisan politique n'a rien à faire avec les devoirs officiels. Le gouvernement prétend que d'après le statut, il a le pouvoir de nommer une commission et le ministre de la Marine et des Pêcheries vient nous dire bien froidement qu'il n'y a pas de doute à ce sujet, que pas un avocat dans cette Chambre ne peut risquer une opinion contraire. Il m'a fait plaisir d'entendre l'ex-procureur général de la province de Québec (M. Casgrain) donner au statut la même interprétation que je lui donne....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Je ne crois pas que l'ex-procureur général de la province de Québec accepte votre interprétation du statut, ni aucun autre avocat.

Et à six heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du soir.

LA COMPAGNIE MINIÈRE DE TRAITE ET DE TRANSPORT DU YUKON.

M. MORRISON: Je propose que les amendements faits par le Sénat au bill (n° 118) pour constituer en corporation la Compagnie minière de traite et de transport du Yukon soit adopté.

M. BERGERON: Je désire demander à l'honorable député quels sont ces amendements, avant que nous passions à la seconde lecture.

M. MORRISON: Je dois dire que dans ce cas l'amendement qu'il y a eu d'adopté est un amendement légal. On s'est trompé sur la phraséologie du préambule. Cette compagnie a été enregistrée dans la Colombie-Anglaise et les mots "constitution en corporation" ont été employés alternativement avec le mot "enregistrement," et sur l'avis du greffier en loi un amendement à l'article 3 de ce projet de loi a été inséré, ce qui paraît couvrir l'objection apparente, nous avons consenti à faire cet amendement. Je vais lire la clause telle qu'amendée.

Cet acte et "l'acte des chemins de fer" en tant qu'il est applicable, s'appliquera à la compagnie et à ses chemins au lieu des actes de la Colombie-Anglaise et de l'acte des chemins de fer de la Colombie-Anglaise, pourvu que rien dans cet article n'affecte rien de ce qu'il y a eu de fait, aucun droit ou privilège acquis, ou aucune responsabilité encourue jusqu'au temps de l'adoption de cet acte, la compagnie devant avoir la jouissance de tous ces droits et privilèges.

L'autre amendement concerne la distance à l'ouest où nous pouvons nous rendre, nous limitant au 133ème méridien. Ceci va sans dire sans que nous puissions mépriser les droits des chartes existantes.

M. BERGERON: Est-ce que cela ne vient pas en conflit avec une charte que nous avons accordée l'autre jour dans cette Chambre?

M. MORRISON: Non, parce que leur charte mentionne un certain méridien, et nous ne pouvons pas aller plus à l'ouest qu'un autre méridien. Ces amendements ont été faits à l'instigation des autres parties intéressées. On les a suggérés au Sénat, et nous les avons acceptés.

M. BERGERON: Je ne veux pas faire d'opposition inutile à ce projet de loi, mais il me semble qu'il y a beaucoup plus d'amendements que ne le dit mon honorable ami (M. Morrison), et c'est tellement le cas, que le bill nous revient du Sénat tout différent de ce qu'il était. Il est très difficile de voir les changements qui nous sont apportés.

M. MORRISON: Je puis donner quelques mots d'explication. Un certain nombre de mots et un ou deux paragraphes ont été retranchés, dus nécessairement à l'introduction de l'amendement que j'ai lu. L'insertion de cette clause obvie à la nécessité des autres clauses qui restent. En sorte que vous ne pouvez pas dire que ce sont des amendements qui changent l'intention du bill, ou les pouvoirs qu'il accorde. L'introduction de la clause amendée les a rendus nécessaires. Par exemple, l'article 2 a' été complètement retranché. Ceci a été amené par l'introduction de la clause que j'ai lue. C'est la même chose pour les clauses 4, 5 et 6. Ces changements ont été faits à la demande de

ceux qui pouvaient ou devaient avoir objection à ce bill—nous considérons que le bill tel qu'il était nous suffisait, mais plutôt que de subir des retards ou d'éprouver des inconvénients, nous avons accepté leurs recommandations. Nous avons cru qu'elles ne pouvaient pas nous nuire, et elles ne nous font aucun tort. Le fait d'avoir la clause amendée nous dispense de mettre les autres clauses, c'est du superflu. Les lignes ont été coupées de façon à se conformer à la clause amendée. Les mots "constituée en corporation" sont retranchés. Ça ne fait que se conformer plus strictement à la requête telle que présentée. L'objection soulevée au comité du Sénat était qu'avec les mots "constituée en corporation" l'on créait une différence avec la requête et en le retranchant, le bill concordait avec la requête telle que présentée: nous n'avons pas fait d'objection. Nous étions consentants à retrancher ces mots, et le fait qu'ils ont été retranchés ne change en rien le sens du préambule. Ce retranchement ne fait que le rendre moins chargé.

M. SPROULE: Vous avez prétendu fortement devant le comité des chemins de fer qu'il ne fallait pas retrancher le mot "constituée en corporation."

M. MORRISON: Oui, mais nous n'avions pas alors la clause amendée. A cette époque-là, l'amendement n'avait pas été suggéré. C'était une question de droit, et je n'avais pas d'objection à laisser le greffier en loi du Sénat s'entendre avec le greffier du comité des chemins de fer, et tous deux comme j'en suis informé sont satisfaits de la clause amendée. Je voulais absolument que la chose fût laissée à l'opinion de ces messieurs qui sont des spécialistes. J'ai le plus grand respect pour l'opinion de M. Creighton et de M. McCord pour ces questions. Je crois qu'ils sont tout à fait compétents, et plus que je ne le suis capables de juger si tels amendements devraient ou ne devraient pas être faits dans un cas semblable. A part ces exceptions, il n'y a pas d'amendements de faits. Quant aux autres clauses qui la base de ce projet de loi on les a laissées intactes et elles sont d'accord avec la charte accordée.

M. BERGERON: Les objections que l'on peut d'après moi faire à ce bill sont les suivantes. D'abord, il y a un changement dans le titre du bill. Primitivement il était ainsi conçu "La Compagnie minière et de transport du Yukon (Etrangère)."

M. MORRISON: Ce changement a été fait dans cette Chambre.

M. BERGERON: C'était une de ces chartes de la Virginie-ouest, dont il y a un grand nombre actuellement dans la Colombie-Anglaise. Je fais partie d'une compagnie qui a une charte semblable et on l'a changée à la législature de l'Ontario. Elle venait de la Colombie-Anglaise et avait été constituée en corporation en vertu d'une de ces chartes de la Virginie-ouest.

M. FOSTER: Elle a été enregistrée dans la Colombie-Anglaise.

M. BERGERON: On a changé cela au Sénat et on l'a appelé "Acte pour constituer en corporation la Compagnie minière, de traite et de transport du Yukon." L'autre jour, nous avons passé un bill intitulé "Acte pour constituer en corporation la

Compagnie minière, de traite et de transport du Yukon." C'est bien à peu près le même titre. On me dit qu'il y a eu quelques privilèges accordés à cette compagnie et que l'on refuse sans raison d'en accorder à l'autre.

M. MORRISON : L'honorable député (M. Bergeron) voudra-t-il spécifier quels sont les privilèges ?

M. L'ORATEUR : L'honorable député doit se borner à discuter les amendements, et non le bill en son entier.

M. LISTER : Ces amendements dont vous proposez l'adoption ont été faits par le Sénat.

M. MORRISON : Oui.

M. LISTER : Est-ce qu'on a fait de l'opposition au bill, au Sénat ?

M. MORRISON : On y a fait une opposition vigoureuse.

M. LISTER : Qui ?

M. MORRISON : La Compagnie du Yukon anglaise qui a obtenu une charte de cette Chambre pour cette partie du pays ou dans les environs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Acceptez-vous les amendements faits par le Sénat ?

M. MORRISON : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, pourquoi cette discussion ?

M. MORRISON : L'honorable député Beauharnois (M. Bergeron) a fait quelques questions auxquelles je me suis efforcé de répondre ; je ne puis pas comprendre pourquoi il s'oppose à l'adoption de ce bill.

M. LISTER : Ces amendements que vous acceptez maintenant ont été faits au Sénat par ceux qui faisaient de l'opposition à votre bill.

M. MORRISON : Oui.

M. LISTER : Alors, pourquoi cette opposition ?

M. BERGERON : Si mon honorable ami (M. Lister) veut me permettre de dire quelques mots, il va voir la raison de cette opposition. C'est un de ces bills que l'on passe rapidement parfois en comité, et plus tard, on découvre ce que l'on aurait pu voir en premier lieu. Je crois que mon honorable ami (M. Morrison) doit être juste avec ses amendements, mais ce ne sont pas là mes informations, et il est bien naturel de supposer que si ces amendements ont été passés à l'instigation de la compagnie rivale au Sénat, l'autre compagnie doit s'opposer à ce qu'ils soient adoptés ici. Voici quelle est mon information : La requête allègue inexactement que la compagnie est constituée en corporation à la Colombie-Anglaise. L'origine de cette compagnie est mauvaise, et elle a obtenu ses pouvoirs sur de fausses représentations. Il est maintenant clairement affirmé que c'est une compagnie américaine enregistrée dans la Virginie-ouest. Si les honorables députés veulent voir quel nom elle porte, et comme nous le savons, ordinairement les noms de ceux qui demandent

la constitution en corporation apparaissent dans le bill. Il appert que lorsqu'ils sont venus dans la Chambre des Communes, ils ont simplement demandé les pouvoirs nécessaires pour conserver les privilèges qui leur sont accordés par cette charte de la Virginie-ouest enregistrée dans la Colombie-Anglaise. Quand ils sont allés au Sénat, ils ont fait tout autrement : ils ont demandé une constitution en corporation ordinaire, et ils l'ont obtenue. Voilà maintenant ce qu'ils nous demandent de sanctionner et pourquoi nous nous opposons à cette sanction. Mon information va plus loin : les pouvoirs que cette compagnie de la Virginie-ouest possède sont définis dans la *Gazette* de la Colombie-Anglaise, page 1414 de l'an 1897, et cette compagnie a le droit de tout faire. Au comité de la Chambre des Communes, il a été expressément convenu que cette compagnie ne voulait pas faire de commerce, et ça été l'une des raisons pourquoi la charte devait être accordée. Dans les circonstances, c'est l'intention de la Chambre d'approuver les amendements du Sénat sans faire repasser le bill devant le comité. Il est bien évident d'après les changements qui ont été faits au Sénat, que ce bill a passé à la hâte dans le comité et que les termes n'en ont pas été suffisamment observés. Le bill donne à la compagnie le droit de venir faire du commerce, de la navigation, d'exploiter des mines, etc., etc., et aussi de construire un chemin de fer et de le mettre en exploitation. Attendu la forte opposition que l'on fait à la concession de ces pouvoirs à la Compagnie anglaise du Yukon, est-ce que cette Chambre est prête à accorder des privilèges aussi étendus à une compagnie purement américaine, et dont nous ne connaissons pas les noms des promoteurs ?

En vertu de la clause 7, la compagnie a le pouvoir de construire un chemin depuis un endroit près du lac Teslin et n'allant pas plus loin à l'ouest que le 133e méridien. Elle a aussi le droit de construire au nord de la frontière de la Colombie-Anglaise. La réserve dans la première partie du paragraphe n'en est pas une du tout, et cette clause signifie que si cette compagnie américaine le veut, elle peut construire à l'endroit et sur la route de la compagnie anglaise (du Yukon, et comme cette charte n'est évidemment pas obtenue par les promoteurs dans le but de construire une ligne de chemin de fer, mais dans le but d'être vendue, il ne serait pas juste de prendre sur nous la responsabilité de forcer la compagnie du Yukon à dépenser de l'argent et de l'empêcher de faire des transactions et de travailler. Attendu que la clause 25 a été biffée, aucune des clauses qui donnent contrôle d'après l'acte des clauses relatif aux compagnies ne peut être invoquée contre cette compagnie américaine, qui n'a de frein que dans les termes de sa charte la Virginie-ouest ou du Delaware ; et bien qu'il soit vrai que les transports doivent être faits sous la surveillance du gouverneur en conseil, le commerce, l'exploitation des mines et autres affaires sont exempts de tout contrôle. Ceci se rapporte plus spécialement aux transactions sur les terrains, parce qu'ici, le gouvernement canadien ne peut pas définir les pouvoirs que possède une compagnie formée dans la Virginie-ouest. Et comme il est bien évident que cette compagnie n'est pas contrôlée par l'acte des chemins de fer, en vertu de la clause 14, elle peut posséder, sans conteste, autant de terrains qu'elle voudra et empêcher toute autre entreprise dans cette région. A l'heure actuelle, la *North*

American Trading and Transportation Co. et l'*Ataska Commercial Co.* ont le monopole de toutes les affaires qui se font sur la rivière Yukon. Ces compagnies ont des steamers dans le bas de la rivière, et ils font tout en leur pouvoir pour que le sud ne soit pas ouvert.

La première de ces compagnies contrôle les emballeurs sauvages du pas de Chilkoot, le pas difficile dont on se sert maintenant pour venir du sud, et c'est un fait certain que là où elles demandaient de \$14 à \$17 par cent livres pour un transport de moins de 20 milles avec l'assurance que la compagnie anglaise avait sérieusement l'intention d'ouvrir des communications par la White Pass elles ont réduit ces prix exorbitants de \$14 à \$17 par 100 livres à \$6 ou \$8 par 100 livres. On déclare partout dans la ville que cette compagnie de la Virginie-ouest n'est que le pendant de la *North American Trading and Transportation Co.*, et il est bien reconnu que cette compagnie a fait tout en son pouvoir d'abord pour empêcher la compagnie anglaise d'avoir sa charte, et en second lieu, pour obtenir une charte pour la Compagnie de la Virginie-ouest. Ceci prouve que le fait d'avoir accordé l'autre charte l'autre jour a eu pour effet de faire baisser les prix de moitié, et si ce bill est adopté aujourd'hui tel qu'il est, ces réductions cesseront. Il y a une opinion qui s'affirme, — je ne sais pas si elle est juste, ou non — c'est que cette compagnie est formée pour tout autre but que pour la construction d'un chemin ou pour faire le commerce dans ce pays-là. Je crois qu'il serait infiniment mieux afin de ne pas retarder le travail plus longtemps, de faire imprimer ce bill tel qu'il nous est arrivé du Sénat. Ceci s'est fait bien souvent, et je ne vois pas pourquoi la chose ne se ferait pas encore. Si le bill est réimprimé, nous aurons l'occasion de le lire, et s'il est acceptable, mon honorable ami ne perdra rien et ce sera plus satisfaisant pour les membres de cette Chambre de s'occuper de ce bill comme le veulent les us et coutumes du parlement. Je ne ferai pas de motion, mais je suggérerais à mon honorable qu'il fasse réimprimer son bill, avant de demander à la Chambre que les amendements soient lus une seconde fois.

M. MORRISON: Je prie l'honorable député de laisser adopter ce bill. Je puis l'assurer que ses informations sont absolument et complètement erronées, et je sais d'où elles viennent. Dans les circonstances, il est bien pénible pour les promoteurs de ce bill et pour ceux qui s'y intéressent de constater qu'à cette période, on fait une opposition arbitraire et l'on empêche la sanction de cette loi. Nous avons de l'opposition de la part de l'autre compagnie qui veut des monopoles dans cette partie du pays; ce bill a passé par les deux Chambres, il a été longuement et suffisamment discuté par le comité des chemins de fers et je demande à mon honorable ami de le laisser adopter.

M. FLINT: Je comprends que ce bill avec les amendements que le Sénat a faits est tout à fait différent de ce qu'il était lorsqu'il a été adopté par cette Chambre.

M. MORRISON: Je dis à mon honorable ami que ce n'est pas le cas. Il n'y a pas de changement sensible dans le bill. Tout ce qui y a été changé est à l'avantage de l'autre compagnie — cette opposition est provoquée par l'autre compa-

gnie. Je n'ai pas le temps de rentrer dans tous les détails, quand bien même j'en aurais le désir, mais j'ai l'intention dans une meilleure circonstance de revenir sur ce sujet.

M. FLINT: Si les amendements faits au bill peuvent avoir l'effet que j'ai mentionné en me levant, toute personne serait justifiable de faire toutes les recherches possibles à ce sujet. Mais lorsque mon honorable ami m'assure, et je dois prendre et je prends avec satisfaction ses déclarations, lorsqu'il m'assure, dis-je, que ces amendements ne changent pas sensiblement le bill qui a déjà été accepté par cette Chambre, je vais m'abstenir de faire cette enquête qu'il serait de mon devoir de faire dans d'autres circonstances. Il est de notre devoir d'écouter jusqu'à un certain point les objections qui sont faites, même quand elles sont faites par des promoteurs rivaux, et nous devons les peser avec justice et équité. Mais encore avec l'assurance que me donne mon honorable ami, je m'abstiens de faire ce que je considérerais de mon devoir de faire dans d'autres circonstances, c'est-à-dire, d'insister pour que ces amendements soient réimprimés et déposés devant la Chambre.

M. CASGRAIN: Je ne désire aucunement empêcher ce bill d'être adopté et si même l'heure des bills privés venait à expirer, nous avons amplement le temps d'étudier ce bill la semaine prochaine.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Combien de jours entendez-vous rester, la semaine prochaine?

M. CASGRAIN: Il y a encore trois jours pour les bills privés, la semaine prochaine. Vu que ce bill a subi plusieurs amendements au Sénat, nous désirerions connaître ces amendements quelque peu avant de discuter le bill d'une façon intelligente. La seule manière de constater quels étaient ces amendements, ça été de lire le journal du Sénat d'hier, et je n'ai pu l'avoir que tard ce soir. Je vais lire à la Chambre quelques uns des amendements que le Sénat a faits à ce bill, afin de démontrer à la Chambre combien il nous est impossible de considérer ce bill d'une manière intelligente, si nous n'avons pas au préalable étudié les amendements et comparé ce bill avec le bill primitif.

M. MORRISON: Me serait-il permis de demander à l'honorable député — j'espère que la question ne l'offensera pas, — s'il veut noyer ce bill dans un flot de paroles?

M. CASGRAIN: Pas du tout.

M. MORRISON: Soit qu'il le veuille ou non, l'honorable député sait que tel sera le résultat s'il parle un peu plus longtemps. Connaissant tous les avantages que présente le bill pour la Colombie-Anglaise, je désire vivement son adoption, mais si l'honorable député a l'intention de noyer ce bill dans un flot de paroles, je puis l'abandonner maintenant et épargner le temps de la Chambre. J'ai essayé d'expliquer les amendements de ce bill, et je crois que l'honorable député ne devrait pas jouer ce rôle de missionnaire, et vouloir réformer tout ce qui existe et préserver le pays des maux qu'entraînerait l'adoption de ce projet de loi. En toute franchise, je dois déclarer que je suis quel-

que peu alarmé quand je vois ces honorables députés porter un tel intérêt à ce bill. J'ai vu voter beaucoup de projets de loi, mais jamais je n'ai vu rien de la sorte ; un député se lève pour prononcer un réquisitoire soigneusement préparé—je ne l'en blâme pas—immédiatement après, un autre député se lève, et, de propos délibéré, nous cite tous les amendements à ce bill.

Je demanderai à l'honorable député de prendre ma parole et de croire que, à mon avis, ces amendements ne changent pas la nature même du bill et ont été faits à l'instigation des personnes qui combattent ce projet de loi. J'aimerais rappeler à l'honorable député que ces amendements ont été faits à la demande des personnes qui s'opposent à l'adoption de ce bill, et que nous n'y avons pas d'objections. Je donne ma parole que le plaidoyer que l'on a mis entre les mains de l'honorable député (M. Bergeron) n'est aucunement fondé. Je ne veux pas dire que mon honorable ami a voulu tromper la Chambre, mais les renseignements qu'on lui a donnés sont tout à fait inexacts. J'en appelle de nouveau aux honorables députés et je leur demande de ne pas combattre, d'une manière arbitraire, ce projet de loi qui a été discuté, critiqué et amendé par le comité de la Chambre des Communes et du Sénat.

M. CASGRAIN : Je prendrai certainement la parole de l'honorable député, mais j'ai confiance aussi qu'il prendra la mienne, lorsque je lui dis que je ne veux pas faire échouer ce bill, car pour rien au monde, je ne voudrais compromettre les intérêts de mon honorable ami.

M. MORRISON : Je ne suis pas personnellement intéressé dans ce projet de loi.

M. CASGRAIN : Mais j'ai un devoir à remplir, et ayant pris un profond intérêt, durant cette session, à la législation relative aux chemins de fer, quoique l'honorable député soit parfaitement convaincu que ces amendements sont tous à propos, il peut cependant se tromper. Il n'est pas juste de soumettre à la considération de cette Chambre des bills amendés de cette manière, lorsque l'on ne trouve les amendements proposés qu'à l'ordre du jour qui ne nous est présenté que juste au moment où le bill est discuté. Il y a un défaut quelque part. Il me ferait peine de voir ce bill échouer à cause de cela, mais ce n'est pas ma faute, et peut-être que ce n'est pas non plus la faute des règlements de la Chambre. Je ne sais pour quelle raison ce bill très important qui confère les pouvoirs les plus étendus que le parlement puisse accorder, et qui les accorde à une corporation étrangère, vient sous cette forme devant la Chambre.

Amendements adoptés.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité).

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : J'aimerais à dire un mot à mon honorable ami, le chef de l'opposition. Plusieurs membres des deux côtés de la Chambre m'ont exprimé l'ardent et singulier désir de savoir si nous ne pou-

M. MORRISON.

vions clore demain les travaux de cette Chambre. En ce qui concerne le gouvernement, la chose est certainement possible, pourvu que mon honorable ami (M. Foster) et moi puissions en arriver à un *modus vivendi*. Je crois que nous pourrions accorder à l'honorable chef de l'opposition tout le temps dont il a besoin, s'il lui était possible de nous dire combien d'heures il lui faut pour discuter les divers sujets qui sont soumis à la considération de cette Chambre.

M. FOSTER : Posez-moi une question plus facile.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Tous les items qu'il nous reste à discuter concernent le département des chemins de fer. Les autres items sont peu importants, ou sont dans le genre du crédit spécial que nous demandons pour défrayer les dépenses de sir Wilfrid Laurier en Angleterre, crédit dont la considération a été remise à la demande des honorables membres de la gauche. J'étais prêt à suggérer à mon honorable ami (M. Foster) de laisser voter ces différents crédits avec l'entente expresse qu'il pourra les discuter comme en comité, lorsqu'ils reviendront devant la Chambre en dernière épreuve. Si les honorables députés, pour des raisons particulières, veulent retenir la Chambre deux ou trois jours, qu'ils le déclarent, et nous nous tirerons d'affaires sans trop d'inconvénients pour nous et pour eux. Quant à moi, cela ne fait absolument rien, mais cela accommoderait un grand nombre de membres des deux côtés de cette Chambre, si nous pouvions en venir à une entente afin que le travail de la Chambre des Communes soit terminé demain soir. Si nous pouvons en arriver à une entente, très bien, mais si pour des raisons d'Etat, nous ne le pouvons pas, que l'honorable député le déclare, et nous nous comprendrons les uns les autres.

M. FOSTER : Mon honorable ami m'a posé une question qui, sans doute, intéresse profondément plusieurs membres des deux côtés de la Chambre ; et ceux qui veulent clore la session aussitôt que possible, ont toutes mes sympathies. Quant à moi, je suis bien prêt, comme à l'ordinaire d'ailleurs, à abrégier, autant que possible, mes remarques sur les différents sujets qui nous seront soumis. Parlant en mon nom, je ne sais pas si je puis parler au nom de mes amis, dans les items qu'il nous reste à examiner, je ne vois rien de nature à provoquer un long débat, pourvu que le directeur général des Postes produise le petit document que je lui ai demandé.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Quel document ?

M. FOSTER : J'ai souvent entendu l'honorable ministre faire cette question, mais il sait parfaitement de quel document il s'agit. Je ne vois dans les estimations budgétaires rien qui puisse prendre beaucoup de temps, mais mon honorable ami doit bien considérer qu'en demandant de clore demain soir les travaux de la session, il ne nous accorde qu'un seul jour. Il nous reste à discuter les résolutions relatives au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

M. LISTER : Nous allons abandonner cela.

M. FOSTER : L'honorable député de Lambton paraît très désireux de faire abandonner ce projet.

Je ne sais s'il est dans les secrets de quelque membre du gouvernement, mais quant à moi, je ne veux pas entraver la marche de ce bill, et je ferai tout en mon pouvoir pour en faciliter l'adoption. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas en finir ce soir avec les estimations et la résolution relative au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et peut-être quelques autres mesures ministérielles. Je ne sais combien de temps prendra l'item relatif aux terres scolaires du Manitoba, si l'honorable ministre insiste sur la prise en considération de ce sujet, mais si l'on consent à en remettre l'examen à la prochaine session, ce sera faire disparaître une pomme de discorde et contribuer à abrégé considérablement le débat. Si l'on en agissait ainsi, le seul sujet important serait les subventions aux chemins de fer, et surtout le crédit que l'on demande pour essayer de mettre à exécution, durant neuf mois, un projet qui a été discuté dans les deux Chambres et n'a pas reçu la sanction du parlement.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Naturellement, l'honorable député (M. Foster) a parfaitement le droit de s'attendre à une discussion complète de cette matière : mais je suis prêt à lui suggérer, si la chose convient à mon honorable ami et aux honorables membres de la gauche, d'examiner cet item pour la forme, et de le discuter ensuite quand il viendra en dernière épreuve aussi complètement que si nous étions en comité.

M. FOSTER : C'est-à-dire, lundi ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Demain. Je ne sais pas combien de temps mon honorable ami veut prendre pour discuter ce sujet. Les honorables membres de la gauche ont le droit de prendre tout le temps qu'ils désireront.

M. FOSTER : Mon honorable ami est très généreux pour nous donner du temps ; mais ce temps nous appartient tout aussi bien qu'à lui. Nous ne désirons pas prolonger la session plus longtemps que ne l'exigent les intérêts du pays, mais quand l'honorable ministre nous demande d'en finir demain soir avec les crédits relatifs aux chemins de fer et avec cet item, il nous demande certainement trop. Je vais faire mon possible, et je suis convaincu que les honorables membres de la gauche ne désirent pas prolonger la session indéfiniment, et peut-être pourrions-nous clore nos travaux lundi soir. Est-ce que mon honorable ami (sir Richard Cartwright) a l'intention de pousser la résolution relative aux terres scolaires du Manitoba ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Pas ce soir, certainement.

M. FOSTER : En supposant que nous pourrions en venir à un arrangement afin de clore les travaux de cette Chambre, lundi soir ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je serai peut-être en état de donner une réponse à mon honorable ami, lundi.

M. FOSTER : Cela indique, dans tous les cas, que nous ne pouvons finir demain.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oh non : nous ne pouvons finir demain.

M. FOSTER : Je ne vois pas comment la chose serait possible, en donnant à l'opposition l'occasion de discuter cette importante question ainsi que les subventions aux chemins de fer. Je vais faire mon possible, et je crois que les honorables membres de la gauche me secondent afin de clore la session lundi. Mais cela dépendra beaucoup de ce que l'on fera des résolutions que je viens de mentionner.

M. WALLACE : J'aimerais savoir quand le bill concernant le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau reviendra sur le tapis. Quand le bill a été discuté la première fois, je n'ai pu faire les remarques que je désirais faire à ce sujet.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Peut-être ce bill sera-t-il pris en considération ce soir.

M. BERGERON : Avant de voter cet item, je désire dire quelque mots. J'ai compris que, sur cet item, nous pouvions exprimer notre opinion sur les commissions d'enquêtes qui ont été nommées, et je présume, après les explications courtoises qu'ont échangées les deux chefs, que l'expédition des affaires sera bientôt terminée, de sorte qu'il est aussi bien de dire ce que j'ai à dire maintenant.

L'on nous a beaucoup parlé cette après-midi des enquêtes que l'on a faites sur la conduite des fonctionnaires publics accusés d'avoir pris une part agressive dans les élections. Comme mon honorable ami de Lambton-ouest (M. Lister), je suis un de ceux qui croient qu'il serait cruel de destituer un fonctionnaire public sans lui donner l'occasion de se défendre, mais je suis prêt à déclarer aujourd'hui, qu'ayant eu connaissance du résultat des enquêtes qui ont eu lieu, et de la manière dont ces enquêtes ont été conduites, je suis entièrement opposé à la continuation de ces enquêtes, et je crois que le plus tôt nous en finirons avec ces enquêtes, sera le mieux.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. BERGERON : Oui, ce sera autant d'argent que nous épargnerons, car les honorables députés qui siègent de l'autre côté de cette Chambre, veulent destituer à droite et à gauche, et une enquête est absolument inutile. Je ne connais qu'un seul cas où une enquête ait empêché le gouvernement de destituer un fonctionnaire public.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'en connais plus de deux douzaines.

M. BERGERON : Je ne mets pas en doute ce que nous dit l'honorable ministre (sir Louis Davies), mais je déclare que je ne connais qu'un seul cas, et il s'agissait d'un directeur de poste, dans la province de l'Ontario. Je vais vous citer quelques cas où, à ma connaissance, il y a eu des enquêtes et où il n'y en a pas eu. Et dans chaque cas, le résultat a été le même. J'en suis venu à la conclusion que les honorables membres de la droite veulent avoir des places pour leurs amis et, à tout prix, il les leur faut. L'autre jour, on a parlé des employés des canaux, et quelques députés ont dit, entre autres le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair), que les éclusiers étaient nommés purement et simplement pour la saison de la navigation. C'est la première fois que j'entends

énoncer une prétention de cette nature. Ces élusiers ont été nommés, ainsi que l'a déclaré l'autre soir l'honorable député de Lanark (M. Haggart) et doivent rester en place durant bonne conduite. Ils sont censés nommés à vie, s'ils remplissent bien leurs devoirs. La meilleure preuve de ce que j'avance, c'est que certains employés sur nos canaux ont versé et versent encore une partie de leur traitement dans le fonds des pensions; des employés qui ont été nommés il y a vingt ou trente ans. Quelques-uns d'entre eux ont été mis à la retraite depuis que je suis membre de cette Chambre. Il est vrai qu'ils ont été remplacés par des hommes qui ne contribuent pas au fonds des pensions, mais ceux-ci sont entrés en fonctions, croyant qu'ils seraient maintenus dans leurs positions aussi longtemps qu'ils rempliraient leurs devoirs.

Mais non seulement l'on a destitué des hommes nommés dans ces conditions, mais, dans le comté de Beauharnois, l'on a destitué des employés permanents qui avaient, durant dix-huit ans, contribué au fonds des pensions de retraite. Et ces hommes ont été destitués sur l'ipse dixit du ministre des Travaux publics (M. Tarte), et cela, sans aucune enquête. Ainsi, M. Danis, qui a été pendant dix-huit ans receveur des péages dans le département des Chemins de fer et Canaux, a été destitué sans enquête. Il avait contribué, durant dix-huit ans, au fonds des pensions. Il était en même temps receveur des douanes. Il a été destitué après avoir ainsi contribué au fonds des pensions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :
Il sera remboursé de ce qu'il a payé.

M. BERGERON : Je l'espère bien. Je ne relate ces choses que pour répondre à ce que l'on a dit hier. Je ne me plains pas aujourd'hui, mais je fais simplement une comparaison entre les paroles et les actes des honorables membres de la droite. Ces faits-là sont à ma connaissance personnelle. L'on a destitué sans enquête M. Lefebvre, un employé permanent. Il y a aussi les élusiers, M. Mathieu, M. Ruffage et M. Cardinal, lesquels étaient employés à l'année. Ils ne contribuaient pas au fonds des pensions, parce qu'ils avaient été nommés depuis dix ans. Ils étaient logés aux frais du gouvernement. Il y a encore un nommé Monette qui se trouvait dans la même position. Tous les quatre ont été destitués.

Le fait que je veux établir, c'est que, enquête ou pas d'enquête, le résultat est toujours le même, — la destitution du fonctionnaire. Le gouvernement a destitué le directeur de la poste à Beauharnois, un homme dont le traitement était de \$500 à \$600 — un bon directeur de poste, contre lequel on n'avait pas un mot à dire comme directeur de poste. On l'a destitué sous le prétexte qu'il avait été un partisan actif et agressif, mais l'on n'a pas fait d'enquête. Dans la paroisse de Beauharnois, l'on a destitué M. Cardinal, sans faire aucune enquête, et on l'a remplacé par un des libéraux les plus ardents de la localité et même du comté de Beauharnois.

Le gouvernement a nommé une commission d'enquête pour Valleyfield. Puisque l'on a fait une enquête à cet endroit, pourquoi ne pas aussi en faire une à Beauharnois ou à Saint-Stanislas de Kostka? Le commissaire-enquêteur était M. Mercier, un avocat de Montréal, un libéral enragé qui a pris une part active à toutes les élections dans le comté

M. BERGERON.

depuis cinq ans et qui, de fait, participait à l'élection lorsqu'il faisait une enquête. Il était juge, avocat de la Couronne; enfin, tout ce que vous voudrez. Les hommes assignés à comparaître devant lui n'avaient pas le droit d'avoir un avocat pour les défendre; ils ne pouvaient que répondre aux questions qu'on leur posait, et s'ils osaient ouvrir la bouche pour donner quelques explications, on leur intimait de se taire. M. Mercier a fait son enquête et un rapport qui a été déposé sur la table de cette Chambre. Je suis d'avis que l'on a institué ce tribunal d'enquête simplement pour récompenser M. Mercier. On lui payait \$10 par jour et ses dépenses; et depuis, il a été nommé pour faire la même besogne aux écluses de Sainte-Anne. A propos d'enquêtes, je désire dire à mes honorables amis de la droite quelques mots d'une enquête qui a eu lieu sous l'ancien gouvernement, afin d'établir le contraste qu'il y a entre la générosité conservatrice et la tyrannie libérale. Le gouvernement tient actuellement une enquête au pénitencier de Saint-Vincent de Paul, ou plutôt, il fait une inquisition, car ce n'est pas là une enquête. Il a mis à la porte le préfet du pénitencier; on le tient enfermé dans sa maison, et on ne lui permet même plus de se rendre au pénitencier. Les commissaires s'entretiennent avec les forçats et les employés subalternes de l'institution, et ils leur font dire privément ce qu'ils veulent, et ensuite, ils les assignent à comparaître devant eux afin de les interroger. Et, de temps à autre, ils demandent le préfet et lui disent: Ne vous rappelez-vous pas telle ou telle chose? Le préfet, n'ayant ni livres ni mémoires, et interrogé souvent sur des choses qui se sont passées il y a cinq ou six ans, ne peut que répondre: Je ne me rappelle pas, mais si j'avais mes livres, je pourrais répondre à votre question. Les commissaires lui font alors subir un interrogatoire. Voyez maintenant le contraste qu'il y a entre cette inquisition et l'enquête qui a eu lieu à Beauharnois en 1880. L'ancien gouvernement institua une commission et nomma en même temps un avocat de la poursuite et un avocat de la défense.

L'honorable M. Mercier fut nommé avocat pour défendre M. Béique des accusations portées contre lui en 1880. L'enquête eut lieu suivant toutes les règles de la procédure judiciaire, et le gouvernement conservateur d'Ottawa a payé à M. Mercier ses honoraires de procureur. Ce rapport de la commission fut envoyé à Ottawa, et il fut adjugé sur ce rapport suivant que de droit. Et lorsque quelqu'un demanda au gouvernement pourquoi il avait payé l'avocat de la défense, sir Charles Tupper répondit que lorsqu'un fonctionnaire était accusé, le gouvernement était tenu de le défendre et de le couvrir de sa protection jusqu'à ce qu'il fût déclaré coupable. Mais les théories du gouvernement actuel sont bien différentes; on regarde un fonctionnaire public qui a la moindre attache conservatrice comme un criminel.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, non.

M. BERGERON : Oui. On ne permet pas aux employés de se défendre. Ces enquêtes ne sont pas du tout des enquêtes; et c'est un gaspillage des deniers publics. Je suis sous l'impression qu'elles ne sont tenues que dans le but de donner \$10 par jour à quelques avocats et leurs dépenses.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oh ! oh !

M. BERGERON : Et quand, à la prochaine session, nous lirons dans les livres officiels toutes les dépenses de ces commissions d'enquête, mon honorable ami sera étonné. Et pour en arriver à quel résultat ? Le résultat que l'on aurait obtenu s'il n'y avait pas eu d'enquête ; si le fonctionnaire public est conservateur ou s'il a déjà voté en faveur d'un candidat conservateur, il doit s'en aller et faire place aux amis politiques des honorables membres de la droite.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous a parlé de son département. Mais, il y avait à Beauharnois un employé, un employé subalterne, un garde-pêche, M. Kelly, un citoyen respectable, et il l'a destitué sans enquête et sans que l'on eût porté contre lui la moindre accusation. M. Kelly reçut une lettre du sous-ministre l'informant que le gouvernement n'avait plus besoin de ses services.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Nous avons réorganisé tout le district.

M. QUINN : Oh ! oh !

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Certainement, nous n'avons pas donné de successeur à M. Kelly. Ce dernier n'était pas accusé d'avoir pris part aux élections.

M. BERGERON : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré qu'il ne destituerait aucun fonctionnaire, pour ingérence dans la politique, sans tenir préalablement une enquête, à moins qu'il n'eût la déclaration d'un membre du parlement, mais d'un membre libéral, bien entendu. L'on n'a fait aucune enquête sur la conduite de M. Kelly. Je répète qu'un crédit pour faire ces enquêtes telles qu'on les fait aujourd'hui, est un gaspillage pur et simple des deniers publics.

M. QUINN : Je n'aurais pas parlé,—car nous n'avons pas eu dans mon district l'avantage d'avoir de commission d'enquête,—si l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, que je suis fâché de ne pas voir à son siège, n'avait pas laissé tomber de ses lèvres deux ou trois mots que je désire relever. Parlant des commissaires que l'on devrait nommer pour faire une enquête dans Québec, l'honorable ministre a dit, à voix basse, mais d'un ton assez haut cependant pour être entendu des membres du barreau de la province de Québec qui étaient présents et qui ont pour leurs juges un respect aussi grand que celui que les avocats des autres provinces portent à leur magistrature, qu'il lui était impossible de trouver dans la province de Québec, soit parmi les juges, soit ailleurs.....

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il n'a pas mentionné Québec.

M. QUINN : Il parlait de Québec,—et il nous a dit qu'il ne trouvait pas d'hommes possédant les qualités requises pour siéger dans ces commissions d'enquête.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il n'a pas parlé de Québec.

M. QUINN : Je suis heureux d'entendre le directeur général des Postes nier l'accusation. Je ne m'attendais pas à moins d'un ministre de la Couronne. Je ne m'attendais pas à entendre un ministre de la Couronne parler avec mépris de la magistrature d'une province.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai entendu le ministre des Chemins de fer et Canaux faire une réflexion qui, à mon avis, n'était nullement dirigée contre la magistrature de Québec ; et lorsqu'un honorable député de la gauche eut censuré cette observation, le ministre des Chemins de fer et Canaux voulut la rectifier, mais la rectification n'a pas été acceptée, celui qui portait la parole n'ayant pas voulu permettre d'interruption tendant à rectifier son erreur. Toutefois, j'ai bien entendu le ministre nier que sa réflexion s'appliquât à la province de Québec.

M. CASGRAIN : Eh bien ! je n'ai pas entendu le ministre faire cette rectification, car je me serais tû pour prêter l'oreille aux explications du ministre.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Vous aviez la parole en ce moment.

M. QUINN : J'ai partagé l'erreur de l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain), et cela d'autant plus volontiers, que j'ai souvent entendu les honorables députés ministériels faire semblable déclaration ; je dois dire, toutefois, que, dans mon district, nous n'avons pas eu l'avantage de la visite de ces commissaires-enquêteurs. Tout ce qu'on a accordé aux pauvres ouvriers du canal Lachine, dans mon district, est cette sévère justice que le gouvernement rend d'ordinaire à ceux qui ne lui donnent point leur appui. Par le fait que les électeurs de ce district ont fait preuve de tant de froideur vis-à-vis du candidat du gouvernement, je suppose qu'ils ne méritaient pas autre chose que cette sévère justice, et qu'on ne jugea pas convenable de leur accorder une enquête. Le système adopté à leur égard rappelle celui auquel a fait allusion, l'autre jour, l'ex-ministre des Finances, quand il nous a lu une lettre au sujet d'un employé du ministère des Postes, (dont le seul crime, aux yeux du gouvernement, était d'avoir eu pour beau-père, ou pour bisaïeul, un exécrable tory. Voilà le système appliqué aux employés du canal Lachine. Un jeune homme s'est rencontré, actif et intelligent, occupant la position de garde-magasin pendant nombre d'années, contre lequel n'avait jamais été formulé la moindre plainte, et employé régulier du canal, bien que n'ayant pas été nommé par arrêté du conseil ; et parce qu'il est arrivé à son père de voter pour moi à la dernière élection, bien que le jeune homme lui-même n'eût jamais exercé son droit de suffrage, on a fait expier au fils le péché du père, en le congédiant du service.

Il va sans dire que pour une bagatelle de cette nature, on n'a point fait d'enquête. Il ne s'agissait, en effet, que d'un pauvre jeune homme, gagnant un salaire mensuel de \$55, et aux yeux des ministres, un électeur de cette trempe est quantité tout à fait négligeable, sauf en temps d'élection. Pourquoi donc une enquête pour démettre un employé à \$55 de salaire mensuel ? Ce n'est pas le ministre des Chemins de fer et Canaux qui a démis Michael Bahan, car je suis sûr que c'est la première fois qu'il entend prononcer ce nom. Comment donc a-t-il été démis ? Il l'a été sur l'ordre d'un comité

nommé par un certain nombre de meneurs libéraux du district de Montréal, qui se sont arrogé le droit de vie et de mort sur les employés du canal Lachine. J'ai même entendu dire que certains députés libéraux se sont lavé les mains de toutes ces démissions. Cette question des démissions est devenue une si grosse besogne, un service si répugnant que, je le déclare avec plaisir, l'honorable député d'Hochelega (M. Madore) s'en est lavé les mains, et par conséquent, l'affaire a été dévolue à la charge d'un comité dont le candidat malheureux à qui j'ai fait mordre la poussière aux dernières élections, est l'un des esprits dirigeants.

Que constate le relevé déposé sur le bureau de la Chambre par le ministre des Chemins de fer et Canaux relativement au canal de Lachine? Il ne nous fournit pas tous les renseignements demandés, je le dis à regret, mais nous donne les noms des employés du canal l'année dernière et la raison de leur démission, avec les noms de ceux qu'il est surplantes. Il ne fait pas connaître les noms de ceux qui ont recommandé ces démissions. Les détails y font défaut. Il est évident qu'il n'existe pas de documents, mais tout de même, la commission a fait son œuvre. Il suffisait aux commissaires de dire au surintendant du canal : donnez à un tel sa feuille de route, et l'individu était jeté par dessus bord.

L'enquête est chose parfaitement inutile; il n'est pas même nécessaire d'avoir commis de fautes; il suffit d'être un pauvre diable employé à \$38 ou \$55 par mois. Passe encore si on avait besoin de son vote, au jour de l'élection, mais puisqu'il n'a pas bien voté, qu'on le jette par dessus bord. Ne demandez pas s'il a bien rempli les devoirs de sa charge, s'il est honnête, sobre, laborieux : la commission ne s'occupe pas de ces détails. C'est un pauvre journalier, cela suffit, d'après la doctrine établie par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et il n'y a plus besoin d'enquête. Passe encore si l'on avait affaire à un employé inamovible, à un fonctionnaire de l'Etat, ou encore s'il s'agissait d'un individu qui pourrait se rendre utile au ministre, en exhumant la correspondance privée de ses prédécesseurs, moyennant un supplément de traitement.

Pour un pauvre diable de journalier, la justice sommaire suffit, telle que la dispense le comité des meneurs libéraux. Or, cette justice n'est pas dispensée par le député du comté écrivant au chef du ministère, mais à la demande de l'adversaire qu'il a vaincu. Il n'est pas nécessaire d'écrire, car il ne s'agit que d'un pauvre journalier, et du moment que le comité a donné ordre de le guillotiner, cela suffit. Le premier nom qui figure sur la liste des démis est celui de John Conway, qui porte le titre de surintendant du canal. L'année dernière, son traitement était \$1,800. Il est encore employé, mais au taux de \$3 par jour. Comme le canal est ouvert environ six ou huit mois de l'année, cela revient à un traitement annuel de \$720; une réduction de \$1,800 à \$720 dans le traitement d'un employé inamovible et cela sans raison, et sans qu'on ait daigné nous soumettre de rapports, de documents, car je les ai demandés et je présume qu'ils n'existent point. On me dit qu'il n'en est rien. Voici un employé dont le traitement annuel est réduit, de \$1,800 à un minimum de \$720, soit un maximum de \$900, pour au delà de 300 jours environ. Si on lui accorde 365 jours environ, son salaire est réduit de \$1,800 à \$1,100 l'année, et cela sans rai-

M. QUINN.

son. Sans doute, il ne fait pas partie du service public, il n'est que surintendant du canal Lachine, et voilà la mesure de justice qu'on lui départit. Le deuxième nom est celui de Francis Corbeil, gardien de quai. D'après le relevé en question, il recevait un salaire annuel de \$700. Je ne sais point qu'il y eut eu enquête; or, j'ai demandé la production des documents établissant l'enquête, et comme il n'en a pas été produit, je conclus qu'il n'en a pas été tenu. Ce n'était assurément pas la peine de tenir une enquête pour un pauvre gardien de quai touchant \$700 de salaire annuel. Ce n'est qu'une guillotine de plus. On vient de me remettre sous les yeux les instructions données aux commissaires par le ministre des Chemins de fer et Canaux :

Je dois de nouveau vous faire observer que lorsqu'il s'agit de journaliers, ou de ce qu'on appelle employés surnuméraires, qui ne sont pas censés posséder d'aptitudes spéciales ou techniques, il faudra les soumettre au traitement ordinaire, sans recourir à une enquête en forme. Je fais allusion ici aux hommes employés sur la ligne et aux personnes dans cette catégorie du service.

Sans doute que de pauvres journaliers ne méritent pas d'autres égards de la part de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, qui touche un traitement annuel de \$7,000, et une indemnité de \$1,000 comme député.

M. TALBOT : Vous oubliez les frais de route.

M. QUINN : Vous n'oubliez jamais ces détails. Oui, ces journaliers ne méritent pas tant d'égards de la part du ministre des Chemins de fer et Canaux. On se contente de les traiter d'une façon sommaire, sans enquête ni forme de procès. L'important est de les démettre; aussi, se conformant à cette saine doctrine du ministre des Chemins de fer et Canaux, les commissaires, ou le comité des meneurs, exerçant leurs fonctions à Montréal, ont cru qu'ils pourraient bien prendre un peu plus de latitude et inscrire M. Corbeil, le gardien de quai, sur la liste des journaliers, et cela va sans dire, il fut décapité. Puis je rencontre sur cette liste le nom de Michael Behan. M. Behan touchait un salaire mensuel de \$55 et a été démis. Il avait rempli avec assiduité les devoirs de sa charge jusqu'au 30 avril. A six heures du soir, il retourne chez lui, se proposant de se remettre à la besogne le 1er mai, mais à neuf heures du soir, il reçoit du surintendant du canal de Lachine l'avis qu'après le 30 avril on se dispenserait de ses services. J'en suis convaincu, il n'y a pas un seul gentleman parmi mes collègues en Chambre—et je m'adresse ici à des gentlemen—qui voudrât assumer la responsabilité d'un semblable acte devant un comité de gentlemen. Pourtant, voilà ce qu'a fait le surintendant du canal de Lachine. Prétendrait-on que M. Marceau, homme de bonne éducation, ait agi ainsi de son propre mouvement? Est-il un seul député de Montréal qui voudrait venir en plein parlement prendre la responsabilité d'un acte aussi lâche? Non, pas un. Je n'accuse pas mes honorables collègues, sauf en ceci : je les accuse de n'avoir pas élevé la voix en Chambre pour protester contre cet acte. Voilà ce que je leur reproche, bien que je ne les tiens pas comptables de cette injustice.

Ce ne sont pas mes collègues en Chambre qui en doivent porter la responsabilité, mais le comité de meneurs libéraux qui ont droit de vie et de mort sur tous les employés du district de Montréal. Le nom qui suit sur la liste est celui de Félix Larose,

gardien de dock, qui jouissait du salaire princier de \$1.50 par jour. Larose, c'est entendu, à titre de gardien de dock, n'avait nullement droit aux égards ordinaires, ni à une enquête. On l'a démis sommairement pour donner sa place à Jacob Julien. Voici maintenant John Cunningham, l'aide-électricien du canal Lachine. D'après mes renseignements, Cunningham est certainement un excellent électricien. Mais, suivant la doctrine du ministre des Chemins de fer et Canaux, c'est un journalier, bien qu'il ait été employé régulièrement sur le canal depuis nombre d'années; et ce comité de meneurs libéraux ayant décidé qu'un gardien de dock est un journalier, ne s'est pas arrêté à délibérer si un aide-électricien était, oui ou non, journalier. Remarquez, M. le président, la subtile distinction établie entre l'électricien et l'aide-électricien; et ainsi, M. Cunningham reçut son passeport, et M. Prendergast lui succéda. Je vois le nom de M. James Gavin, gardien, qui jouissait d'un salaire de \$1.25 par jour, et qui a été remplacé par M. Euclide Legault. Personne ne s'avisera de dire qu'un mécanicien est un journalier, et cependant, M. James Johnson, le mécanicien, figure dans la catégorie des journaliers, établie par le comité. Et en l'appelant journalier, leur but n'est pas tant de faire une distinction basée sur la cruelle doctrine énoncée par le ministre des Chemins de fer et Canaux, mais plutôt en faveur d'eux-mêmes et dans le but de récompenser leurs amis politiques. M. Johnson a été renvoyé sommairement, et M. Arthur McKeown nommé à sa place. Théophile Martin a été remplacé par Alex. Lalonde, Redmond Blackburn par John Craven, Wm O'Brien par John Hagan, Thos O'Keefe par Dennis Brennan, David Murphy par James Meehan, John O'Brien par Ant. Filion, Barney McGurn par John Hardgraves, James Walsh par Wm Flanagan, Ed. Heffernan par Michael Cooney, James Cardiff par Paul Furlong, John Duffy par Wm Daly, Louis Donnelly par Patrick Murray.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. QUINN : J'entends quelque députés murmurer, croyant sans doute que j'ai fini, mais qu'ils se détrompent, et ils seront peut-être aussi stupéfaits qu'éccœurés, quand ils apprendront que cette liste ne comprend que les démissions faites sur deux écluses du canal, pour donner satisfaction aux meneurs du parti. De peur qu'on ne s'imagine que ces démissions ont été faites dans le but d'économie, je dirai à la Chambre que le ministre a eu soin, non seulement de donner le même salaire à tous les remplaçants des employés démis, mais même de l'augmenter dans certains cas, et d'ajouter deux nouveaux employés au personnel de cette partie du canal. Pour en venir au pont n° 1 du canal de Lachine, Joseph Hickey, l'aide-gardien, a été remplacé par Thomas Barrette, Patrick Sandford par John Holden, et John Gallagher par John Bell. Ces trois employés destitués touchaient respectivement un salaire de \$38 par mois. La cupidité de ces meneurs et de leurs amis est telle, qu'ils demandent le sang du pauvre employé à \$38 par mois. Que les politiciens libéraux désirent élever leurs amis ou s'élever eux-mêmes à des positions exaltées, à la bonne heure, mais arracher à un pauvre employé un salaire de \$38 par mois, lui ôter le pain de la bouche, et donner sa place à quelque plat valet, c'est descendre au dernier échelon de l'échelle sociale. J'arrive maintenant aux déversoirs du

canal; car vous le voyez, M. le président, il n'y a pas une seule branche de ces travaux, si humble soit-elle, qui n'ait été l'objet de la sollicitude du gouvernement. Non contents de démettre les journaliers employés sur le canal et aux écluses, ils ont même chassé les gardiens des ponts, des déversoirs et des dépendances. Ils se sont, à bon droit, comparés au furet et au renard, qui ne craignent pas de fouiller dans les lieux les plus infects. Aux déversoirs, John Slattery, le gardien de nuit a été renvoyé et remplacé par John Allan. J'ignore les antécédents des autres individus qui ont été placés par le comité des meneurs libéraux, mais je sais quelque chose de la carrière de M. John Allan. M. John Allan, l'objet de leur sollicitude en cette circonstance, est un individu qui occupe une situation unique à Montréal.

Je dis unique, non pas seulement parce qu'il a été plus souvent condamné en police correctionnelle que tout autre individu à Montréal, mais en ce sens que ses attentats criminels ne se sont pas bornés à des étrangers, mais qu'il les a prodigués généreusement au sein de sa propre famille. Sa femme a été obligée de fuir, pour échapper à ses coups, dans le cœur même de la nuit, et son beau-père, qui vient de mourir, a reçu de lui une telle râlée que la rumeur générale veut que cela ait hâté son départ pour un monde meilleur. Sa femme et ses enfants ont été jetés dans la rue au milieu de la nuit, et exposés à l'intempérie de la saison, afin que M. John Allan pût prendre possession des lieux, en enlever le petit mobilier, puis aller le vendre pour de l'eau-de-vie. M. John Allan a été si souvent en prison, que lorsqu'il y va aujourd'hui, on le conduit, sans lui faire de questions, à sa cellule habituelle. On le voit donc, M. le président, M. John Allan occupe une situation unique dans le monde social à Montréal. Et voilà l'homme qu'on a donné pour successeur à M. John Slattery, respectable citoyen, qui a peiné jour et nuit pour bien élever sa famille, pour faire instruire ses enfants, et qui de simple journalier sur le canal Lachine à 60 cents le jour, s'est élevé à la respectable position de gardien des déversoirs aux appointements de \$38 le mois, position qu'il a occupée pendant 35 années. Voilà l'homme que le ministre des Chemins de fer et Canaux a cruellement jeté sur le pavé, car bien qu'il n'ait pas signé l'ordre de démettre cet employé, cependant, d'après la teneur des instructions transmises aux commissaires, il est coupable des démissions faites en conséquence de ces instructions. J'affirme donc que par les ordres du ministre des Chemins de fer et Canaux, John Slattery, honnête et respectable citoyen, est jeté sur le pavé et remplacé par un goujat et un scélérat.

Vient ensuite le pont Wellington, où Thomas Godfrey est remplacé par James Clark, Charles Burns par Pierre-E. Emard, James Shields par Dan Donnelly, et Michael Enright par Martin Dolan. Je n'ai pas épuisé la liste : Je ne suis pas allé au delà de l'écluse Saint-Gabriel. J'invite l'honorable député d'Hochelaga (M. Madore) à parcourir toute cette liste. Je sais qu'il ignore ces détails et que cette lecture le renseignera. Il ignore les faits et gestes de ce comité aux mains duquel on a confié la distribution des emplois dans le district; mais je le prierais de lire cette liste jusqu'au bout, afin de se rendre compte de ce qu'a fait cette docte commission, en remplaçant les conservateurs par des meneurs libéraux. M. le président, voilà un spectacle qui prêterait à rire, s'il ne s'agissait d'une

aussi criante injustice, et d'un crime de lèse-humanité contre les pauvres travailleurs. Je suis heureux de voir dans cette enceinte au moment où j'adresse la parole à la Chambre deux membres du gouvernement, représentant l'ordre des chevaliers. J'ai toujours compris que le caractère distinctif de la chevalerie était la protection du faible. J'ai toujours compris que la plus grave insulte qu'il fût possible de faire à un chevalier, insulte demandant à être lavée dans le sang, était de l'accuser d'être demeuré spectateur oisif, impassible, en présence de son frère sans défense, opprimé par le fort. Et cependant, dans les circonstances, force m'est bien de conclure que deux chevaliers, armés de l'épée, ont laissé opprimer leurs frères sans défense par de vulgaires meneurs politiques. Voilà la conclusion inévitable à laquelle je suis forcé d'en venir.

J'offre mes sincères félicitations aux deux honorables ministres qui viennent d'être nommés chevaliers par leur souveraine ; mais je prierais les autres ministres de scruter leur propre conduite et de voir s'ils sont aussi dignes de ces honneurs que leurs collègues qui viennent d'être décorés par la reine. Je suis heureux que l'honorable chevalier qui a porté la parole ce soir n'ait pas voulu approuver la doctrine établie par le ministre des Chemins de fer et Canaux ; mais, comme nos hommes d'Etat sont toujours prêts à rechercher les honneurs et à les accepter, j'avertis le ministre des Chemins de fer et Canaux que s'il veut obtenir ce grand honneur, et occuper dans cette Chambre la situation exaltée à laquelle se sont élevés le chef du cabinet et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, jamais il ne méritera cet honneur en opprimant les pauvres et les faibles, comme cela s'est fait dernièrement dans son ministère. J'ai dit au début que je voulais être bref. Je n'ai pu, cependant, réprimer un sentiment d'indignation en voyant dans le budget supplémentaire qui nous est soumis l'article en discussion : " Paiement des dépenses de l'enquête sur les chemins de fer et canaux du gouvernement, \$3,500." Or, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux n'ayant pas jugé à propos de fournir à la Chambre de renseignements au sujet de ces enquêtes, autant qu'il n'a pas cru devoir faire connaître le personnel de la commission d'enquête à Montréal, commission qui s'est distinguée par sa cruauté, par sa froide barbarie, je n'ai pu réprimer un sentiment d'indignation en voyant qu'on nous demandait de voter un crédit pour le paiement de ces services. Comme ces commissaires ne travaillent pas sans rémunération, il faut les payer, et s'il faut voter le crédit nécessaire à cette fin, pourquoi nous laisser ignorer leurs noms ? Comme il ne s'agit ici que d'un crédit dont les ministres disposeront comme bon leur semblera, sans nous en être comptables, c'est, à mon avis, notre devoir urgent de demander et d'obtenir les noms des individus qui ont été chargés de faire ces enquêtes. Je m'oppose donc avec toute l'énergie dont je suis capable à l'adoption du crédit en discussion.

M. MADORE : M. le président, à plusieurs reprises déjà, certains députés de l'opposition se sont plaints des prétendues destitutions qui auraient été faites sur le canal Lachine. C'est la première fois que j'ai l'opportunité de pouvoir expliquer à la Chambre la nature des griefs dont ces messieurs se plaignent. Il n'est pas exact de prétendre qu'il y a eu des destitutions sur le canal de Lachine depuis

M. QUINN.

que le gouvernement actuel est au pouvoir. Les personnes employées à la garde des ponts et des écluses, de même que celles travaillant dans les usines ne sont pas des employés permanents, ainsi que l'honorable député de Sainte-Anne (M. Quinn), vient de l'admettre. Ce sont des gens qui ne sont employés que durant la saison de navigation, chaque année, sur les écluses. Ils sont employés, généralement, jusqu'au mois de novembre de chaque année. Conséquemment, ils sont exposés à être renvoyés à la fin de chaque année, quel que soit le gouvernement au pouvoir. Le cas s'est même déjà présenté d'employés nommés par l'ancien gouvernement, à la fin de la saison ces employés étaient notifiés que leurs services ne seraient plus requis. On les remplaçait par d'autres créatures plus dévouées aux intérêts du parti, et personne n'a jamais songé à en faire un scandale.

Lorsque le gouvernement actuel est arrivé aux affaires, vers le mois de juillet de l'année dernière, la navigation était au milieu de son terme ; s'il s'était conduit comme nos adversaires l'ont fait après 1878, tous les employés aux écluses et aux ponts auraient été remplacés immédiatement, mais au lieu de cela, il a trouvé qu'il était plus humain de laisser ces gens terminer leurs engagements, se contentant de les notifier, à la fin de la saison, que leurs services ne seraient plus requis pour l'année suivante. C'est ainsi que le gouvernement actuel s'est conduit, et lorsqu'il s'est agi d'engager de nouveaux employés, au mois de mai dernier, à l'ouverture de la navigation, il n'a pas repris nos adversaires politiques pour ces divers emplois. Voilà son crime. Je m'étonne que mes honorables amis de l'opposition trouvent qu'il ait si mal fait, lorsque pendant 18 ans qu'ils ont été au pouvoir, ils n'ont pas fait autre chose et qu'ils ont inauguré leur régime par un nettoyage de ces bureaux en remplaçant les anciens employés par leurs créatures.

Il me semble, M. le président, que ces messieurs qui ont été si longtemps au pouvoir, et qui nous ont si maltraités, ne devraient pas s'attendre à des faveurs de notre part. Je ne comprends pas leur indignation lorsqu'ils constatent que nous, libéraux, nous avons droit à quelques emplois sous le gouvernement actuel. Eux qui ont été si arrogants dans la victoire devraient, ce me semble, être plus dignes dans la défaite et accepter de bonne grâce les conséquences de leur chute. Lorsque nous étions dans l'opposition, nous n'avons pas demandé de faveurs et nous n'avons pas crié comme cela lorsque nos amis ont été renvoyés. Qu'on nous laisse donc maintenant que nous en avons le droit, surtout lorsque nous ne faisons pas de destitutions, récompenser nos propres amis des services qu'ils nous ont rendus.

Mais ce n'est pas la seule question intéressante dans le cas qui nous occupe. Quand même ces employés, dont on critique actuellement la destitution, auraient été des employés permanents, nous aurions eu bien raison de les faire destituer. Depuis au delà de 15 ans, je m'occupe des luttes politiques dans les comtés d'Hochelaga et de Jacques-Cartier, comtés qui sont traversés par le canal de Lachine ; or, mon expérience m'a démontré que depuis au delà de 15 ans, les bureaux du canal de Lachine étaient une officine où l'on manufacturait des cabaleurs et des organisateurs politiques, qui travaillaient en faveur du gouvernement alors au pouvoir. C'est probablement la reconnaissance qui fait aujourd'hui parler, avec tant de chaleur,

L'honorable député de Sainte-Anne (M. Quinn). Il n'ignore pas que s'il est aujourd'hui le représentant de cette division, s'il a battu l'honorable M. McShane, c'est précisément parce que les employés du canal de Lachine ont travaillé contre notre candidat et en faveur du député actuel de Sainte-Anne. L'honorable député n'ignore pas que ces messieurs ne se cachaient pas pour en agir ainsi. Il n'ignore pas qu'il existe actuellement deux employés qui sont en place à l'heure qu'il est, et qui ont signé son bulletin de présentation. Il n'ignore pas davantage que deux autres employés du canal l'ont représenté au poll le 23 juin dernier.

Et c'est après de semblables exemples qu'on viendra prétendre que nous faisons de la persécution en renvoyant, ou plutôt, en ne reprenant pas au service du gouvernement des employés que nous avions parfaitement le droit de ne pas reprendre puisque leur terme d'engagement était expiré.

Dans tous les cas, je suis convaincu que tout le bruit qu'on fait autour de ces prétendues destitutions n'intimidera pas le gouvernement. J'espère même, et j'avertis mon honorable ami de Sainte-Anne, qu'il peut se préparer un grand discours de protestation pour la prochaine session; puisque notre générosité est méconnue, puisque plus on laisse de leurs amis en place, plus ils se plaignent; puisqu'il est entendu que quand on leur laisse prendre un pied ils en prennent quatre, eh bien, nous, les députés, de la division de Montréal, nous insisterons auprès du gouvernement et surtout auprès du ministre des Chemins de fer et Canaux pour qu'il finisse de nettoyer le canal de Lachine, non seulement dans le bureaux, mais encore sur les ponts, les écluses et les usines qui en dépendent. De cette façon, nous mettrons fin, d'un seul coup, à cette discussion au sujet des destitutions qui a tant fait perdre de temps à la Chambre pendant cette session inutilement. D'un seul coup aussi, l'honorable député de Sainte-Anne pourra dire tout ce qu'il a à dire, et nous pourrons alors justifier les destitutions que nous aurons demandées. Ce sera, en outre, un moyen pour le gouvernement de pouvoir récompenser les services de ses amis en rendant justice à qui justice est due. (Texte.)

M. QUINN : Les éloquents et énergiques paroles de l'honorable député appellent un mot de réponse, de ma part. Ce qui m'a surtout frappé dans la réplique de mon honorable collègue, c'est la savante et fine diplomatie dont il fait preuve, en menaçant de continuer, de concert avec ses amis, à presser le gouvernement de destituer tous les employés du canal de Lachine. Je me contenterai de dire à mon collègue : "Donnez-vous vos franchises coudées," et je puis lui citer la parole de l'un des anciens chefs du parti libéral à l'appui de l'attitude que je prends. L'honorable M. Laflamme, dont la mémoire est en odeur de sainteté parmi les députés ministériels, causant, un jour, avec un ami au sujet de la distribution des emplois, déclara que c'était le cauchemar de nos hommes politiques, ajoutant qu'à son avis, chaque fois qu'il avait donné un emploi public—surtout sans injustice vis-à-vis de qui que ce soit, ajouterai-je, entre parenthèses—il avait fait un ingrat et dix ennemis. Espérons que les honorables députés recueilleront la récompense qui, d'après la prophétie de leur ancien chef, sera l'infaillible conséquence de la conduite qu'ils tiennent aujourd'hui.

M. BRODEUR : Nous sommes prêts à porter la responsabilité de nos actes.

M. QUINN : L'honorable député, toutefois, est allé un peu plus loin et a soulevé un coin du voile qui dérobaît à nos yeux leur mode d'opération. L'opposition n'est pas satisfaite de la modération que nous avons apportée dans toutes ces destitutions d'employés conservateurs, nous dit-il; eh bien! à l'avenir, les députés du district de Montréal qui appuient le cabinet vont, de concert, presser les ministres de décapiter tous les employés conservateurs; c'est là sa menace. Faut-il en conclure que les députés n'ont pas encore insisté auprès des ministres, et que c'est de son propre mouvement que le ministre des Chemins de fer et Canaux a destitué tous ces employés?

Or, voilà maintenant qu'ils vont se mettre à l'œuvre sérieusement, et d'ici à la prochaine session, nous allons voir le résultat de leurs efforts. Eh bien! je suis heureux d'entendre des députés fédéraux, des gentlemen, se glorifier d'une telle conduite! Je suis heureux d'entendre des députés libéraux qui ont l'honneur de représenter d'importants collèges électoraux au parlement, faire de semblables déclarations publiques, et leurs électeurs, j'espère, apprécieront leur conduite en hommes qui ont le souci de leur propre dignité et n'ont pas abdiqué le respect d'eux-mêmes; et si, comme je n'en doute point, les électeurs de la province de Québec envisagent la conduite de leurs députés sous son véritable jour, ils donneront à ces messieurs, aux prochaines élections, la récompense qu'ils méritent.

L'honorable député conseille à mes collègues de l'opposition à accepter de bonne grâce les conséquences de leur défaite. Eh bien! je n'ai pas été défait et n'ai pas besoin de l'avis de l'honorable député. La conséquence de ma victoire est que je suis aujourd'hui député aux Communes, et je n'ai rien à me reprocher, tandis que les députés de la droite ne sauraient en dire autant. Quant aux honorables députés qui se sont rendus coupables des actes que j'ai dénoncés, je ne voudrais pas, pour tout l'or de Golconde, être dans la situation peu enviable qu'ils occupent ce soir aux yeux du pays, en acceptant la responsabilité de ces choses. Ils me disent de reprendre courage. En vérité, M. le président, pensez-vous qu'au point de vue de mon intérêt personnel je me préoccupe de la nomination ou de la destitution de pauvres journaliers, dont j'ignore même les noms? Car, je dois vous avouer que parmi les employés compris dans la liste que j'ai lue, il n'y en a pas dix que je connaisse personnellement. La destitution de ces pauvres gens n'est pas une humiliation personnelle pour moi, mais c'est une humiliation pour les ministres; c'est une humiliation pour tous ceux qui ont à cœur les intérêts du pays, et qui rougissent de voir des ministres descendre aussi bas. Cette conduite des ministres me fait peine, non pas au point de vue de mon intérêt personnel, mais parce que c'est un déshonneur pour la politique canadienne. Au point de vue de mes intérêts personnels, bien loin d'y perdre, j'ai tout à y gagner, car cela assure ma réélection à une forte majorité.

L'honorable député d'Hochelaga dit que deux gentlemen qui m'ont représenté aux bureaux de votation sont encore au service du gouvernement. Je l'ignorais, et je vois avec plaisir que l'Etat se soit assuré les services d'hommes aussi respectables, et

si mon honorable collègue veut bien me faire connaître leurs noms, je les féliciterai de leur conduite.

M. GUAY : Vous devriez connaître vos amis.

M. QUINN : Mes amis sont si nombreux qu'il m'est impossible de les connaître tous.

M. Fiset : L'opposition trouvera peut-être drôle de me voir revenir sur le sujet des destitutions, après ce que j'ai dit l'autre jour, mais je ne puis laisser passer le discours que nous venons d'entendre sans dire un mot. Mes honorables amis de l'opposition sont peiné, disent-ils, de voir que le gouvernement a fait des destitutions. Mais ne se rappellent-ils donc pas ce qu'ils ont fait en 1878, lorsqu'ils sont arrivés au pouvoir, dans le seul comté de Rimouski que j'ai l'honneur de représenter maintenant ? Ne se rappellent-ils donc pas qu'en 1878, sur le chemin de fer Intercolonial, qu'ils ont destitué, sans enquête, non seulement les employés qu'ils connaissaient être libéraux, mais même ceux qu'ils soupçonnaient l'être.

M. QUINN : Je n'étais pas ici en 1878, et j'ignore ce qui a pu se passer à cette époque.

M. Fiset : Vous ne vous en rappelez pas, mais nous nous en souvenons, et le comté de Rimouski s'en souvient.

M. BERGERON : C'était de mauvaise politique, vous ne devriez pas suivre cet exemple.

M. Fiset : Nous voulons rendre justice à nos amis en leur donnant les places que vous leur avez ôtées.

M. BERGERON : Ceux qui en ont agi ainsi ont été punis depuis ce temps-là.

M. Fiset : Si vous n'êtes pas satisfaits de notre conduite actuelle, rappelez-vous que vous nous en avez donné l'exemple en 1878.

M. BERGERON : C'était un mauvais exemple.

M. Fiset : Voici ce que disait l'honorable M. Huntington au sujet de la destitution de Régis Cardinal. Ce monsieur était employé sur le canal de Beauharnois....

M. BERGERON : Non, c'était sur celui de Lachine.

M. Fiset : En effet, il était employé sur le canal de Lachine, et le gouvernement conservateur l'avait destitué. Voici ce que disait l'honorable M. Huntington, le 19 mars 1879.

S'adressant au gouvernement d'alors, je parle du gouvernement conservateur arrivé au pouvoir en 1878, il disait :

Nous devrions donc au cabinet actuel l'inauguration du système américain qui se traduit ainsi : " Aux vainqueurs les dépouilles."

Vous avez établi ce système en 1878 ; ne soyez donc pas surpris aujourd'hui que nous demandions au gouvernement actuel que justice soit rendue à nos amis. Nous ne criions pas comme vous l'avez fait en 1879 : " Aux vainqueurs les dépouilles " ; non, mais nous voulons rendre justice à ceux qui ont été maltraités. Si, aujourd'hui, le gouvernement actuel, si, en particulier, l'honorable ministre M. QUINN,

des Chemins de fer n'avait pas rendu justice aux électeurs de Rimouski au moins en partie comme il l'a fait, je ne pourrais certainement pas me montrer devant eux. Mais heureusement qu'il n'en est pas ainsi—et je partage complètement l'opinion exprimée par l'honorable député d'Hochelaga (M. Madore),—et comme lui, je dis que nous devons continuer ce système qui a été commencé par nos adversaires, je ne dis pas à l'honneur des anciens ministres, et par lequel ils ont fait tant de destitutions parmi nos amis.

Je dis que les ministres doivent rendre justice à nos amis en se rendant aux demandes qui leur sont faites.

M. BERGERON : Si les ministres résistent, c'est qu'ils comprennent ce que c'est que ce système-là.

M. Fiset : Mais vos amis l'ont compris aussi en 1879, tellement compris, que, sans enquête, sans aucune formalité, les destitutions auxquelles je viens de faire allusion ont été ordonnées sans merci. Dans ce temps-là, on n'avait pas besoin d'enquête.

M. BERGERON : Et qu'est-il arrivé à celui qui en a agi ainsi ?

M. Fiset : Que voulez-vous dire ?

M. BERGERON : Qu'est-il devenu ce ministre-là ?

M. Fiset : Il a été depuis relégué dans la vie privée, où il est maintenant.

M. BERGERON : Précisément. En voulez-vous autant ? C'est peut-être dû à ces destitutions-là.

M. Fiset : Dans tous les cas, le public a jugé à propos de se dispenser de ses services.

Si, aujourd'hui, le gouvernement ne continue pas à rendre justice à nos amis, il nous sera impossible de nous montrer devant nos électeurs.

Le système américain : " Aux vainqueurs les dépouilles," a été inauguré par le parti conservateur en 1879, surtout dans le comté de Rimouski. S'il doit prévaloir, la faute n'en est pas au gouvernement actuel, mais bien à nos adversaires, qui ont commencé à l'appliquer en 1878 et en 1879. (Texte.)

Chemin de fer Intercolonial— Paiement des salaires et dépenses des commissions d'enquête..... \$6,000

M. POWELL : Je veux être bref dans les quelques réflexions que m'inspirent ces destitutions. L'exécutif en a assumé la responsabilité, et c'est sur lui qu'elle retombe de tout son poids. Il y a, toutefois, un ou deux faits au sujet desquels je désire demander des renseignements au ministre des Chemins de fer et Canaux. L'une de ces questions touche à la destitution de quatre ou cinq jeunes gens des bureaux publics de Moncton. A-t-on accordé à ces jeunes gens le bénéfice d'une enquête ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas eu d'enquête à leur sujet.

M. POWELL : Qu'est-ce qui a motivé leur destitution ? Etaient-ils accusés d'ingérence dans la politique ?

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

M. POWELL : Ne sont-ils pas compris au nombre des six employés destitués auxquels le ministre a fait allusion ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils se trouvaient au nombre des employés inclus dans cette liste. Ils étaient parmi les cinq employés du comté de Westmoreland. Il me semble avoir déclaré que la liste comprenait les employés destitués et pour intervention dans la politique et pour d'autres raisons.

M. POWELL : Le télégramme de l'honorable ministre était ainsi conçu : " Veuillez m'envoyer immédiatement par la poste la liste de tous les employés de l'Intercolonial destitués à la demande des députés fédéraux, et le nom des comtés auxquels ils appartiennent. " Il n'est guère croyable que l'administration du chemin de fer Intercolonial soit dévolue aux représentants fédéraux des différents comtés des provinces maritimes et de la province de Québec. La seule raison qui a pu motiver leur démission est celle d'intervention dans les luttes de parti. Il serait absurde de prétendre que le ministre permette à ces députés d'usurper les fonctions du surintendant général.

Je ne veux pas m'arrêter à ces différentes destitutions, sauf celle d'un jeune commis du nom de Simonds, employé de compétence reconnue et qui, lors de sa destitution, demanda un certificat de mérite. La façon dont il avait rempli ses devoirs ne donnait prise à aucun doute. Et cependant, ce certificat lui fut refusé. Je ne marrêterai pas à discuter s'il y avait lieu de le remettre, en raison d'intervention dans la lutte électorale ; mais lorsqu'un jeune homme, au début de sa carrière, a fidèlement servi l'Etat pendant un certain nombre d'années, et qu'il est destitué pour raisons politiques, il a certainement droit d'être traité avec équité. Je fais appel au bon sens, à l'esprit d'équité de la Chambre, et je demande à mes collègues si un jeune homme de conduite irréprochable, après avoir fidèlement servi l'Etat pendant plusieurs années, n'a pas droit, lorsqu'il est destitué pour raisons politiques, à un certificat de mérite, et si ce n'est pas une injustice criante de refuser de le lui délivrer.

Quant au système des commissions, il y a un aspect de la question dont il n'a pas été tenu compte au cours de nos débats, et au sujet duquel je veux faire quelques observations. D'abord, je proteste contre tout ce système des commissions, système immoral, à mes yeux. Voilà les raisons sur lesquelles j'appuie ma thèse : les fonds publics ne doivent être appliqués qu'à des fins publiques, et si le ministre de la Justice ou quelque autre membre de l'exécutif applique les deniers de l'Etat à des fins de parti, il y a là emploi immoral des fonds publics ; de quoi s'agit-il en effet ? On ne saurait nier, en tant qu'il s'agit du service public, qu'un employé de l'Etat, par le fait d'être conservateur ou libéral, ou partisan de l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy), n'en a ni plus ni moins de mérite.

M. FOSTER : Le député de Simcoe-nord n'est plus.

M. POWELL : Dans tous les cas, il n'a pas souvent fait acte de présence en Chambre cette session. Sur quoi s'appuie le gouvernement pour établir ses commissions ? Il prétend, en s'appuyant sur une prétendue raison d'Etat, que le fait de prendre une

part active à la politique rend l'employé public inhabile à remplir une charge publique. Parfaitement, je me range à cet avis. Mais si les ministres s'appuient uniquement sur des raisons d'Etat, ils devraient donner instruction à leurs commissaires d'appliquer cette règle à tous les employés, conservateurs et libéraux, qui se mêlent aux luttes politiques. Mais toutes ces prétendues raisons d'Etat ne sont qu'un prétexte spécieux destiné à voiler un système vicieux.

A quoi sert ce crédit ? Non pas à avancer les intérêts du pays, mais ceux du parti ; non pas à démettre un employé indigne, mais à se débarrasser de titulaires d'une certaine couleur politique, afin de les remplacer par d'autres d'une couleur politique différente. N'ayant pas le courage et la franchise de destituer un individu pour raisons politiques, ils ont recouru à ce subterfuge pour se débarrasser de lui. Je ne veux pas m'étendre sur ce sujet, me contentant de dire que ce système de commission chargée de s'enquérir des accusations politiques n'est ni plus ni moins qu'un subterfuge de la part de l'exécutif, dans le but de se dérober à la responsabilité s'attachant aux actes de l'exécutif. J'affirme que l'histoire du Canada ne fournit pas de précédents justifiant ce système, lequel constitue un attentat contre l'honneur public et contre la sainteté des fonds publics.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Powell) se plaint de ce qu'un jeune homme renvoyé du service n'a pas obtenu un certificat de compétence.

M. POWELL : Ou même de service.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne nous a pas dit qui lui avait refusé ce certificat, ni les circonstances qui ont accompagné ce refus. C'est la première fois que j'en entends parler, et je ne vois pas comment l'honorable député puisse affirmer qu'on s'est adressé à moi. S'il affirme la chose, il faudra que je me rafraichisse la mémoire, car je ne me souviens pas le moins du monde de la chose. Je verrais avec peine que mes instructions eussent été mal interprétées au point de provoquer un refus de délivrer un certificat de bonne conduite à un employé qui aurait donné satisfaction à ses supérieurs. Le surintendant général a dû se guider d'après quelque règlement, et il serait en mesure, je crois, de justifier sa conduite à cet égard. Si l'honorable député veut bien me faire connaître le nom de l'individu en question, je m'adresserai au surintendant général pour en avoir les renseignements voulus, et s'il y a eu injustice, je verrai à y remédier.

M. POWELL : Je suis heureux d'entendre le ministre des Chemins de fer et Canaux nous déclarer son intention. Le nom de ce jeune homme est Simonds. Il s'est adressé au surintendant général du chemin de fer, et n'ayant pas réussi à en obtenir la mesure de justice à laquelle il croyait avoir droit, il s'adressa au monsieur qui remplait la charge de ministre des Chemins de fer et Canaux, et lui a même adressé deux lettres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que vous faites erreur sur ce point.

M. POWELL : J'ai la correspondance à ma chambre, et je ne veux pas infliger à la Chambre la fatigue de lui en donner lecture.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député m'obligera s'il veut bien consulter la correspondance et me dire s'il est question de demande de certificat de bonne conduite ou d'états de services. Car, en effet, maintenant que l'honorable député m'a fait connaître le nom de ce jeune homme, je me rappelle en avoir reçu une ou deux lettres, mais je ne me rappelle pas lui avoir refusé le certificat en question. Je crois qu'il a demandé à être réintégré dans ses fonctions, ou qu'il voulait savoir pourquoi il avait été renvoyé de ses fonctions. Je suppose qu'il a pu s'adresser au gérant général pour obtenir des renseignements sur ce point, et que, n'ayant pu se les procurer ainsi, il s'est adressé à moi. Mais je suis sûr qu'en consultant la lettre, l'honorable député constatera que le sujet qu'il signale n'est pas mentionné dans la correspondance.

M. POWELL : Il se peut qu'il n'ait pas demandé un certificat de caractère au ministre des Chemins de fer et Canaux ; il n'est guère probable qu'il l'ait fait. Mais il s'est plaint de la manière dont il avait été traité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regretterais beaucoup de refuser, pour ce qui concerne toute autorité de ma part, de conseiller qu'un certificat soit donné à un employé, à moins que ce ne soit contraire aux règlements ou que le gérant général ait certaines raisons spéciales pour refuser de le faire.

M. QUINN : Maintenant que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a encore une fois gratifié le comité de sa présence, je lui demanderai s'il veut être assez bon de nous donner les noms des personnes chargées de s'enquérir des cas de ceux qu'on a destitués sur le canal de Lachine, ou de nous dire s'il y en a eu de nommés à cette fin. Je lui demanderai aussi de nous apprendre quels documents se trouvent dans son ministère relativement à ces destitutions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis dire exactement à l'honorable député (M. Quinn) quels documents relatifs à cette matière se trouvent dans mon ministère, mais je ferai faire des recherches, et s'il s'y trouve des documents intéressants, l'honorable député, je veux bien que des copies lui en soient faites. Quant aux noms de personnes chargées de faire une enquête, je ne sache pas à présent qu'il y en ait eu de nommées pour s'enquérir des cas relatifs aux employés du canal de Lachine. Si j'avais à faire une déclaration positive, je dirais que personne n'a été nommé à cette fin. La chose est possible, mais je ne me la rappelle pas.

M. QUINN : Je demandais ensuite au ministre de nous fournir les détails des enquêtes tenues sur les canaux mentionnés dans l'item qui fait l'objet de notre examen, vu que nous discutons en même temps, ai-je compris, l'ensemble de l'item 73.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On a fait des enquêtes dans les cas de personnes employées sur différents canaux, savoir :
M. BLAIR.

le canal de Trent, et je suis sous l'impression qu'on a fait une enquête ou deux sur le canal de Cornwall. Ces enquêtes avaient trait à des personnes faisant partie du service public, occupant des positions pouvant leur donner droit à une pension de retraite, des positions de nature permanente. Ce n'étaient pas des personnes qu'on emploie aujourd'hui, et qui demain, peut-être, peuvent quitter le service. Je ne puis entreprendre à présent de fournir à l'honorable député aucun exposé relatif à tous les canaux.

M. QUINN : Je ne veux rien demander de plus que ce que le ministre peut facilement obtenir, mais j'aimerais avoir de consentement des copies de tout document se rapportant à la destitution d'employés du canal de Lachine, qui se trouve dans le ministère.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il y en a, je serai heureux de les fournir.

M. FOSTER : Je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur une question que nous avons discutée hier relativement à la destitution de M. Geo.-B. Pickett, gardien du phare d'Oak-Point. Ce que celui-ci m'a dit, c'est qu'il a été destitué de la charge de gardien du phare situé sur la rivière Saint-Jean, le 1er mars dernier, et il ajoute :

A la même date que j'ai reçu avis de ma destitution, j'ai reçu une lettre de M. E.-H. McAlpine, de Saint-Jean, m'informant que des plaintes m'accusant d'avoir fait acte de partisan avaient été portées contre moi, et qu'il viendrait bientôt de mon côté et m'accorderait une enquête ; il refuse maintenant de faire cette enquête, à cause du fait que le ministère a déjà réglé mon cas. On ne peut porter d'accusations plus fausses contre un homme que celles dont j'ai été la victime, et je demande le même privilège que celui qu'on a accordé à M. Palmer et à M. Williams, gardiens-adjoints du phare, savoir : le privilège de rencontrer face à face mes accusateurs.

Telle est la déclaration du jeune homme dont j'ai parlé hier, et qui a été destitué. Il dit que les officiers exerçant leurs fonctions tout à côté de lui ont eu une enquête à propos des accusations portées contre eux. Il nie avoir fait acte de partisan, comme on l'accuse, et demande une enquête pour lui comme pour les autres. Or, j'ai compris que l'honorable ministre avait dit hier qu'il accorderait une enquête en tels cas.

L'autre cas dont il s'agit est celui de M. Beverly Palmer, lequel était gardien du phare de la pointe Palmer, situé sur la rivière Saint-Jean. Il dit :

Le 3 mars j'ai reçu une lettre de E.-H. McAlpine, commissaire, disant qu'il passerait bientôt chez moi pour s'enquérir d'accusation d'esprit de parti portées contre moi. Le même soir, à 8 heures, j'ai reçu avis de comparaître le lendemain matin à 9 heures chez M. Jenkins...

Lequel est un des forts organisateurs du parti de mon honorable ami.

... pour répondre à la dite accusation. J'ai comparu conformément à l'avis, et j'ai demandé du temps pour me procurer des témoins et un avocat. Il me déclara qu'on ne permettait pas d'employer un avocat, et il refusa de m'accorder du temps pour me procurer des témoins ; il voulait que je fisse entendre mes témoins et que je continuasse l'enquête. J'objectai à la chose, disant que ceux qui avaient des accusations à porter contre moi devraient commencer d'abord. Il rejeta cette prétention, disant que le colonel Donville, député du comté, m'avait accusé d'avoir fait de l'organisation et d'avoir travaillé activement pour le parti conservateur à l'élection. Je fus donc assésenté, et je déclarai ce qui suit : " Je n'ai jamais aidé à aucune organisation, je n'ai jamais demandé à personne de voter

ni ne me suis informé de sa manière de voter, et je n'ai pris aucune part dans les élections sous aucun rapport quelconque depuis que je suis gardien de phare, autrement qu'en donnant mon vote." Je fis ensuite asseoir David Mills, Valentine Vanwart et S.-W. Palmer. Ils attestèrent tous qu'ils n'avaient jamais su ni entendu dire que j'eusse pris une part quelconque aux élections, à part de voter.

L'un de ceux-ci était son frère, et les deux autres demeuraient tout à côté de lui et le connaissaient intimement.

Je dis alors au commissaire que je pouvais amener 25 ou 30 témoins jurer la même chose, s'il me donnait le temps de me les procurer, ce qu'il refusa de faire. Il y avait plusieurs personnes dans une salle adjacente. Je dis au commissaire : " Ces gens-là n'ont-ils pas de preuve à fournir ? S'ils en ont faites-les entrer, j'aimerais entendre ce qu'ils ont à dire." Il se rendit dans la salle où ils étaient, pour y rester quelques instants, puis revenir dire qu'ils n'avaient pas de preuve à ajouter. Cependant, il y avait des personnes qui se dérobait ayant des témoignages à donner, mais qui ne devaient se trouver là qu'après midi. Il me conseilla donc de m'en aller dîner, disant qu'il ajournerait l'enquête à 2 heures afin de m'accorder le temps de revenir. Il promit de ne pas recevoir de témoignage en mon absence, mais de me donner l'occasion d'entendre ce que l'on avait à dire contre moi, et d'interroger les témoins. Je revins vers deux heures moins vingt, amenant avec moi cinq personnes que j'avais recueillies sur ma route.

et il les nomme.

... Mais nonobstant sa promesse, il avait reçu le témoignage de quatre personnes en mon absence.

Personnes dont il mentionne les noms.

Eh bien ! trois de ces personnes étaient les mêmes que celles que je lui avais demandé de faire entrer, et qu'il avait dit n'avoir pas de témoignage à donner, et la quatrième était entrée dans la salle où nous étions avant mon départ pour le dîner. Ainsi, on voit que je n'ai pas entendu leur preuve ni que j'ai eu l'occasion de les interroger, car ils étaient tous partis avant que j'arrivasse. Mais il me lut ce qu'ils avaient attesté.

Puis il rapporte la preuve, mais je n'ennuierai pas la Chambre en la lui lisant. Cependant, on m'informe que le commissaire, M. McAlpine, fit définitivement rapport que les accusations n'étaient pas établies ; j'ignore jusqu'à quel point cela est vrai. Et puis, il y a son témoignage qu'il dit avoir donné sous serment. Mon honorable ami peut facilement constater la chose, s'il veut voir ce qu'on a déclaré dans cette affaire. Les accusations n'ont pas été prouvées, et j'ai foi, d'après ce qu'il a dit hier, que mon honorable ami rendra justice en ce cas-ci, et qu'il ne laissera pas commettre une injustice—car mon honorable ami a posé le principe que dans le cas où il n'a pas fait acte de partisan actif et agressif, le fonctionnaire ne doit pas être destitué.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne puis me rappeler les noms des personnes à présent. Les rapports de M. McAlpine, sans doute, se trouvent dans le département et je puis les produire en tout temps. Relativement à la conduite de celui-ci, il serait quelque peu injuste, je crois, d'accepter la déclaration qu'on n'a pas eu l'occasion de contredire de la personne incriminée, comme le récit fidèle de ce qui s'est passé. Je dois douter très fort, pour cette raison, de l'exactitude de cette déclaration.

Lorsque M. McAlpine a été nommé, je lui ai donné les mêmes instructions que celles que j'ai données aux deux autres commissaires et lui ai dit que, tout en étant opposé à ce qu'on permette à un avocat de comparaître, soit pour soit contre l'accusé, vu que cela comporte de longs

délais et beaucoup de frais, il devait cependant faire spécialement attention à ce que la partie intéressée eût l'occasion d'être présente et d'avoir l'avantage absolu d'interroger tous les témoins ; qu'il devait fournir toutes les facilités à celle-ci de produire ses propres témoins, et qu'il ne devait pas clore l'enquête tant qu'elle désirerait faire entendre de nouveaux témoins. Ces instructions étaient très explicites, et naturellement, j'ai toute raison de croire que M. McAlpine les a mises à exécution.

Je prendrai spécialement note de la lettre dont l'honorable député a fait lecture, et je verrai si M. McAlpine a fait un rapport spécial au sujet de ce fonctionnaire.

M. FOSTER : En prenant les remarques des *Débats* se rapportant à ce sujet, pour faire consulter ensuite par un de ses officiers le rapport de M. McAlpine, mon honorable ami verra si la déclaration est corroborée ou contredite.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'est ce que je ferai.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est que juste de dire, je crois, que le même M. Palmer m'a écrit beaucoup dans le même sens et au même effet que dans sa lettre adressée à l'ex-ministre des Finances, et que j'ai alors écrit à M. McAlpine, exposant ce que cette lettre alléguait quant à la manière dont il avait conduit cette enquête. Celui-ci m'a répondu que c'était absolument inexact, et qu'au contraire, il avait accordé toutes les facilités à M. Palmer de faire son enquête. Il ajouta que le résultat de cette enquête était qu'il ne trouvait pas M. Palmer coupable.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je ne me rappelle pas cela.

M. FOSTER : Le ministre de la Marine et des Pêcheries verra que c'est là une très forte corroboration de ce que j'ai dit.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je dois dire que je ne me crois pas lié en aucune manière par les conclusions du commissaire. Je ne l'ai pas nommé pour constater si le fonctionnaire était coupable, ou non. Je l'ai nommé pour faire l'enquête, et je verrai, d'après cette enquête, si ce fonctionnaire était coupable ou non. Le commissaire peut s'être formé une impression au sujet de la preuve. S'il a trouvé l'accusé non coupable, j'accepterai probablement sa conclusion sans examiner bien attentivement la preuve. Mais dans presque tous les cas, je prends la précaution de lire la preuve moi-même, sachant que je serai tenu responsable en cette Chambre de la conclusion à laquelle on arrivera.

M. FOSTER : En cela, l'honorable ministre a parfaitement raison. Je ne veux pas insister sur mon objection plus que de raison, mais je désire dire que si la conclusion du rapport des commissaires est qu'il n'est pas coupable de conduite agressive de partisan, ce fonctionnaire destitué devrait être réinstallé.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'apporterai à la chose la considération la plus attentive.

M. FOSTER : Ce point soulève toute la question, et à la décision d'un point de ce genre est subordonnée la bonne foi des assertions du gouvernement, savoir : qu'il veut seulement détruire l'esprit de parti agressif ; car, si il est clairement prouvé que cet homme n'est pas un partisan et qu'on a permis qu'il fût destitué sur la recommandation du député, cela contredirait dans une grande mesure toute attitude prise par les honorables membres de la droite à cet égard.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais rappeler au ministre de la Marine et des Pêcheries que dans quelques-uns de ces cas, autant que le démontrent les documents produits, les commissaires n'ont pas fait le rapport de la preuve, mais qu'ils ont produit seulement un exposé sommaire de l'affaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député peut-il me mentionner un cas ?

M. FOSTER : Oui, c'est ce qui se fait généralement.

M. BERGERON : J'ai vu des cas comme ceux-là moi-même, bien que ça puisse être dans quelque autre département.

M. BORDEN (Halifax) : Dans beaucoup de cas, la preuve n'a pas été rapportée du tout, mais on a produit seulement un exposé sommaire de ce qu'établissaient la preuve et les conclusions auxquelles on était arrivé. Dans un cas de ce genre, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dira, je crois, que c'est aller un peu loin que de laisser de côté la décision des commissaires, sans être saisi de la preuve.

Il y a encore ceci que je pourrais ajouter relativement à l'émission des commissions. Malgré tout mon respect pour ce qu'a dit le ministre, je ne puis voir que les termes du chapitre 115 justifient l'émission d'une commission dans le but simplement de s'enquérir d'une accusation d'esprit de parti politique, où ne se trouvent impliquées aucune incompétence ni aucun défaut de discipline de la part de la personne accusée dans l'accomplissement de ses fonctions.

Voici les termes du statut, en omettant les mots intitulés :

Le ministre peut en tout temps nommer un commissaire pour s'enquérir et faire rapport sur la conduite de toute personne faisant partie de ce service, en tant que cette conduite se rapporte à ses devoirs officiels.

Prenez le cas d'un homme qui doit accomplir certain devoir durant certaines heures. Durant le reste du jour, il est son propre maître. S'il remplit fidèlement ses devoirs officiels durant le temps prescrit par les règlements du département, et si durant les heures où il est son propre maître il sollicite le vote d'un électeur, il est coupable d'acte de partisan actif et agressif suivant la règle posée par les honorables membres de la droite. Mais j'ose dire avec beaucoup de confiance au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'une conduite de ce genre ne pourrait pas être sujette à enquête en vertu des termes du statut que je viens de citer. Sans l'opinion apparente de l'honorable ministre (sir Louis Davies) dans un sens contraire, je n'aurais pas cru un instant que la question donnât lieu à un doute.

Sir LOUIS DAVIES.

Cependant, c'est là une question qui n'est pas de beaucoup d'actualité peut-être, vu qu'il est possible qu'il puisse avoir le pouvoir d'émettre ces commissions en vertu du chapitre 114, bien que, de fait, on n'ait nullement mentionné le chapitre 114 dans les arrêtés ministériels que j'ai examinés, et qu'il y soit question simplement du chapitre 115. Il est vrai que dans leurs instructions communiquées aux commissaires, quelques-uns des ministres ont outrepassé les termes de l'arrêté ministériel et ont conseillé à ces commissaires de se conformer au chapitre 114 tout autant qu'au chapitre 115.

M. CASGRAIN : Je crains que vous ne nous priviez d'un honoraire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il y a divergence entre mon honorable ami (M. Borden) et moi, pour cette raison, savoir : que mon honorable ami considère l'acte de partisan agressif comme une faute vénielle, compatible avec l'accomplissement convenable de devoirs officiels. Ce n'est pas ce que je considère. "Il n'y a aucun mal là-dedans," dit-il. "On peut être partisan agressif sans manquer à la discipline officielle." Je dis que non. Mais notre divergence n'est pas telle que nous différons sur l'interprétation du statut. Elle consiste dans une question de fait. Si j'ai raison dans ce que je trouve être l'esprit de parti agressif, alors, il s'accorde avec moi dans l'interprétation du statut. S'il a raison d'être d'avis que l'esprit de parti agressif est une faute vénielle seulement, alors son interprétation du statut est parfaitement claire.

M. FOSTER : Pour démontrer qu'il ne semble pas y avoir de logique dans les instructions données par le ministre, je puis signaler qu'on trouve un arrêté ministériel à la date du 19 novembre 1896, dans lequel il est déclaré que le ministre des Chemins de fer et Canaux est autorisé à émettre une commission en vertu du chapitre 115 des Statuts révisés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Cela l'empêche-t-il d'émettre une commission en vertu du chapitre 114 ?

M. FOSTER : Lorsqu'il écrit ensuite au commissaire, il l'autorise à agir en vertu des chapitres 114 et 115.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il a parfaitement droit de le faire, parce que le chapitre 114 l'autorise expressément.

M. FOSTER : Cela peut être pour l'assignation des témoins, et autres choses semblables.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le statut renferme deux dispositions. L'une d'elles donne au ministre le pouvoir d'émettre une commission à son propre gré, sans recourir nullement au conseil, et l'autre (chapitre 115) l'oblige à s'adresser au conseil pour se faire autoriser. Il peut s'adresser au conseil pour se faire autoriser, et accompagnant cette autorisation, se trouve l'autre pouvoir d'agir sans s'adresser au conseil.

M. FOSTER : En ce cas-ci, il s'est adressé au conseil et s'est fait autoriser en vertu du chapitre 115.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : C'était parfaitement juste.

M. FOSTER : Puis ensuite, en donnant ses instructions, il a agi en vertu des chapitres 114 et 115.

M. LISTER : C'est très bien.

M. FOSTER : Tel n'est pas cependant le point que je soulève particulièrement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, c'est agir convenablement.

M. FOSTER : Mes amis les hommes de loi qui sont ici me disent que vous auriez dû obtenir l'autorisation de l'exécutif.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Quels sont les hommes de loi qui vous ont dit cela ?

M. CASGRAIN : Je le lui ai dit.

M. FOSTER : Voici ce que je trouve ici à titre d'instructions données au commissaire par le ministre des Chemins de fer et Canaux :

Je ne suppose pas qu'il soit en quoi que ce soit nécessaire, dans un très grand nombre de cas, de tenir quelque chose comme une cour d'enquête en règle. Au contraire, je désire que vous procédiez à la chose d'une manière expéditive, avertissant la personne accusée que vous désirez la voir comparaître devant vous à un temps et dans un endroit déterminés, puis, l'ayant interrogée sans tenir compte des formes (non sous serment), vous assurant si elle peut repousser avec succès l'accusation d'esprit de parti qu'on a portée contre elle, si, après cette simple enquête, vous êtes convaincu de la culpabilité de cette personne par sa déclaration même, vous n'avez pas besoin de procéder davantage.

Cela n'est pas du tout judiciaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'accusé peut se déclarer coupable, comme la chose est arrivée dans beaucoup de cas.

M. FOSTER : Dans certains cas, cela se peut, mais dans ce cas-ci, vous faites juger un homme par le commissaire sur la foi d'une entrevue et du résultat de certaines questions affranchies des formalités que celui-ci lui aura posées, sans qu'il soit nullement besoin de continuer l'enquête davantage, peu importe que cet homme se déclare innocent.

Vous pouvez en rédiger un rapport ainsi que des autres choses se rapportant au cas, et me l'envoyer avec conclusion à laquelle vous en êtes arrivé. Si cependant la personne nie absolument les accusations portées contre elle, et insiste sur la preuve, il vous sera alors nécessaire de procéder davantage, suivant les formalités, requérant sans doute l'assermentation des témoins, ainsi que de la personne accusée, dans le cas où elle désirerait faire une déclaration. Dans cette catégorie de cas, vous pourriez faire un résumé des témoignages.

La preuve ne doit pas être rapportée, mais le commissaire peut faire—il n'y est pas même tenu—un court résumé des témoignages.

Procédez aussi brièvement que possible. Insistez pour qu'on s'en tienne à la question, et refusez de vous engager dans des sujets étrangers ou non pertinents.

M. LISTER : Je voudrais que cette règle pût s'appliquer en cette Chambre.

M. FOSTER :

Naturellement, vous produisez cette preuve sous serment avec votre rapport à ce sujet, ainsi que les conclusions auxquelles vous en serez arrivé.

Cela ne me semble pas coïncider beaucoup avec ce que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré être sa définition de ce que doit être une enquête. Je signale la divergence sous ce rapport, et relativement au caractère des commissaires à être nommés,—divergence aussi grande qu'un monde,—qui existe entre le ministre de la Marine et des Pêcheries et le ministre des Chemins de fer et Canaux. Le premier a entouré la chose de certain décorum et de certain caractère officiels. Il a nommé le capitaine Bloomfield Douglas, qualifié sous tous rapports, d'après des circonstances que nous n'avions pas besoin d'examiner ici. J'aurais immédiatement confiance en lui comme juge. Il a nommé le magistrat stipendiaire, et cela donne toute de suite du ton et du cachet à la chose ; mais le ministre des Chemins de fer et Canaux a simplement nommé les meneurs, pour leur donner ces instructions, et il a placé l'avenir de tout fonctionnaire dans la balance des préjugés ou des convoitises de personnes irresponsables qu'en certains cas il a nommées pour faire les enquêtes.

Département des Postes.....\$685,447 03

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Carthwright) : Le directeur général des Postes n'est pas ici dans le moment, mais je puis exposer brièvement quel est cet item. Il représente les déficits de la poste accumulés depuis les vingt dernières années. Il appert qu'on a toujours dépensé au delà des crédits alloués à ce département et qu'on a constamment payé à même les crédits d'une année des sommes dues l'année précédente, lesquelles augmentaient de temps à autre. On en est définitivement arrivé à cette forte somme, et le directeur général des Postes croit qu'il est temps que cet état de chose finisse.

M. FOSTER : Nous accepterons cette explication.

Nous savions que ces messieurs de la droite devaient demander ces crédits considérables, et je suppose qu'il nous faudra les laisser passer.

Montant requis pour permettre certaines augmentations de salaire payables en vertu de l'acte du service civil, acquises du 1er janvier au 1er avril 1897, temporairement suspendues et devant être continuées pendant l'année finissant le 30 juin 1898..... \$1,397 50

M. FOSTER : Quelle est l'explication de ceci ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : C'est pour assurer une augmentation de \$50 chacun pour 6 commis de 1re classe, 2 commis de 2e classe et 42 commis de 3e classe, et \$30 chacun pour 7 employeurs et messagers. Je voudrais ajouter ces mots au libellé du crédit.

M. FOSTER : La Chambre était en possession d'une déclaration officielle du chef du gouvernement, du ministre des Finances et, je crois, du ministre du Commerce, affirmant que le gouvernement avait décidé d'en finir avec les augmentations statutaires.

Le MINISTRE DU COMMERCE : En principe.

M. FOSTER : Voici maintenant que les augmentations statutaires n'étaient suspendues que temporairement. Le gouvernement nous a dit d'abord que ce système était une source d'abus

épouvantables et que, décidé à signaler cette année par une économie inconnue jusqu'alors, le gouvernement avait décidé d'en finir avec les augmentations statutaires, qui avaient été rayées en bloc dans plusieurs ministères et qui ne subsistaient que dans des cas spéciaux pour des bénéficiaires exceptionnellement méritants. Maintenant, le directeur général des Postes arrive à la fin de la session et change toute cette politique.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Comment cela ?

M. FOSTER : Parce qu'il demande ici un crédit pour accorder l'augmentation statutaire à 57 commis.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Je n'ai pas fait cela.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il recommencer son explication ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
J'ai demandé hier à la Chambre de voter cet article. Les honorables députés s'y sont opposés, prétendant que d'après la façon dont était rédigé le crédit, le montant entier pourrait être donné à un seul commis. L'article est resté en suspens pour me permettre de fournir des explications. J'ai déclaré alors qu'après la session, je me proposais d'examiner la position des membres méritants du personnel en les examinant à fond, et non de la façon superficielle dont on opérerait autrefois et qui assurait à chacun une augmentation de salaire par principe et non en vertu du mérite. Je suppose qu'il est facile d'augmenter de \$50 le salaire d'un homme qui le mérite, sans que ce soit pour cela une augmentation statutaire. Dans aucun des cas l'augmentation ne dépassera \$50. C'est par simple coïncidence que la somme est la même que celle portée à l'acte du service civil ; mais de ce que le département décide de demander ce pouvoir discrétionnaire, il n'en découle pas l'affirmation d'un droit comme on le prétendait et comme on l'admettait dans l'acte du service civil.

M. FOSTER : Mon honorable ami n'en sortira pas comme cela.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
C'est pourtant tout ce qu'aura mon honorable ami à ce sujet.

M. FOSTER : Mon honorable ami doit se souvenir qu'il est tenu d'être courtois.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Vous devez être loyal.

M. FOSTER : Je suis loyal.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Vous interprétez faussement.

M. FOSTER : Je cite les chiffres qu'a donnés mon honorable ami. A ces commis de première classe, il donne une augmentation statutaire de \$50 et....

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Ce n'est pas une augmentation statutaire.

M. FOSTER.

M. FOSTER : Mon honorable ami ne peut pas s'en tirer en retranchant le mot "statutaire." N'accorde-t-il pas à 57 de ses commis des augmentations variant de \$12.50 à \$50 ? N'est-ce pas ce qu'on leur donnait autrefois comme augmentation statutaire ? Le gouvernement n'a-t-il pas déclaré que son intention était de renoncer à ces petites augmentations appelées statutaires, et mon honorable ami ne veut-il pas demander au parlement le pouvoir d'accorder ces augmentations qu'il ne décore pas du titre pompeux de statutaire, mais qui répondent absolument au même objet. Le gouvernement a-t-il l'intention de marcher la main dans la main, ou chaque département sera-t-il mené isolément à l'encontre du vieux général et des décisions du cabinet ? Il nous faut un principe unique applicable à tous les départements, ou l'aveu qu'il n'y a aucune unité et que chacun peut faire comme il lui plaît. Si vous agissez ainsi vous détruisez toute cohérence dans le service civil car les employés qui n'ont pas la chance d'être dans le département de mon honorable ami devront se passer d'augmentation statutaire tandis que les bienheureux de son département en profiteront. Dans le département des Finances il y a des employés tout aussi honnêtes et fidèles que dans le département des Postes, des hommes qui travaillent autant, il n'y a pas d'augmentation statutaire au département des Finances, pourquoi ? Parce que le ministre des Finances leur a annoncé que les augmentations statutaires étaient supprimées. Demain, s'ils l'osaient, ils pourraient pénétrer chez leur ministre et leur demander ce que cela veut dire. Qu'est-ce qu'il leur répondrait. La même chose pour les autres départements. Il nous faut une déclaration de principe qui fasse autorité. Si vous voulez dans le service civil une unité quelconque, de la discipline, de la subordination, il faut qu'il soit traité dans chaque département d'une façon identique. Vous proposez d'accorder aux commis d'un département des faveurs équivalentes aux augmentations statutaires et vous refusez de faire la même chose pour des commis tout aussi méritants d'un autre département,—pourquoi ? Parce que dans un département le ministre observe loyalement la décision prise au conseil tandis que dans l'autre le ministre passe au travers.

Voilà où en est le gouvernement. Qu'ils règlent la chose entre eux, c'est leur querelle. Mais comme membre du parlement j'ai le droit de parler de la situation des serviteurs du pays. J'ai des amis dans ces départements ; je connais la valeur des hommes qui ont servi sous mes ordres et qui ont tout aussi bien droit à une augmentation que n'importe quel commis des Postes. Pourquoi n'en ont-ils pas ? Parce que le ministre des Finances observe la décision du conseil des ministres. Mais le directeur général des Postes prends le mors aux dents et dit qu'il va faire ce qu'il lui plaira. Il peut le faire, et ses collègues peuvent le laisser faire, mais il n'a pas le droit de désorganiser ainsi le service civil.

SIR ADOLPHE CARON : Il n'y a aucun doute que le crédit qui figure actuellement au budget correspond absolument, même s'il ne porte pas le même nom, à l'augmentation annuelle qui a été payée jusqu'à présent. Mais s'il restait un doute à cet égard, le libelle même du crédit composé par l'honorable ministre indique qu'il doit correspondre à la même chose, car voici comment il est conçu : "Montant

requis pour permettre certaines augmentations de salaires payables en vertu de l'Acte du service civil et acquises du 1er janvier au 1er avril 1897, temporairement suspendues." Que veulent dire ces mots "temporairement suspendues"? Cela signifie évidemment les anciennes augmentations que l'en a suspendues temporairement. J'approuve tout ce que vient de dire mon honorable ami (M. Foster). Il est impossible qu'il existe une règle dans un département et une règle dans un autre. Comme je l'ai déjà dit, je considère que l'honorable ministre, en présentant le bill qu'il nous a soumis et en se faisant donner par le parlement le pouvoir de distribuer certaines sommes parmi certains commis à son choix, s'est départi absolument des règles et coutumes observées jusqu'alors en cette matière. Il ne suffit pas à l'honorable ministre de venir et de dire qu'il va donner des augmentations à certains commis. Je pense que la règle suivie jusqu'à ce jour doit être respectée et que nous avons le droit de connaître dans les prévisions budgétaires les noms des commis qui seront l'objet de ces faveurs. Cela a toujours été la règle invariable dans tous les départements et c'est une règle dont la raison d'être saute aux yeux. Certains députés peuvent, dans certains cas, avoir des motifs sérieux pour combattre certaines augmentations, et toutes les fois qu'il y a lieu à une critique parlementaire, le cas doit être soumis au parlement. Le ministre a le droit de décider les commis de son département qui ont des titres à une augmentation, mais le parlement a aussi le droit de savoir quels sont ces commis.

M. FOSTER : L'article est ainsi rédigé : "Montant requis pour permettre certaines augmentations de salaire payables en vertu de l'acte du service civil et acquises du 1er janvier au 1er avril 1897." Mon honorable ami le prend de haut, quand je dis que ce sont des augmentations statutaires. Peut-il m'indiquer une augmentation de salaire payable en vertu de l'acte du service civil et acquise du 1er janvier au 1er avril 1897, qui ne serait pas l'augmentation statutaire prévue par cet acte?

De DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député a raison. Lorsque je lui ai répondu, j'ignorais la phraséologie du crédit. J'avais refusé la rédaction de cet article dans ce sens, et j'avais donné ordre de faire rayer ces mots. Je supposais que cela avait été fait. Je demande maintenant la radiation des mots "payables en vertu de l'acte du service civil." Ces mots ont été mis sans mon approbation.

M. FOSTER : Ainsi, ce sont des augmentations statutaires ou l'équivalent. Quant à moi j'insiste pour connaître les noms des commis en faveur de qui ces appropriations sont faites et quand elles ont été faites. Je protesterai aussi de toutes mes forces contre l'injustice de mener un département de cette façon et de priver de leur augmentation les employés tout aussi méritants d'un autre département. Je dois cette protestation au service civil et je conseillerai à l'honorable ministre de laisser cet article en suspens et de procéder avec son budget.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai dit à mon honorable ami qu'il m'était impossible de donner les noms maintenant, et maintenant il m'informe qu'il s'opposera à ce crédit jusqu'à ce

que je les lui donne. Puisqu'il en est ainsi, puisque l'honorable député a tant à cœur le bien du service et désire empêcher l'achèvement des travaux de la Chambre, je propose que ce crédit soit rayé des révisions budgétaires.

M. FOSTER : J'ai agi ainsi dans l'intérêt de l'harmonie de la droite. Vous pouvez me remercier de vous avoir tirés d'une rude impasse.

Article rayé.

Chemin de fer Intercolonial—Acquisition de matériel roulant additionnel..... \$100,000

M. FOSTER : Est-ce pour le chemin de fer du comté de Drummond? J'espère que ça va disparaître maintenant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En aucune façon. Cela est seulement en vue de permettre de mettre à exécution le projet du gouvernement d'exploiter la ligne de la Chaudière à Montréal comme prolongement de l'Intercolonial. Le département ne pourrait pas le faire sans se procurer quelques locomotives et wagons additionnels ainsi que du matériel; cette somme est destinée à cet usage. Le montant se compose du prix de 6 locomotives, 3 wagons à voyageurs de première classe, 3 de deuxième classe, 2 wagons à bagage et à messagerie, 2 wagons-poste. Voilà à quoi est destiné ce crédit. Si, après l'essai, il est décidé finalement que le résultat n'est pas satisfaisant, cela ne sera pas de l'argent perdu car le matériel pourra toujours servir à l'Intercolonial.

M. SPROULE : Cela est-il nécessaire seulement pour exploiter cette ligne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'aurions pas demandé cette appropriation, si nous n'avions pas eu l'intention de faire l'essai.

M. FOSTER : Voici qui met la question sous un curieux jour. On avait soumis à la Chambre une base d'arrangement avec certaines conditions et prix. Aussitôt surgit ce crédit de \$100,000 pour matériel roulant additionnel, rendu nécessaire uniquement par l'acquisition du droit de passage sur la ligne du Drummond et du Grand Tronc jusqu'à Montréal. Mon honorable ami, comme on l'a vu hier soir, n'a pas été bien heureux avec son essai d'exploitation du chemin de la Baie des Chaleurs et la leçon aurait dû lui servir. Il possédait l'histoire de ce chemin et de son fonctionnement depuis deux ans, et il aurait pu mettre à profit ces indications. La proposition soumise primitivement à la Chambre a échoué, et mon honorable ami entreprend un essai de neuf mois. La première chose que nécessite cet essai, c'est \$100,000 de matériel roulant additionnel.

Cela ne m'a pas l'air agir beaucoup en homme d'affaires. Si l'honorable ministre était en mesure de faire l'essai d'une ligne jusqu'à Montréal, pour un loyer raisonnable et sans grandes dépenses, qu'il est inutile d'encourir même pour un essai de neuf mois, la proposition pourrait être acceptable; mais lorsque le début de cet essai de neuf mois, douteux pour le moins, est de nécessiter un crédit de \$100,000 pour acheter du matériel roulant supplémentaire, rien ne peut démontrer plus clairement qu'il vaut mieux s'abstenir d'un essai de la sorte. Il nous faut donc répéter encore que nous n'avons aucune con-

finance dans les prophéties sur lesquelles se base l'honorable ministre pour espérer un rendement de la ligne. Tout homme qui s'occupe de chemin de fer connaissant ce pays, qui calculera une augmentation de 600,000 voyageurs et de 500,000 tonnes de marchandises du seul fait que la ligne pénètre à Montréal, sans tenir compte du transport général des voyageurs et des marchandises, tout homme qui établira un calcul pareil pour faire accepter son projet à la Chambre, sans fournir aucune indication des points sur lesquels il base cette augmentation en dépit de toutes les probabilités, cet homme-là n'est pas fait pour nous entraîner à sa suite dans un essai de neuf mois dont nous ne savons que deux choses : que nous avons à payer le loyer pour pénétrer à Montréal, et que nous devons acheter \$100,000 de matériel supplémentaire. Je conseille à mon honorable ami de mettre de côté ce crédit jusqu'au moment où nous discuterons le crédit de l'essai de neuf mois. Si la Chambre approuve tout le projet, très bien ; mais s'il n'est pas poussé jusqu'au bout, comme je l'espère, il n'y aura pas besoin de ce crédit. Le mieux est donc de laisser l'article en suspens jusqu'à la discussion de l'autre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne m'y oppose pas.

Article laissé en suspens.

Canal Beauharnois—Pour construire un conduit de drainage sous le canal à Valleyfield..... \$25,000

M. BERGERON : L'honorable voudrait-il expliquer ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député de Beauharnois sait peut-être qu'il y a bien des années, un arrangement est intervenu entre le gouvernement et la population qui habitait alors le village de Valleyfield, en vertu duquel le gouvernement consentait à payer une certaine somme au lieu de construire des travaux de drainage à cet endroit. L'emplacement du canal enlève absolument au village ses moyens naturels de drainage, et on crut alors raisonnable au département d'offrir une somme de \$500 comme dédommagement. Cette somme fut acceptée, je crois, sous protêt par les parties intéressées. On trouva plus tard que l'arrangement n'était pas convenable et des demandes pressantes furent adressées au gouvernement pour compensations additionnelles et les autorités municipales ont exercé sur moi une vigoureuse pression pour obtenir soit une augmentation de l'allocation annuelle, soit la demande au parlement de fonds pour l'exécution des travaux nécessaires. La question est devenue très sérieuse. Les autorités sanitaires se plaignent très fortement de la situation présente et dans ces conditions nous nous trouvons appelés à décider si nous devons absolument continuer à repousser toute responsabilité et à laisser la santé publique en danger ou si nous devons reconnaître franchement l'obligation qui prétend-on, nous incombe de donner à la population le soulagement auquel elle a droit. J'ai dans mon département les rapports des ingénieurs qui ont examiné les travaux et qui estiment que la construction d'un fossé et tunnel convenable sous le canal coûtera de \$25,000 à \$30,000. Je demande aujourd'hui un crédit pour exécuter la partie du travail qui touche au canal, c'est-à-dire, pour s'en tenir au passage de la canalisation d'égouts sous le

M. FOSTER.

canal, en nous limitant strictement à cela. Je ne puis pas dire exactement quand le travail sera entrepris.

Depuis l'ouverture du parlement, les honorables députés le savent, plusieurs délégations sont venues ici au nom des autorités municipales et sanitaires et nous ont adressé de sérieuses représentations. J'ai jugé que le cas tel qu'on me l'exposait était assez grave et passible de conséquences suffisantes pour m'imposer la responsabilité de ne pas refuser au moins une demande de fonds au parlement pour exécuter immédiatement les travaux sans laisser subsister un état de choses qui met en danger la santé de toute la population de la localité. C'est dans ces conditions que je demande ce crédit.

M. BERGERON : Je n'ai aucun doute que le gouvernement est tenu de prendre soin de cet égout, et cette opinion se base sur le fait qu'il en a pris soin par le passé. Comme l'a indiqué l'honorable ministre, le gouvernement avait capitalisé la somme à dépenser et accordé un intérêt annuel de \$500. Depuis lors, la ville a grandi et des travaux qui étaient alors suffisants ne le sont plus aujourd'hui. L'honorable ministre dit qu'il est venu des délégations. Je les ai vues et il en est déjà venu d'autres. Mais je suis satisfait que le gouvernement ait inscrit cet article au budget. L'honorable ministre dit qu'il ne sait pas comment se fera ce travail. Peut-être me permettra-t-il de lui donner un conseil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me suis peut-être pas bien fait comprendre en disant que j'étais dans l'incertitude. J'avais l'intention de proposer au comité d'ajouter quelques mots au libellé de l'article, pour permettre au gouvernement, si nous croyons la chose à propos, d'offrir à la ville une certaine partie du crédit ou même le crédit tout entier si c'est nécessaire, avec l'entente que la somme ainsi acceptée serait un règlement définitif et perpétuel de toute réclamation que la ville pourrait faire valoir contre le gouvernement par suite de ce drainage. Cet arrangement serait peut-être préférable à la construction de l'égout par nos propres soins. C'est matière à discuter, et je crois que je demanderai au comité de nous permettre d'employer le crédit dans les deux alternatives de façon à pouvoir accomplir les travaux de la façon qui nous semblera la plus désirable.

M. BERGERON : J'espère que l'honorable ministre ne songe pas à prendre l'argent et à ne pas faire faire le travail ni d'une façon ni de l'autre. J'allais dire que l'honorable député de Lanark (M. Haggart), quand il était ministre des Chemins de fer et Canaux, avait décidé d'accomplir ce travail. Malheureusement, nous n'avons pas pu voter le budget et le crédit est resté là. La façon d'exécuter le travail est de faire passer le drain sous le canal, et je comprends que c'est pour cette partie que l'honorable ministre demande des fonds. Son prédécesseur ne voulait laisser passer aucune compagnie ni personne sous le canal, et c'est pourquoi il avait décidé de faire faire le travail par le gouvernement. Tout le monde comprendra qu'il est important que le travail soit fait convenablement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le laisserai faire que sous la surveillance de notre ingénieur.

M. BERGERON : Le député de Lanark croyait préférable de le faire faire par le gouvernement et sous sa surveillance. Quant à la partie sise dans la ville, et pour laquelle le gouvernement est absolument responsable à mon avis, le montant de \$800 payé annuellement représentait un capital de \$10,000 environ. L'ancien gouvernement avait décidé de donner \$12,000 pour cette partie à la corporation, puis de construire directement l'autre portion pour laquelle le gouvernement demande un crédit de \$25,000. Je suggère cela parce que, dans le temps, les délégations avaient trouvé que ce serait la façon la plus économique de faire un travail permanent. Il n'y a aucun doute que l'égout est actuellement dans un triste état. Je suis passé l'autre jour à Valleyfield, et j'ai contaté que la population se préoccupait beaucoup de cette question. Le conseil d'hygiène provincial a averti la corporation de faire quelque chose. La situation est dangereuse.

Je voudrais demander à mon honorable ami de faire faire ces travaux aussitôt que possible, et je crois que la méthode que j'ai suggérée serait la moins coûteuse et la plus efficace. Je désire féliciter le ministre des Travaux publics d'avoir tenu sa promesse. Il a promis aux électeurs de Valleyfield, la veille des dernières élections provinciales, que les travaux se feraient, et je constate avec plaisir qu'il a tenu sa parole.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais fait aucune promesse de ce genre, j'ai simplement promis de les traiter avec justice.

M. SPROULE : Il semble que ce crédit a été présenté au conseil par le ministre des Chemins de fer et Canaux sans que son ingénieur soit en état d'en fixer le coût.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit qu'il y avait dans mon département des rapports basés sur l'estimation de l'ingénieur, que ces travaux coûteront environ \$30,000 ou \$35,000. Ce renseignement se trouve dans le département.

M. SPROULE : Mais j'ai compris que l'honorable ministre avait dit qu'ils n'étaient pas encore décidé sur la manière de faire faire ces travaux, soit comme entreprise publique, ou autrement. Il me semble que le conseil devrait prendre une décision sur ces questions avant de les soumettre au parlement, parce que ce n'est qu'en plaçant de semblables données devant la Chambre que nous sommes en état de juger si le crédit demandé doit être accordé. Dans le cas actuel, l'honorable ministre ne nous a pas fourni les renseignements voulus. Et d'après son propre témoignage, il ne les possède pas lui-même. Si l'urgence de ce crédit n'était pas si grande, et que la santé publique doit souffrir, je dirais qu'il serait préférable de remettre l'adoption de ce crédit à la prochaine session.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me semble que j'avais fait comprendre au comité que le besoin urgent de ce crédit avait été exposé au département depuis l'ouverture de la Chambre, et je crois que ce serait prendre une grave responsabilité que de ne pas l'adopter à cause du manque de renseignements nécessaires, et que nous décidions de le renvoyer à la prochaine session.

Si les honorables membres de l'opposition s'opposent à son adoption parce que nous n'avons pas décidé de quelle manière cet ouvrage sera fait, je ne dis pas que je refuserai de la mettre de côté.

M. HAGGART : Que l'honorable ministre me permette de lui suggérer un moyen de le terminer. La question m'a déjà été soumise lorsque j'étais ministre des Chemins de fer et Canaux. Nous payons actuellement \$500 à la ville de Valleyfield, et je suggère que ce montant soit capitalisé à 5 pour 100, et l'argent remis à la ville, qui devra donner une quittance complète pour l'avenir de tout paiement qui pourra être fait. Notre canal est situé entre la ville et l'endroit où peut se faire le meilleur drainage. Je crois que nous avons droit de placer un égout sous le canal. Il nous faut faire cette dépense nous-mêmes. Donnez leur le montant capitalisé, et laissez-les construire le fossé depuis l'entrée du ponceau jusqu'au fleuve.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils m'ont dit qu'on leur avait laissé entendre qu'ils obtiendraient un autre crédit de \$1,000, faisant un total de \$1,500 par année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il y avait quelque chose comme cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est possible qu'ils se soient trompés en prétendant qu'on leur a garanti cela, mais dans tous les cas, voilà comment ils m'ont expliqué l'affaire. Je n'ai pas cru, avec la connaissance que j'avais déjà de la chose, que nous serions justifiables de prendre la responsabilité pour un temps indéfini d'obligations contractées à \$1,500 par année. J'aimerais bien que nous fassions les dépenses nous-mêmes, afin de terminer ces travaux une fois pour toute. Si l'on a des objections sérieuses à offrir à l'adoption de ce crédit, je préférerais le retirer que d'en presser l'adoption dans les circonstances.

Réparations au canal de Saint-Pierre..... \$1,350

M. GILLIES : L'honorable ministre voudrait-il indiquer quelles sont les réparations qui doivent être faites au canal de Saint-Pierre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que deux poteaux d'amarrage sont nécessaires ainsi que d'autres réparations qui atteindront le montant susdit demandé.

M. GILLIES : Le gouvernement a-t-il l'intention de redresser le côté ouest du canal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas cette année.

M. GILLIES : L'honorable ministre a-t-il donné ordre de faire l'examen du côté ouest du canal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. J'ai envoyé un ingénieur à cet endroit, lequel a examiné les lieux et fait un rapport complet sur le tout, mais je ne suis pas en position de demander un crédit pour ces travaux cette année.

M. GILLIES : L'ingénieur dit-il, dans son rapport, qu'il est nécessaire que ces réparations sur lesquelles je viens d'appeler son attention, soient faites ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire que je n'ai pas étudié le rapport du tout, et je ne serais pas en position dans le moment de dire s'il comprend tout ce dont l'honorable député vient de parler.

Canal Rideau—pour payer des dommages à des terrains sur le bief des moulins de Kingston, et les frais de justice s'y rattachant.....	\$1,300
--	---------

M. HAGGART : Il me semble que l'on doit achever de payer les dommages causés aux moulins de Kingston.

M. BRITTON : Je demanderais au ministre d'expliquer cet item, il sera peut-être capable de nous dire quel est le montant des dommages causés aux terrains et celui des frais de justice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je présume que mon honorable ami (M. Britton) connaît très bien l'histoire de ces réclamations pour dommages causés aux terrains. Les réclamations, qui doivent être payées sur ce montant, sont dues, paraît-il, à dix personnes différentes dont les terrains ont été inondés à cette époque. Ce sont là les dernières personnes dont les réclamations n'ont pas encore été réglées. Des arrangements ont été conclus avec d'autres personnes dont les terrains avaient été inondés, mais ces dernières refusèrent d'accepter tout arrangement, et cela eut pour effet de laisser la question en suspens. Ils déclarent maintenant qu'ils sont prêts à accepter les montants qui leur ont été offerts ; c'est-à-dire, qu'ils sont prêts à accepter le règlement conclu avec d'autres à cette époque.

M. HAGGART : L'honorable ministre doit comprendre que ce canal est construit depuis 1832. On n'a pas augmenté la hauteur de la digue des moulins de Kingston, et il ne peut y avoir plus de dommages aujourd'hui que dans ce temps-là. S'il existe des dommages, ils ont dû se produire il y a plus de soixante ans.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ce peut être un dommage continu. Vous avez voté un crédit il n'y a pas bien longtemps dans le même but.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce que l'honorable député (M. Haggart) était ministre des Chemins de fer Canaux en 1892 ?

M. HAGGART : Je ne le crois pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce que ces réclamations ne sont pas nouvelles. L'inondation a eu lieu avant 1892. Les dommages furent évalués en 1892, par M. Wood, l'estimateur du gouvernement. Toutes les personnes dont la propriété avait été endommagée acceptèrent le prix fixé dans cette évaluation à l'exception de celles dont les noms figurent sur cette liste. Notre intention est simplement de payer ceux dont les dommages ont été évalués, mais qui ont refusé d'accepter les sommes qui leur avaient été à cette époque ce qu'ils sont disposés à faire aujourd'hui.

M. HAGGART : Il est possible que le dommage ait été causé en 1832. Cela a dû avoir lieu lors de M. GILLIES.

la construction du premier canal. La digue des moulins de Kingston est encore de la même hauteur que lors de la construction du canal.

M. BRITTON : Le dommage n'a pas été produit par une différence dans la hauteur de la digue des moulins de Kingston, mais provient de certaines améliorations faites à d'autres digues situées plus bas que les moulins de Kingston. Je sais qu'il était de notoriété publique que certains dommages avaient été causés, mais je les croyais réglés, car autrement j'en aurais entendu parler.

M. HAGGART : Tout ce que je sais, c'est qu'il n'y a pas eu de dommages de causés depuis les moulins de Kingston à la digue de Poonamalee. Cette dernière fut exhaussée, et M. Snider qui avait subi des dommages par ce fait, indemnisé. Il est possible que cela ait été causé par les piles qui se trouvent dans la rivière Rideau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est en 1887 que ce dommage a été causé.

Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard—Indemnité aux voyageurs suivants grièvement blessés dans un accident sur le chemin de fer, savoir :	
M. J.-F. Robertson.....	\$1,500
M ^{de} J.-F. Robertson.....	500

M. HAGGART : Ces dommages ont-ils été accordés sur la recommandation d'employés du département ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un grand nombre de personnes avaient reçu des blessures dans la même circonstance, et plusieurs réclamations furent faites au département. Ce dernier prétendit que les réclamations n'étaient pas dues, s'il n'y avait pas eu négligence de la part des employés du chemin, et s'il n'était pas légalement responsable de l'accident, le département ne pouvait être tenu de payer aucun dommage. Un certain nombre de personnes qui avaient été blessées poursuivirent legolement devant les tribunaux, et le résultat fut que dans certains cas, non dans tous cependant, le gouvernement fut condamné et des dommages très élevés accordés—dans un cas particulier, je crois qu'ils obtinrent jusqu'à \$25,000. Ceux-là furent payés. Les deux personnes qui réclament ici des dommages, M. et Mme Robertson, furent avisés par leur avocat que la loi telle qu'elle existe ne rend pas la Couronne responsable des dommages causés par suite de la négligence de ses employés. Ils ne prirent donc aucune procédure, mais en appelèrent au département, mais ce dernier refusa de prendre leur demande en considération et prétendit s'en tenir aux privilèges que la loi lui accorde. Après avoir étudié la question, j'ai cru qu'il serait peut-être convenable de faire faire une enquête à ce sujet, et une personne fut nommée dans le but de prendre les témoignages sous serment de personnes connaissant les circonstances de l'accident. Le montant accordé est bien faible si on le compare aux dommages causés à ces personnes. J'ignore si elles accepteront ce montant en paiement complet de leurs réclamations, mais à moins qu'ils ne refusent ce montant nous ne serions pas justifiables de leur offrir plus.

M. HAGGART : Il est possible que ces gens aient droit à cet argent, mais je crois que les tribu-

naux ont déclaré que bien que moralement tenu de payer ces dommages, nous n'y sommes pas obligé par la loi. Il me semble qu'il y a déjà eu un crédit de voté pour payer ces dommages et que le montant en a été distribué parmi eux par les employés du département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les réclamations de ces personnes n'ont jamais été réglées.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : J'appelle l'attention du ministre sur le cas d'un homme qui a été blessé sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Il était sur l'embranchement de Cap- Traverse, et dans l'accomplissement de son devoir il dut placer son bras à travers une des roues d'un wagon et l'ingénieur ayant mis la locomotive en mouvement sans l'avertir cet homme perdit le bras. C'est un jeune homme ayant une femme et des enfants qui n'ont que lui de soutien, et si la personne mentionnée dans ce crédit a droit de recevoir une indemnité, il y a beaucoup plus de raisons pour en accorder une à ce pauvre employé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel est son nom ?

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Son nom est Sweeney. Je suis persuadé que si le ministre veut bien étudier son cas, il va se convaincre qu'il est juste d'accorder un certain montant à ce pauvre employé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand cela est-il arrivé ?

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Il n'y a pas plus de deux ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais en prendre note.

Canal de Williamsburg—Pour payer trois mois d'appointements à l'ex-surintendant Hickey, à titre d'indemnité de retraite \$450

M. BRITTON : Cela veut-il simplement dire, trois mois depuis l'époque de la destitution de M. Hickey ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le cas de M. Hickey nous a causé beaucoup de difficulté, parce que nous avons cru que nous n'avions plus besoin d'un surintendant et d'un ingénieur, et vu ces arrangements, M. Hickey dut se retirer du service. Et comme il n'y avait aucun moyen de lui payer son salaire, je me suis mis en communication avec lui et il m'a dit qu'il serait très satisfait d'obtenir une indemnité de ce montant. Je crois qu'il n'est que juste de la lui accorder.

M. BRITTON : Je veux faire remarquer que l'exercice fiscale actuel expire le 30 juin, et que dans les estimations de l'année dernière nous avons placé un montant pour le paiement de son salaire jusqu'à cette date.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne pouvions plus payer le traitement de cet employé une fois qu'il ne faisait plus partie du service.

M. BRITTON : Est-ce que cette indemnité de retraite le paye jusqu'au 30 de juin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette indemnité de retraite servira à lui payer son traitement pour les trois mois qui ont suivi sa mise à la retraite. Il est possible que cela dépasse le 1er juillet, mais je ne le crois pas.

M. BRITTON : Suivant moi, M. Hickey a droit de retirer son traitement jusqu'au 30 de juin, et j'espère que le ministre va voir à ce qu'il l'obtienne jusque là.

Edifices publics..... \$5,500

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Je propose que l'item destiné au bureau de poste de Saint-Martin soit mis de côté.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il dire quels sont les autres item relatifs aux bureaux de poste qu'il a l'intention de retirer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Après avoir étudié la question de nouveau, j'ai constaté que le revenu du bureau de poste de Saint-Martin n'avait atteint l'année dernière que \$615, et j'ai cru qu'il était tout aussi bien de ne pas insister sur la construction de cet édifice ; c'est pourquoi je propose que ce crédit soit mis de côté.

M. FOSTER : Est-ce que l'honorable ministre connaissait le montant de ce revenu avant de placer ce crédit dans les estimations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire franchement que je le savais.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il dire ce qu'il entend faire à l'égard de tous ces crédits qui sont mis de côté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'avenir, la politique générale sera d'exercer la plus grande discrétion.

M. FOSTER : Cela serait d'un grand avantage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est toujours temps de s'améliorer ; mais dans le cas actuel, je ne crois pas qu'il soit possible de s'améliorer beaucoup, parce que, après tout, je ne demande pas beaucoup cette année. Mais, sérieusement parlant, j'approuve ce qui a été dit des deux côtés de la Chambre. Nous avons jusqu'ici construit trop de bureaux de poste. Cette année, je demande que tous les autres item soient adoptés, mais je dois dire immédiatement que je dépenserai pas un dollar de plus que ce qui est contenu dans les estimations.

M. FOSTER : Qu'allez-vous faire de celui de Montmagny ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit va être lui aussi suspendu.

M. FOSTER : Quel est le revenu du bureau de poste de Montmagny ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les chiffres que l'on me transmet démontrent que le revenu de la poste a été, l'année dernière, de

\$1,743.19, et celui des mandats de poste émis, de \$8,623. La population de la ville et de la paroisse.

M. FOSTER : Pas la paroisse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le même bureau de poste.

M. CASGRAIN : Je demande pardon à l'honorable monsieur. Il y a deux bureaux de poste—un dans la ville de Montmagny, et un autre appelé Casault pour la paroisse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami sait bien que le bureau de poste de la ville dessert la plus grande partie de la paroisse. La population de la ville est de 1,690 âmes, et celle de la paroisse est à peu près la même, je crois.

M. LAVERGNE : La population de la paroisse est de 2,849.

M. SOMERVILLE : J'ai compris que le ministre avait dit l'autre soir qu'il allait mettre de côté les bureaux de poste de Saint-Martin, Berthierville et Portage-du-Rat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai dit qu'après avoir écouté ce qui a été dit des deux côtés de la Chambre, je croyais qu'il valait tout aussi bien en venir à une conclusion sur ce point; et j'ai proposé une motion à l'effet de mettre de côté ceux de Saint-Martin, Berthierville, Montmagny et Portage-du-Rat, laquelle a été rejetée. On a protesté des deux côtés de la Chambre, et il a été convenu que ces items devraient demeurer dans les estimations. Après avoir étudié la question de nouveau, j'ai résolu de demander à la Chambre de ne permettre de mettre de côté le bureau de poste de Saint-Martin, mais en même temps, de m'accorder les moyens de construire ceux de Berthierville, Montmagny et Portage-du-Rat, m'engageant en toute sincérité à ne plus demander à l'avenir, à la Chambre, de voter des montants d'argent pour les endroits de peu d'importance.

M. SOMERVILLE : Quelle sera la limite ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'il soit raisonnable de demander à un gouvernement de poser une règle absolue ; mais, en même temps, je crois en avoir entendu dire assez des deux côtés de la Chambre, et particulièrement de ce côté, pour acquérir les connaissances voulues, et je n'ai pas le moindre doute que, l'année prochaine, je ne serai pas accusé de demander à la Chambre de voter des sommes d'argent inutiles sous ce rapport.

M. SOMERVILLE : Je répéterai en partie ce que j'ai dit l'autre soir. Je crois que le gouvernement commet une grave erreur en voulant faire adopter ces crédits par le parlement. Si l'honorable ministre avait eu une idée du sentiment qui règne dans toute la province de l'Ontario, relativement aux extravagances du gouvernement précédent au sujet de bureaux de poste, il n'aurait jamais placé ces items dans les estimations; je suis convaincu de cela. C'est avec plaisir que j'apprends qu'il a décidé de ne plus faire de pareilles dépenses à l'avenir. Je crois que c'est dans l'intérêt du parti, tout aussi bien que dans celui du pays qu'il ne soit pas

M. TARTE.

fait de semblables dépenses. Ces bureaux de poste érigés dans ces petits villages ne sont pas même utiles au parti lui-même. Il faut, suivant moi, qu'un homme soit bien impopulaire, s'il a besoin qu'un bureau de poste soit construit dans son comté pour pouvoir se faire élire ; il ne peut valoir grand'chose suivant moi. Je suis aussi d'avis que la construction de ces bureaux de poste dans les endroits peu importants conduit à des dépenses inutiles. Une fois le bureau de poste construit, il nous faut un gardien, et dans certains cas, un chauffeur ; et nous avons continuellement de petits montants de placés dans le budget pour les clôtures, les pavages et réparations : lorsque, dans toutes ces petites villes, des édifices pourraient être loués à au moins un quart des dépenses. C'est avec plaisir que j'apprends du ministre des Travaux publics qu'il est bien décidé à mettre fin à ce système, et que, quelle que soit la pression qui pourra être exercée sur lui par les députés qui veulent faire construire ces édifices publics dans leurs comtés, plus comme ornement que dans un but d'utilité, il refusera à l'avenir d'accorder à ces hommes une part quelconque dans les crédits publics pour cette fin.

M. FOSTER : Je crois qu'il est de mon devoir de protester énergiquement contre cette conduite du ministre, qui met de côté le Nouveau-Brunswick et favorise la province de Québec et le reste du pays. S'il veut être sévère à l'égard d'un endroit, qu'il le soit également pour tous. Qu'il mette de côté le bureau de poste de Montmagny. Ce dernier endroit est-il plus important que Saint-Jean ? L'honorable député de Saint-Jean (M. Tucker) est à Londres pour servir son pays, et vous refusez de lui accorder un bureau de poste dans son comté, et cela particulièrement durant cette année jubilaire.

Berthierville—édifice public..... \$5,000

M. FOSTER : Quels sont la population et le revenu ?

M. BEAUSOLEIL : Le même bureau de poste sert à la ville et à la paroisse. La population de la ville est d'au delà de 1,500, et celle de la paroisse de plus de 1,800. Le bureau de poste actuel est situé à l'endroit le moins convenable de toute la ville : au coin d'une rue, à l'extrémité de la ville, très petit, et ne consistant qu'en deux chambres étroites, dont l'une sert de bureau de télégraphe. Il n'y a pas trente pieds carrés dans tout le bureau qui sont affectés aux besoins d'une aussi nombreuse population. Cet état de choses existant est considéré depuis des années comme un véritable scandale. L'année dernière, j'ai présenté une requête à l'honorable ministre, signée par un grand nombre de citoyens, sans distinction de parti; demandant un nouveau bureau de poste, l'ancien n'étant pas dans un état satisfaisant. Le gouvernement prit la chose en considération et décida qu'un bureau de poste était nécessaire.

La question ne m'intéresse pas personnellement—je n'ai jamais eu besoin que le gouvernement construise de bureau de poste ou autre édifice dans le comté de Berthier pour y assurer mon élection. Je pourrais être élu sans le secours du bureau de poste qui va être situé dans la ville plus conservatrice de tout le comté. Il n'y a pas de politique dans cette affaire. C'est une question de nécessité, et je remercie l'honorable ministre des Travaux publics

d'avoir accédé à cette demande et d'avoir rendu quelque peu justice à ce comté.

M. COCHRANE : Il n'est pas juste à l'égard de l'Ontario que des bureaux de poste soient construits dans de petits villages de la province de Québec et des provinces maritimes, tandis que de grandes villes de l'Ontario, contenant 5,000 ou 6,000 habitants, sont négligées.

M. SOMERVILLE : Je suis heureux d'entendre mon honorable ami objecter à ce crédit, parce qu'il a été un zélé partisan de l'ancien gouvernement qui dépensait chaque année des sommes d'argent considérables pour construire des bureaux de poste dans des villages de même importance. Il a été l'un des partisans de l'ex-gouvernement qui ont voté en faveur de la construction d'un bureau de poste dispendieux à Laprairie, où les recettes ne s'élevaient qu'à \$400 par année. Je crois que l'ex-gouvernement a mal agi dans ce dernier cas, et que le présent gouvernement commet une faute s'il suit la même ligne de conduite. Mais il n'y a rien dans le présent budget qui soit comparable à quelques-uns des crédits demandés par l'ex-gouvernement que mon honorable ami appuyait.

M. COCHRANE : Je n'objecte pas à ce crédit. Je me plains de ce que le ministre des Travaux publics n'accorde pas de bureaux de poste à la province de l'Ontario, après en avoir construit dans tous ces petits villages des provinces maritimes et de la province de Québec.

M. SPROULE : A mon avis, vous devriez laisser de côté tous les petits villages et ne pas construire les bureaux de poste de Kentville, Saint-Martin, Montmagny, Berthier et Liverpool.

L'item est adopté.

Montmagny, bureaux de poste, douanes,
etc. \$7,500

M. CASGRAIN : Je crois que l'honorable ministre va acheter un édifice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'en sais rien encore.

M. CASGRAIN : L'honorable député de Montmagny, qui a réussi à faire insérer cette somme dans le budget par mon honorable ami, a déclaré que le gouvernement allait acheter un certain édifice dans la ville de Montmagny, lequel avait été construit il y a quelques années pour servir de bureau de poste. Mon honorable ami dit maintenant qu'il ne sait pas encore s'il achètera cet édifice. Je dirai à l'honorable ministre que, il y a cinq ou six ans, cet édifice a été adjugé par le shérif au séminaire de Québec moyennant \$3,000. Le séminaire avait une hypothèque de \$3,000 et personne ne voulut enchérir.

M. TALBOT : L'hypothèque était de \$7,000.

M. CASGRAIN : Personne ne voulut enchérir, et le séminaire fut obligé de mettre une enchère de \$3,000.

M. TALBOT : Mais l'hypothèque était de \$7,000.

M. CASGRAIN : Qu'importe. Il avait prêté \$7,000 sur un édifice qui valait \$3,000 seulement.

M. TALBOT : Il a coûté plus de \$10,000

M. CASGRAIN : Peu m'importe combien il coûte; je donne la valeur de l'édifice aujourd'hui, et je vais dire à l'honorable ministre....

M. LAVERGNE : Comment estimez-vous la valeur?

M. CASGRAIN : Je prierai mon honorable ami d'Arthabaska (M. Lavergne) de ne pas s'exciter. Je dis que le séminaire de Québec a prêté une certaine somme d'argent sur cet édifice, à l'époque de sa construction ou peu après. Plus tard, l'édifice a été vendu par le shérif, et le séminaire l'a acheté moyennant \$3,000.

Une VOIX ; Quel genre de bâtisse est-ce?

M. CASGRAIN : C'est un cottage, construit pour une résidence privée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : A-t-il été amélioré depuis cette époque?

M. CASGRAIN : Je l'ignore. Bien entendu, j'en parle en connaissance de cause, car je vais là exercer ma profession.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : N'est-il pas entendu que les prêteurs ont considéré que la propriété valait \$7,000?

M. CASGRAIN : Mais il y a dix ans de cela. A cette époque, les prêteurs espéraient probablement que la propriété rapporterait \$7,500. Mais il est notoire que ces institutions prêtent quelquefois de l'argent sur des propriétés à même lesquelles elles ne peuvent pas se rembourser. Mais, ainsi que je l'ai dit, cette propriété a été vendue par le shérif et adjugée moyennant \$3,000. Depuis ce temps, personne n'y a touché, elle est restée entre les mains du séminaire de Québec, sauf quelque temps durant lequel l'honorable député de Montmagny (M. Choquette) y a imprimé son journal.

M. LAVERGNE : Mon honorable ami de Montmagny (M. Choquette) m'a prié de dire quelques mots sur ce sujet. En premier lieu, je dois assurer à mon honorable ami de Montmorency (M. Casgrain) que je ne suis pas du tout excité. Je connais tout aussi bien que lui les faits et cette localité. Je suis de Montmagny moi-même. Il est puéril de dire que parce qu'une propriété est vendue \$3,000 par le shérif, elle ne vaut pas davantage. Nous comprenons fort bien que le séminaire étant obligé d'enchérir jusqu'à concurrence de sa créance, personne n'a voulu augmenter les frais de vente, le shérif ayant une commission de 3½ pour 100. Moi-même, j'ai acheté du shérif moyennant \$4 une propriété qui valait \$1,000, parce que personne n'a voulu me nuire.

M. CASGRAIN : Mais quand la propriété est achetée l'hypothèque n'existe plus.

M. LAVERGNE : Certainement, qui nie cela?

M. CASGRAIN : Ce que vous dites ne prouve pas que la propriété valait plus de \$3,000.

M. LAVERGNE : Je dis que personne n'a voulu enchérir en opposition au séminaire, parce que ce dernier était obligé de surenchérir jusqu'à concu-

rence de sa dette, et personne n'a voulu augmenter les frais du shérif. Mon honorable ami (M. Casgrain) est avocat, et il connaît tout aussi bien que moi les ventes faites par le shérif. Maintenant, je vais faire connaître au comité les données que l'honorable député de Montmagny m'a communiquées. Le revenu de ce bureau de poste est de \$1,743.

M. SOMERVILLE : C'est le revenu brut ; quel est le revenu net ?

M. LAVERGNE : Le revenu net est de \$1,043. La population de la ville et de la paroisse est de . . .

M. COCHRANE : Donnez-nous la population de la ville.

M. LAVERGNE : Ce ne serait pas juste, car tous les cultivateurs de la paroisse vont à ce bureau de poste. La population est de 4,600 âmes à peu près. Ainsi que j'en suis informé, c'est aussi un centre de distribution pour plusieurs autres localités, y compris la Grosse-Île, où se trouve la station de quarantaine. J'ajouterai, au nom de mon honorable ami, que ce bureau de poste a été promis par le gouvernement conservateur et par les libéraux depuis nombre d'années. Ainsi que le dit mon honorable ami, il n'est pas facile de se soustraire aux promesses faites aux électeurs, particulièrement quand les candidats les ont faites avec l'autorisation de quelques-uns des membres du gouvernement. . . .

M. TAYLOR : Ecoutez !

M. LAVERGNE : de l'ex-gouvernement. Les honorables députés doivent se souvenir que nos districts judiciaires ne sont pas organisés comme dans l'Ontario. Ce n'est pas seulement le chef-lieu du comté de Montmagny, mais c'est le centre judiciaire du district qui est composé des comtés de Montmagny, L'Islet et Bellechasse. Tous les habitants de certains comtés doivent aller en cette ville pour leurs causes à la cour Supérieure et à la cour criminelle. On voit donc que c'est un centre important.

M. TAYLOR : Je ne m'oppose pas à ce que Montmagny ait un bureau de poste, si la ville et la paroisse y ont droit, mais j'objecte à ce que le budget contienne une somme pour faire l'achat d'une propriété. Si le ministre veut construire l'édifice, qu'il demande l'argent nécessaire. Mais cette propriété appartient à quelqu'un, soit au séminaire, soit à l'honorable député du comté. J'ai été informé que l'honorable député (M. Choquette) en est le propriétaire.

M. TALBOT : Cela n'est pas exact. Il y a eu une promesse de vente, mais elle est périmée depuis deux ans, et le séminaire a repris la propriété.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Je ne m'engage pas à l'acheter, et je ne sais pas si je l'achèterai.

M. TAYLOR : Mon honorable ami (M. Casgrain) informe le comité que cette propriété a été vendue moyennant \$3,000 il y a cinq ans. Il est probable que celui qui a hypothéqué la propriété pour \$7,000 a dû en hypothéquer d'autres en même temps, ou si elle a été vendue moyennant \$3,000,

M. LAVERGNE.

le créancier à encore une réclamation contre le débiteur.

M. CASGRAIN : Il a accepté la meilleure garantie qu'il a pu trouver dans le temps pour une mauvaise dette.

M. TAYLOR : Voilà \$7,000 dans le budget pour acheter une propriété de seconde main.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il n'est pas expliqué que c'est pour l'acheter.

M. TAYLOR : Je crois que c'est une spéculation de la pire espèce. C'est peut-être une promesse électorale.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais pas si je l'achèterai, ou non.

M. TAYLOR : Alors modifiez le crédit, et dites que c'est pour construire, et non pas pour acheter un édifice.

M. FOSTER : Le ministre des Travaux publics ne sait pas s'il achètera la propriété, ou non, mais je lui dirai que l'honorable député de Montmagny (M. Choquette) sait fort bien qu'il l'achètera.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Alors, il en sait plus long que moi.

M. SPROULE : Ordinairement, dans les petites villes où l'on a besoin d'un bureau de poste, l'emplacement est donné par la ville. Le ministre doit nous dire quel genre d'édifice il veut construire, il doit nous donner une estimation quelconque avant de nous demander de voter ce crédit sans savoir ce qu'il va se faire. L'opinion générale est que c'est pour acheter cette propriété, et que directement ou indirectement, l'honorable député de ce comté y est intéressé.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : Il me semble que quand on a dit, l'autre jour, en discutant cet item, que l'honorable député était intéressé, il a positivement nié l'assertion, et je crois que l'honorable député doit accepter sa dénégation.

M. SPROULE : Je ne mets pas du tout en doute sa dénégation.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député dit que le député de Montmagny est intéressé.

M. SPROULE : Je ne dis pas cela, je vous demande pardon. J'ai dit qu'il était rumeur que c'était le cas et que l'impression générale était qu'il y était intéressé. J'allais dire qu'il est urgent que le ministre des Travaux publics dise à la Chambre s'il a l'intention de construire un édifice, afin de faire disparaître le soupçon qu'il s'agit d'une spéculation. S'il se propose d'acheter cette propriété, il doit être assez franc pour le dire, autrement que le crédit reste en suspens jusqu'à l'année prochaine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je n'achète pas la propriété, je ne dépenserai certainement pas un dollar de plus que ce que je demande maintenant.

M. SPROULE : Vous voulez dire cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Je ne dépenserai jamais plus.

Portage-du-Rat—Édifice public..... \$5,000

M. BERGERON : Que va faire l'honorable ministre de ces \$5,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne peux certainement pas construire un bureau de poste dans cette localité avec cette somme d'argent. Je pourrais acheter un emplacement, et l'année prochaine, je serai obligé de demander un autre crédit.

M. HAGGART : Le ministère des Postes a-t-il demandé à l'honorable ministre de construire un bureau de poste dans cette localité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les demandes ne sont pas toujours faites par le ministère des Postes ; quelquefois, elles me sont adressées par mes honorables amis.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Relativement à cet item, je dirai que le ministère des Postes a reçu certaines représentations de la part des citoyens de Portage-du-Rat que le bâtiment dans cette localité était tout à fait insuffisant. J'y ai envoyé un inspecteur, et j'ai son mémoire sur le sujet. La ville a augmenté très rapidement, et je me suis efforcé de constater si le directeur de la poste pouvait se procurer une meilleure maison d'après l'arrangement actuel qui alloue une somme fixe chaque année. Mais j'ai eu la preuve que, en raison du développement rapide de la ville, il était impossible de trouver un local convenable. Le besoin d'un édifice à Portage-du-Rat est urgent. J'ai cru que, à cause de ce développement rapide, il serait possible de louer une maison qui suffirait pendant trois ou quatre ans, ce qui serait préférable que de construire un édifice maintenant, parce que du train que cette ville augmente, elle aura avant longtemps une population de 25,000 âmes, et un édifice qui serait construit dans un an ou deux deviendrait insuffisant dans quelques années. Cependant, les circonstances exigent que l'on fasse quelque chose sans délai à Portage-du-Rat.

M. TAYLOR : L'honorable député de Northumberland-est (M. Cochrane) a dit il y a quelques instants que dans l'Ontario on a coutume de donner l'emplacement. A Portage-du-Rat, on a offert un emplacement, mais cette règle ne s'applique pas aux provinces maritimes. Il y a quelques années, Gananoque a demandé un bureau de poste, et une des conditions a été le don d'un emplacement, et un emplacement d'une valeur de deux ou trois mille dollars a été donné. Gananoque donne un revenu de plusieurs milliers de dollars, et sa population excède 4,000 âmes ; cependant, il a fallu donner l'emplacement avant d'obtenir un édifice.

M. ELLIS : L'honorable député a l'habitude de faire des allusions aux provinces maritimes d'une nature telle, qu'il devrait reviser ses discours avant de les prononcer. Voilà \$300,000 qui sont votés pour des édifices publics, et \$500 pour la province du Nouveau-Brunswick. Il répugne de donner \$500 à cette province à même ces \$300,000. Maintenant que j'ai la parole, je demanderai au ministre des Travaux publics qui a supprimé le crédit pour un bureau de poste à Saint-Martin, d'inclure dans son budget une somme de \$10,000 pour une salle d'exercices militaires à Saint-Jean, où le besoin s'en fait grandement sentir, et cela arrangera les choses.

M. BRITTON : C'est sans doute à cause de la popularité de l'honorable député de Leeds-sud (M. Taylor) que Gananoque a un bureau de poste et une douane, propriété qui vaut près de \$30,000, dans une localité dont la population est de 3,500 âmes. Si toutes les villes de l'Ontario étaient traitées aussi bien que Gananoque, la province n'aurait aucune raison de se plaindre.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. FOSTER : Je suggère l'idée de continuer et terminer cette nuit la discussion sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'autre côté de la Chambre a fait certaines allusions au sujet du bill relatif au chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et, on demande maintenant de continuer cette question. Le débat qui a eu lieu cette après-midi a présenté ce sujet probablement au point de vue de l'opposition, en tout cas, l'a présenté d'une manière telle, que les assertions qui ont été faites doivent être réfutées.

M. FOSTER : Eh bien ! nous sommes prêts à vous écouter maintenant. Il est minuit et demi seulement, et si nous voulons terminer lundi, nous devons faire quelque chose.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne proposerai pas que la Chambre se forme en comité cette nuit.

M. FOSTER : Je ferai observer au leader de la Chambre (sir Richard Cartwright) que le jour de la prorogation est probablement plus éloigné que nous ne l'avions fixé. Si nous commençons ce débat demain, nous y consacrerons toute la journée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais que l'honorable député désire beaucoup expédier les affaires, mais lui et ses amis se sont attaqués à la politique du gouvernement au sujet du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et aux détails de cette politique, et nous ne voulons pas laisser passer leurs assertions sans y répondre.

M. FOSTER : Nous sommes ici pour vous écouter. Je suis porté à soupçonner que mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux a une arrière pensée, et qu'il veut que nous l'aidions à étouffer les affaires.

M. SPROULE : Ayant pris part à la discussion de cette question, je dois dire que, après l'avoir attentivement examinée depuis, j'avoue avec le ministre des Chemins de fer et Canaux qu'il n'est pas absolument nécessaire que ce chemin soit construit sans que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique donne les 50,000 acres de terre, parce que la stipulation s'applique non seulement à elle, mais à toute compagnie qui est intéressée au projet.

M. PORATEUR : L'honorable député ne peut pas discuter la question maintenant.

M. SPROULE : J'ai cru que je devais en justice pour le ministre dire qu'après avoir examiné la

question, je crois que l'interprétation qu'il en fait est juste.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée, et la séance est levée à 12.35 du matin (samedi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

SAMEDI, le 26 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures de l'avant-midi.

PRIÈRE.

M. FOSTER : Avant d'aborder l'ordre du jour, je demanderai s'il n'y aura qu'une séance aujourd'hui.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright) : Oui.

M. FOSTER : Je présume que la séance sera suspendue de une heure à trois.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Pas tout à fait aussi longtemps que cela. Nous suspendrons la séance pendant une heure.

PRIMES SUR LE FER ET L'ACIER.

Le bill (n° 149) pourvoyant au paiement de primes sur le fer et l'acier fabriqués au Canada est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Le **MINISTRE DES FINANCES** (M. Fielding) : Je propose que le dernier article qui a donné lieu à discussion soit retranché, et comme cela, le bill pourra être adopté.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Chemin de fer Intercolonial—Pour acheter du matériel roulant supplémentaire \$100,000

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** (M. Blair) : Je demanderai au comité d'examiner en premier lieu la résolution accordant une somme suffisante pour nous permettre de conclure un arrangement avec la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer et la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, et l'exploitation des trains comme partie du chemin de fer Intercolonial jusqu'à l'expiration de l'année courante. Si nous pouvons en finir avec cette question—les deux cré-

M. SPROULE.

aits seront probablement examinés en même temps — assez tôt nous pourrions reprendre la discussion du bill relatif au chemin de fer à travers le Pas-du-Nid-de-Corbeau, l'avancer d'une phase et nous occuper des résolutions relatives aux subventions aujourd'hui. C'est dans cet ordre que le leader de la Chambre a décidé de conduire les affaires.

M. FOSTER : Depuis quelques jours, il est rumeur que le gouvernement a décidé d'unir le sort de ces deux projets de loi, que si le parlement n'adopte pas le projet du prolongement de l'Intercolonial, il ne présentera pas et retirera finalement la résolution relative au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. J'aimerais entendre l'honorable ministre nier ou confirmer cette rumeur à laquelle a donné un semblant de probabilité la conduite étrange du ministre des Chemins de fer et Canaux, au sujet du bill relatif à ce chemin de fer.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** : L'honorable député ne peut pas s'attendre à une réponse de ma part, ni de qui que ce soit au nom du gouvernement, à la question qu'il vient de poser. La conduite du gouvernement au sujet de ces résolutions doit être jugée par la manière dont nous les envisageons, et l'une ou l'autre dépendra, dans une certaine mesure, de l'accueil qui lui fera la Chambre. J'ai l'intention, s'il y a assez de temps, de reprendre la discussion du bill relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, immédiatement après que la présente motion sera décidée.

M. FOSTER : Pourquoi le correctif "si le temps le permet" ?

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** : Parce que nous voulons régler l'ordre des affaires suivant le progrès accompli, et nous ferons notre choix quant à l'ordre dans lequel ces différents projets de loi seront soumis à l'examen de la Chambre.

M. FOSTER : Mon honorable ami vent-il répondre à une question ? Le gouvernement a-t-il l'intention de presser l'adoption durant cette session de la résolution relative au chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau ? C'est une question claire à laquelle il est aisé de répondre.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX** : L'honorable député pourra voir, d'après le progrès accompli au sujet de ces résolutions, ce qu'il sera possible de faire. Nous en aurions fini hier avec la résolution relative au chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau, si la discussion n'eût été prolongée par les honorables députés de la gauche.

M. FOSTER : Nous aurions pu en finir hier soir.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** (sir Richard Cartwright) : Le bill relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau a été présenté hier à la première séance, à onze heures, et tenant compte du fait que le leader de l'opposition a approuvé le projet de loi et que l'honorable député lui-même l'avait approuvé d'une manière non équivoque, il me semble que nous ne sommes pas à blâmer s'il n'a pas été adopté en comité. Nous lui avons consacré toute la séance.

M. FOSTER : Mon honorable ami comprend que la Chambre était prête à l'adopter hier soir, en ce qui concerne ce côté-ci de la Chambre. J'en ai fourni l'occasion et avec le consentement de mon honorable ami lui-même, nous aurions pu adopter le bill, si mon honorable ami avait réussi à persuader son collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux, de faire ce qu'il désirait qu'il fit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il est évident que le gouvernement était disposé à donner toutes les facilités possibles à la Chambre pour adopter ce bill hier, mais que les honorables chefs de la gauche, qui "désiraient immensément" que le bill fût adopté, désiraient encore davantage se poser devant le pays en adversaires de la proposition du gouvernement, et s'attirer un certain mérite de la part de ceux qui étaient favorables à cette attitude. À titre de membre du gouvernement et du parlement, et étant chargé de la direction de ces bills, je ne suis pas disposé à permettre aux honorables chefs de la gauche de prendre cette attitude devant le pays. Je ne veux pas que, tandis qu'ils sont de tout cœur en faveur du bill, ils passent pour y être opposés sans que, au moins, nous ayons l'occasion de répondre aux attaques dirigées contre nous au sujet de ce bill. Je pense que ce n'est pas une proposition déraisonnable et que personne ne dira que je demande trop en réclamant le privilège de répondre à ces attaques dirigées contre le gouvernement par les honorables chefs de la gauche.

Si l'honorable député (M. Foster) et ses collègues de la gauche avaient été sincères dans la discussion du bill, s'ils avaient dit soit qu'ils étaient en faveur du bill, ou rien dit du tout, le bill aurait été adopté sans conteste. Mais ils ont cru qu'ils pouvaient s'attirer certains avantages en prenant une autre attitude, et je ne veux pas qu'ils profitent de ces avantages. Naturellement, rien ne me porte à faire de l'opposition à ce bill, mais je veux suivre l'ordre d'affaires qui, en tout cas, empêchera nos honorables amis de la gauche de recueillir des avantages politiques de leur conduite étrange à propos de cette question.

M. FOSTER : Je supposais que le gouvernement et l'opposition étaient ici pour s'occuper des intérêts du pays, et non pas des intérêts de parti. L'honorable ministre (M. Blair) ne doit pas, dans sa générosité, prétendre qu'il va définir les devoirs de l'opposition. L'honorable ministre prétend que si l'opposition n'avait rien dit, le bill aurait pu être adopté. Mais l'honorable ministre se montre trop novice en supposant qu'une opposition qui connaît ses devoirs et qui veut les remplir ne dira pas un mot sur les bills qui sont présentés à la Chambre. Le devoir de l'opposition est de critiquer, de conseiller, de modifier autant que possible, et ce devoir la présente opposition entend le remplir. Nous pouvons approuver une politique générale mais ne pas être satisfaits des détails. Bien que la majorité de nous soit en faveur du principe du bill relatif au chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau, nous avons l'intention d'en critiquer les détails. Et de plus, l'honorable ministre ne doit pas se confondre lui-même à titre de ministre individuel avec le gouvernement pas plus qu'il ne doit confondre la politique générale avec les détails. Et l'honorable ministre ne doit pas oublier que les neuf-dixièmes du blâme qui lui a été jeté proviennent de sa conduite insidieuse à l'égard de ce bill....

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je n'ai pas de doute que l'honorable député désire terminer les affaires de la Chambre afin de pouvoir s'occuper des siennes, ainsi que nous le désirons tous, mais je lui ferai observer qu'il n'est d'aucune utilité de lancer des injures de cette nature. Cela n'avance pas les affaires.

M. FOSTER : L'honorable leader de la Chambre (sir Richard Cartwright) n'était pas présent quand son collègue (M. Blair) a lancé les siennes.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Suspensions des hostilités.

M. FOSTER : Nous sommes prêts à observer l'armistice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Foster) sait que je ne me suis pas plaint de ce que l'opposition avait fait sous forme de critique. Je ne prétends pas restreindre son droit de critiquer. Mais je crois que ces messieurs ne peuvent pas en même temps être de tout cœur en faveur du bill, et se plaindre de notre conduite à son égard, et ne pas nous permettre de répondre à leurs critiques de la façon la plus absolue.

M. FOSTER : Personne n'objecte à cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est la ligne de conduite que je prétends avoir le droit de tenir et que la Chambre, je crois, me permettra de suivre.

M. SPROULE : Au sujet de cette assertion....

Une VOIX : A l'ordre !

M. SPROULE : Je ne suis pas hors d'ordre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Le ministre des Chemins de fer et Canaux a la parole. Comment deux députés peuvent-ils parler en même temps ?

M. SPROULE : J'ai compris que les observations du ministre des Chemins de fer et Canaux étaient préliminaires à l'explication de cet item, et qu'une discussion s'était élevée à la suite des observations faites par le leader de l'opposition. Or, je désire déclarer que je ne veux pas passer devant la Chambre et le pays pour être en faveur du bill, et en même temps y être opposé. J'ai critiqué ce que j'ai cru y trouver de blâmable, tout en disant franchement qu'il a certains mérites qui peuvent justifier son adoption. Cependant, avec tous les détails repréhensibles qu'il contient, je ne suis pas immensément en faveur de son adoption, je ne suis pas du tout en faveur du bill ; et, tout en disant cela, si nous laissons adopter le bill, je prétends que ce ne peut être qu'après avoir tenté, autant que possible, de le perfectionner et de le rendre applicable. C'est ma manière de voir.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Laissez le ministre des Chemins de fer et Canaux faire ses observations, et ensuite critiquez.

M. SPROULE : Je ferai observer au leader de la Chambre (sir Richard Cartwright) que mes observations sont opportunes, en raison de ce qui a

eu lieu entre le ministre des Chemins de fer et Canaux et le leader de l'opposition.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En justice pour l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) je dois dire qu'il a été juste dans la critique qu'il a faite du bill, et que je n'ai pas songé à lui en faisant mes observations. Je dois dire qu'il n'a pas manifesté un désir intense de voir adopter le bill relatif au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau.

J'étais à demander au comité d'examiner le crédit de \$157,500 pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Les observations que j'ai à faire à ce sujet ne seront pas très longues.

Après mûre délibération, le gouvernement est arrivé à la conclusion qu'il est de l'intérêt public que le chemin de fer Intercolonial soit prolongé jusqu'à Montréal. Ayant adopté ce principe, nous désirons en faire l'application si le parlement nous accorde ce crédit. Et, bien que nous ne prétendions pas mettre en doute le droit que possède l'autre Chambre du parlement d'avoir ses opinions sur cette question, relativement aux conditions d'après lesquelles l'arrangement peut être conclu, nous demandons à la Chambre de mettre à notre disposition des fonds nécessaires pour nous permettre, au moins, de mettre ce projet à l'essai. Je n'ai aucun doute, et le gouvernement n'en a pas non plus, sur le succès définitif de cette entreprise. Ce projet doit être adopté dans l'intérêt du pays. Le chemin de fer Intercolonial doit avoir son terminus à Montréal. Or, tel étant le cas, nous demandons avec confiance au parlement de nous accorder les fonds nécessaires pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal dès que l'arrangement nécessaire sera conclu et que les autres routes seront équipées pour cette fin durant l'année courante. J'espère pouvoir l'exploiter pendant neuf mois. A l'expiration des neuf mois....

M. FOSTER : En commençant quand ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous espérons commencer le premier jour de novembre, peut-être le premier octobre.

M. FOSTER : En êtes-vous sûr ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, assez sûr. Après que nous l'aurens exploité pendant un certain temps, nous serons obligés, sans doute, de demander au parlement un autre crédit pour nous permettre de continuer encore pendant une autre année, et alors, à mon avis, toute opposition à ce projet aura cessé. C'est ce que j'ose prédire.

L'idée que l'arrangement que nous voulons faire avec le Grand Tronc et le chemin de fer du comté de Drummond cachait une spéculation véreuse aura été condamnée par l'enquête qui devait avoir lieu. Nous demandons cette enquête ; nous faisons plus que de la demander, nous la défions. Nous défions les honorables députés qui ont appuyé leur opposition et leur obstruction à ce projet sur le motif que cet arrangement était la base d'un tripotage. Nous les défions de continuer une enquête et de mettre au jour les opérations qui ont eu lieu au sujet du chemin de fer du comté de Drummond et des relations de cette compagnie avec le gouver-

M. SPROULE.

nement. Nous n'avons rien à redouter d'une enquête.

Je peux affirmer avec confiance que le résultat sera un désappointement pour les adversaires de ce projet. J'ai toute la confiance possible que lorsque nous nous réunirons dans cette Chambre, disons dans deux ans de ce jour, dans la deuxième session de celle-ci, toute opposition à ce projet aura disparu. En tout cas, plus le projet sera examiné, plus on y songera, plus on l'étudiera, plus l'opinion publique lui sera favorable—au moins c'est ma conviction. L'idée s'est implantée pour rester, et il faudra plus que l'opposition qu'on y a faite jusqu'ici pour causer un retard permanent. Maintenant, nous demandons avec confiance au comité de nous accorder ce crédit, et je suis sûr que les résultats justifieront notre conduite.

M. FOSTER : Est-il possible qu'on nous demande de voter un crédit de \$157,000 après cinq minutes de déclamation et de prédictions ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : N'avez-vous pas cette résolution devant vous depuis quelque temps ?

M. FOSTER : Nous n'avons jamais eu cette résolution à discuter ; nous en avons eu une au sujet d'un contrat pour quatre-vingt-dix-neuf ans.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le plus contient le moins.

M. FOSTER : Quelquefois le plus ne contient pas le moins. Il y a une grande différence entre faire un essai de neuf mois avec une compagnie comme le Grand Tronc, et passer un bail pour quatre-vingt-dix-neuf ans avec le Grand Tronc de chemin de fer. Mon honorable ami sait qu'il y a toute la différence possible entre subventionner le chemin de fer du comté de Drummond et lui payer ensuite le loyer de son chemin pendant neuf mois pour en faire l'essai, et donner une somme d'argent à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond après avoir elle-même achevé ses quarante-deux milles de chemin, lui payant un loyer annuel pendant 100 ans, et ensuite retenir et posséder la propriété. Les propositions diffèrent essentiellement. L'honorable ministre se présente avec un crédit de \$160,000, il nous donne quelques minutes de prédiction, quelques minutes de défi, quelques minutes de déclamation, et il nous demande ensuite de voter ce crédit. Or, nous désirons que l'honorable ministre nous dise comment il veut employer ces \$160,000. Je pense que la Chambre se rendrait ridicule si elle votait ce crédit, sans avoir des explications sur ce que l'honorable ministre a l'intention de faire et comment il exécutera son intention.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le crédit s'explique par lui-même. Cet argent est nécessaire pour payer le loyer au chemin de fer du comté de Drummond et au Grand Tronc de chemin de fer dans la même proportion que nous avons déjà demandée.

FOSTER : L'honorable ministre nous donne une partie de l'information que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas donnée, que c'est dans la même proportion. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas dit cela.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : La résolution le dit. L'honorable député peut faire le calcul.

M. FOSTER : Quelqu'un peut-il prendre cette résolution et supputer si vous avez l'intention de donner au Grand Tronc quelque chose pour des fins de terminus, quelque chose pour améliorations et agrandissements de terminus, sur le pied d'un intérêt de 5 pour 100 sur le coût ? Jusqu'à quel point pouvons-nous supputer si nous ne connaissons pas la base sur laquelle doit s'appuyer cette supputation ? L'honorable ministre nous demande de lui donner \$160,000, et il ne dit pas un mot au comité pour lui faire comprendre ce qu'il veut faire et comment il le fera. Va-t-il demander à la Chambre de lui voter ce crédit en bloc pour être suivi d'une autre somme d'argent considérable ? Parce que dès qu'il aura conclu cet arrangement, il devra immédiatement faire une dépense considérable pour le matériel roulant.

Plus que cela, il devra faire des dépenses sur le chemin, s'il faut le mettre en état de permettre de faire un essai raisonnable. Il ne nous a pas dit si la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond doit faire les améliorations nécessaires le long de la ligne, ni ce que lui et le gouvernement se proposent de faire. Je dis que c'est une simple demande d'argent pour un projet en l'air, sans que nous ayons une seule information pour nous guider, et j'ajoute que ce n'est pas traiter la Chambre comme il convient. L'honorable ministre doit nous faire connaître les détails du projet tels qu'il les a conçus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis réellement étonné d'apprendre que l'honorable député n'a pas encore reçu d'informations sur ce sujet, car je croyais lui avoir dit, l'autre jour, lorsque l'avis a été donné et en réponse à sa propre question, que nous n'avions pas conclu les arrangements, mais que nous espérons pouvoir en conclure suivant les termes de la convention effectuée entre le gouvernement et ces compagnies. Nous avons demandé une somme qui correspond absolument au montant du loyer porté au bail, et nous espérons pouvoir compléter les arrangements avec ces compagnies aux mêmes conditions. Nous ne serons certainement pas autorisés, et nous n'en avons pas l'intention, à leur offrir un loyer excédant les sommes que nous avons convenu de leur payer en vertu de ces contrats. Nous n'avons assurément pas l'intention de contracter une obligation d'une nature permanente. Nous ne voulons pas employer aucune somme d'argent à reconstruire soit le chemin du Grand Tronc, soit celui du comté de Drummond. L'arrangement ne vaudra que si le chemin de fer du comté de Drummond est construit suivant le type qui nous permettra d'y faire circuler les trains du chemin de fer Intercolonial, sans que nous ayons quelque chose à payer pour réparations ou additions ou reconstruction de ce chemin de fer. Nous ne demandons pas un sou pour cette fin. Nous demandons assez pour payer l'affermage, nous demandons assez pour munir notre chemin du matériel roulant nécessaire. Nous ne demandons rien autre chose ; et le fait que nous ne demandons rien pour d'autres fins que celles que j'ai mentionnées, doit être une preuve concluante et satisfaisante pour l'honorable député et pour le comité, que nous n'avons pas l'intention de faire des dépenses

quelconques sur la voie ferrée de l'une ou l'autre compagnie.

Je fournirai à l'honorable député toutes les informations qu'il pourra désirer et qu'il ne possède pas déjà. Mais je crois avoir dit toutes ces choses à l'honorable député l'autre jour. Je crois que s'il était mieux disposé, s'il voulait se laisser convaincre, il aurait été convaincu sans m'obliger à lui répéter ce que je lui ai dit il y a une couple de jours. Je ne me plains pas de ce que l'honorable député n'est pas satisfait de notre proposition, car je comprends qu'il est de son devoir de critiquer, et je suis obligé de dire que c'est un devoir qu'il remplit à la perfection. J'ai écouté l'honorable député avec beaucoup de patience durant toute la session, et j'ai remarqué qu'il a été à peine possible pour ce côté-ci de la Chambre de faire une recommandation sans qu'elle fut impitoyablement condamnée par l'honorable député. Je veux bien supposer que dans tout cela il n'a fait que remplir le devoir qu'il sent peser sur lui à titre de chef ou de sous-chef de son parti, et en conséquence je ne me plains pas, sauf que lorsque les objections de l'honorable député sont d'une certaine nature il prétend qu'elles sont d'une autre. Lorsqu'il objecte à ce que nous ayons l'autorisation du parlement, pour exécuter un projet auquel nous sommes engagés et dans lequel nous persisterons, je ne veux pas qu'il donne une autre tournure à son objection et qu'il dise que nous ne lui avons pas fourni d'informations. Je crois que l'honorable député n'a nullement raison de se plaindre. Nous lui avons donné tous les renseignements qu'il pouvait raisonnablement attendre de nous, tous les renseignements que nous avons et tous les renseignements qu'il m'est possible de lui fournir.

M. SPROULE : Cette opération présente plusieurs particularités qui, à mon avis, méritent d'être examinées présentement. La première est la proposition faite par le gouvernement à cette Chambre, laquelle a été discutée très à fond et qui, après avoir été adoptée par cette Chambre, en dépit de l'opposition vigoureuse suscitée par plusieurs députés, a été rejeté par le Sénat. C'était l'expression de la volonté du parlement, et cette volonté était que ce bill ne devrait pas être adopté parce que le parlement croyait qu'il n'était pas de l'intérêt du pays de l'accepter. Les règles du débat parlementaire ici ne permettent pas d'obtenir par un moyen détourné ce que nous n'avons pu obtenir d'une manière directe. Le parlement a refusé de sanctionner le marché projeté, et maintenant on fait un effort pour arriver à la même fin d'une manière différente.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, non.

M. SPROULE : Si les paroles de l'honorable ministre valent quelque chose, il faut les accepter telles qu'elles sont, car il a dit à cette Chambre : " Nous sommes décidés à l'exécuter. " Le côté répréhensible de cette proposition est celui-ci : Les ministres disent : Le parlement a refusé sa sanction, mais nous pouvons nous y prendre d'une autre manière. Nous demandons que le parlement nous accorde une certaine somme d'argent afin de faire un essai de ce projet, pour prouver au pays que nous avons raison dans nos conjectures au sujet des avantages que le pays en retirerait. Afin

de nous permettre de faire ce prolongement, nous avons besoin de \$175,000 et, de plus, de \$100,000 pour acheter du matériel roulant.

Les \$157,000, quel que soit le montant que nous sommes disposés à donner, comporte une somme de \$100,000 pour le matériel roulant dont nous ne pouvons pas nous débarrasser à la fin de neuf mois.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ça sera bien utile, nous avons besoin de tout cela.

M. SPROULE : Il y a bien des choses dans la vie que nous trouverions bien utiles, si nous nous en servions pour autre chose, et il est bien possible que ce matériel serve sur l'Intercolonial pour un autre but. Nous ne pouvons pas fermer les yeux et ne pas constater que ce bail va créer des obligations pour le pays pendant 99 ans.

On demande ces \$100,000 additionnels dans ce but. Si les \$157,000 servent à faire cette expérience, il n'y a pas besoin de dépenser une autre somme de \$100,000 pour le matériel roulant. Pour moi, la question se résume à savoir si le parlement a raison de dépenser ce montant pour faire cette expérience. Le parlement n'est pas un corps délibérant qui puisse recommander de faire des expériences aux dépens du pays. On fait des projets de l'autre côté de la Chambre, après avoir délibéré et cherché et après avoir constaté que l'on peut mettre à exécution tels projets dans l'intérêt du pays. On amène ces projets devant le parlement avec des explications suffisantes pour vous convaincre qu'ils sont bons, et si le parlement, après avoir entendu ces explications, refuse de donner son assentiment, je crois que ces projets doivent omber à l'eau.

Tel doit être le sort de cette proposition. Puisque que le parlement a décidé que la chose ne devrait pas être faite, je crois qu'elle doit être abandonnée pour le présent. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a été assez bon pour dire avec chaleur : nous désirons cette enquête dont a parlé l'autre Chambre. Nous la demandons, nous l'espérons et la désirons," il s'est même servi de l'expression : " Nous la défions." Je ne sais pas si ça veut dire : " Nous leur nions le droit de faire une enquête".

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Nous demandons l'enquête.

M. SPROULE : J'ai compris que ça voulait dire : Nous la défions.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, non. Nous désirons l'enquête.

M. SPROULE : Je demande à l'honorable député de me laisser donner mes propres explications ; si j'ai tort, il pourra me corriger.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis certain que l'honorable député ne désire pas mal exposer la question. Il ne m'a pas bien compris. J'ai dit que je les défiais de faire une enquête. Je ne contestais pas leur droit de la faire. Je crois qu'il aurait été préférable de faire cela avant de tuer notre mesure, et mieux vaud tard que jamais.

M. SPROULE : J'admets cela, et j'y faisais allusion seulement dans le but de permettre au ministre

M. SPROULE.

des Chemins de fer et Canaux de donner des explications plus détaillées et telles que les deux côtés de cette Chambre puissent connaître plus clairement sa pensée. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a tort s'il les défie de faire ce qu'ils ont fait, mais s'il les défie de trouver quelque chose de répréhensible en faisant cette enquête, il a raison. Je comprends parfaitement qu'ils ont raison, et je vois la sagesse de leur conduite. Je dois avouer que, d'après moi, ils auraient dû faire la chose avant de discuter la mesure. La question est celle-ci : Avaient-ils le temps de le faire ? Une des raisons pour laquelle nous objectons à ce que cette mesure soit présentée si tard durant cette session, c'est parce qu'il peut devenir impossible de faire l'enquête nécessaire, et que nous sommes justifiables de faire sous les circonstances. Pour cette raison, je crois qu'il est mal de soumettre cette proposition à une période aussi avancée. Vous pouvez cependant envisager la chose sous deux points de vue. Quelques-uns peuvent croire à une feinte pour faire supposer qu'il y a quelque chose de mal. Quant à cela, je ne crois pas que ça prenne.

M. LISTER : Nous ne connaissons rien de tel de ce côté-ci de la Chambre.

M. SPROULE : Personne ne possède mieux ce jeu-là que l'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister), et il n'y a pas un honorable député qui depuis plus longtemps ait autant pratiqué la chose dans cette Chambre.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne fais jamais de vantardise.

M. SPROULE : Je suis content d'apprendre cela de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Je ne parle de la chose que pour montrer comment la chose est envisagée ici et au dehors. Quelque doute qui puisse exister, je crois qu'il ne serait pas sage de sa part d'énoncer quelque chose qui peut être plutôt regardé comme une vantardise qu'une invitation à faire une enquête dans cette affaire. Si l'on fait une enquête et si l'on constate qu'il y a du bon dans la proposition, il sera possible de donner satisfaction au parlement et au pays à ce sujet. Je crois que l'on peut retarder encore neuf mois afin de faire une enquête au préalable ; si, alors, tout le monde est d'accord que ce projet a du mérite, il n'y aura pas d'objection raisonnable et personne n'apportera de délai à l'accomplissement de ce projet. Voilà pourquoi je crois qu'il ne serait pas sage de faire cette dépense maintenant. Je ne crois pas que le parlement a-t-il le droit de tenter une expérience qui coûterait \$257,000. Je crois aussi, attendu que le projet primitif a été rejeté par le parlement, que nous avons le droit d'avoir des explications concernant la dépense de ces \$157,000. Une partie de cet argent doit être donnée au Grand Tronc pour payer les privilèges qu'accorde cette compagnie, et une autre partie va à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

La Chambre devrait savoir combien le Grand Tronc recevra et quels sont les avantages que nous recevons pendant les neuf mois ; puis combien doit recevoir le chemin de fer du comté de Drummond, et, en retour, ce que nous en recevons. Qu'espérons-nous gagner avec ce chemin de fer, lorsque l'on sait qu'une partie de cette ligne n'est pas encore terminée ? Je suppose que nous devons

présumer que les 42½ milles seront faits avant le 1er novembre. Je m'oppose de plus à ce crédit, parce qu'il occasionne une dépense additionnelle de \$100,000 pour l'achat du matériel roulant, qui ne peut pas beaucoup nous être utile et dont nous ne pourrions pas nous débarrasser à la fin des neuf mois, si l'on constate que cette expérience est un fiasco.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Il y a quelque temps, le gouvernement soumettait à cette Chambre une mesure à l'effet de prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal. Cette mesure a été discutée à fond, et cette Chambre par une majorité de 44 s'est déclarée favorable à son adoption. La Chambre haute, je puis le dire immédiatement, a rejeté cette mesure. Comme je l'ai dit la question a été complètement vidée ici et il est inutile pour moi d'entrer dans tous les détails. Cependant je me crois obligé d'ajouter quelques mots aujourd'hui à cause des raisons que la presse a reproduites et que l'on a avancées dans cette Chambre et en dehors pour désapprouver la politique du gouvernement. Il m'arrive de connaître à fond les raisons de l'opposition que l'on fait à Montréal. Il y a des projets rivaux, plus d'un, au moyen desquels le chemin de fer Intercolonial pourrait être allongé jusqu'à Montréal et je tiens en ce moment dans ma main une carte où ces divers projets sont mentionnés. D'abord il y a la le projet du Grand Tronc de Montréal à Québec *via* Richmond dont on a déjà parlé. Je suppose que presque tous les membres de cette Chambre sont passés par cette route. On admettra immédiatement qu'il est impossible de faire des arrangements satisfaisants avec le Grand Tronc pour faire arriver le chemin de fer Intercolonial à Montréal. Un contrat suppose deux parties contractantes, et il a été impossible par le passé de faire à ce sujet des arrangements avec le Grand Tronc. Maintenant, il y a un autre plan. La partie de la rive sud de ce plan est complétée de Montréal à Sorel. Ce chemin de fer a été construit par M. Armstrong et les propriétaires actuels sont M. Beauchemin, M. Fortier et les successions Leduc et Tourville. Ils ont acheté ce chemin de Montréal à Sorel des créanciers de M. Armstrong qui a failli dans cette entreprise comme dans toutes celles où il a mis son nom. De Sorel à Lévis il y a un plan où M. Armstrong se trouva avoir une charte qui a été renouvelée pendant cette session. Au bout de ce chemin projeté à Montréal, il y a un projet pour bâtir un pont entre Longueuil et Montréal. M. Armstrong est encore concerné dans ce projet et le point principal, je puis le dire, c'est qu'il a intérêt dans ce projet de pont un certain nombre de citoyens de Montréal, entr'autres le propriétaire du journal *La Presse*. Ils sont aujourd'hui les possesseurs de \$100,000 de parts dans ce projet et voilà pourquoi ils s'opposent aussi fortement à notre politique. En un mot la politique du gouvernement est entravée par des gens intéressés qui ont poigné notre politique dans l'espoir de nous mettre plus tard le poignard à la gorge.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est ce qu'ils ont déjà fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme mon honorable ami le leader de cette

Chambre le dit, c'est ce qu'ils ont fait actuellement. Maintenant que l'on sache dans le pays ce qui s'est fait par le passé. Ce nommé Armstrong s'est adressé au gouvernement il y a quelques semaines et nous a demandé d'acheter le chemin de fer de la Baie des Chaleurs ou de lui garantir quelques millions. Le gouvernement a pris des renseignements à ce sujet. Je vais faire une confidence à la Chambre. Nous avons été blâmé pour avoir mis en opération le chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs. Ce projet n'a pas réussi. Armstrong était-là. Mais le vaste district de Gaspé avait et a encore besoin de communication par chemin de fer. Nous nous sommes assurés qu'il était nécessaire de donner satisfaction à ce district, nous avons tenté cette expérience et en même temps nous avons étudié ce cas là. Qu'avons-nous découvert ? Nous avons découvert que M. Armstrong avait mis sur le marché deux millions de débentures, qu'il avait placé ces deux millions de débentures sur le marché anglais pour \$800,000 et nous avons trouvé que le chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs était hypothéqué pour ce montant considérable et pour lequel aucun argent ou bien peu a été dépensé. Nous avons décidé de ne pas toucher cet homme même avec une perche de dix pieds.

M. FOSTER : Vous avez besoin de vous rapprocher davantage si vous voulez toucher à un homme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que mon honorable ami (M. Foster) qui n'a pas été juste pour moi, qui ne s'est pas conduit comme il aurait dû le faire envers moi, qui a répandu ci et là des insinuations malveillantes à mon égard ; que mon honorable ami m'écoute dans tous les cas, avant de parler davantage. J'ai le droit de défendre ce que nous avons fait et ce que j'ai fait personnellement. Maintenant, qu'est-il arrivé ? Ce nommé Armstrong qui n'avait pas réussi à nous mettre dans ses projets, est allé s'adresser au gouvernement Flynn, à Québec, et a obtenu une garantie de huit millions pour mettre à exécution le projet que j'ai devant moi. En d'autres termes le crédit de la province de Québec a été affecté au montant de huit millions pour soutenir un autre plan chimérique de M. Armstrong. M. Armstrong s'est tenu ici durant les premiers jours de la session pour cabaler contre nous et pour tourner contre nous l'opinion publique. Je suis surpris d'une chose c'est que mon honorable ami qui dirige l'opposition et quelques-unes des honorables personnes qui siègent dans l'autre Chambre, aient écouté les noires calomnies de cet homme. Considérons attentivement toute cette affaire. On a mêlé mon nom à ce sujet à des transactions qui ne sont pas honnêtes. M. le président, je consens à retourner disgracié dans la vie privée si l'on peut prouver quoi que ce soit contre moi. Mon honorable ami, qui est un homme capable, devrait, s'il pense que je suis coupable de quelque chose, demander une enquête devant cette Chambre. On a soulevé à ce sujet la question de mes comptes privés à la banque, ou a photographié ma signature sur quelques billets à ordre. Que l'on fasse une enquête, je n'ai rien à craindre. Je suis dans la politique, j'ai fait des luttes politiques, j'en ai gagné quelques-unes, je crois, et j'ai été obligé de faire ce que d'autres ont fait. J'ai donné des billets et j'en ai endossé. Qu'une seule de mes actions se rattache avec cette affaire du chemin de fer du comté de Drummond, et je le répète, je

m'en retournerai disgracié dans la vie privée. M. l'Orateur, je le dis et je le jurerai qu'aucune promesse ne m'a été faite et qu'aucun argent ne m'a été donné. Dieu merci, je n'ai rien fait qui ne soit pas honnête. Je sais que mon nom a été mêlé à cette transaction parce que le journal la *Patrie* a été acheté par le parti libéral et parce que M. Greenshield a été partie à cet achat. Je vais déclarer franchement ce qui s'est passé, et je le répète, que l'on interroge des témoins sous serment, si ce que j'affirme n'est pas prouvé, je vais retourner déshonoré dans la vie privée. Mais que s'est-il passé, M. le président ? Le parti libéral n'avait pas d'organe à Montréal. M. Beaugrand, propriétaire de *La Patrie*, a télégraphié M. Laurier et à moi qu'il était mourant. Je suis descendu à Montréal, le premier ministre n'a pas pu venir avec moi.

M. FOSTER : Épargnez-nous, épargnez-nous.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je désire exposer ma position telle qu'elle est devant la Chambre et devant le public. Mes honorables amis m'ont attaqué injustement. Que mon honorable ami qui dirige l'opposition se lève de son siège le premier jour de la prochaine session et demande une enquête, nous réglerons nos comptes, mais d'ici à ce temps je ne suis pas obligé de rester sous le coup d'accusations injustes et injurieuses. M. l'Orateur, j'ai été vilipendé, je n'ai pas été traité comme un homme politique. Qu'ai-je fait ? Je me suis séparé de mes amis de l'autre côté de la Chambre. Je les ai abandonnés comme un homme. Je n'ai trahi personne ni un secret. Ce qui s'est passé entre les amis du parti et moi-même est resté secret. Ils parlent du fait que j'ai endossé des billets à ordre comme si je n'avais pas fait la chose dans le passé. Ils parlent de dépenses d'argent pour les élections comme si durant les vingt-cinq ans que j'ai été dans le parti conservateur, je n'avais pas dépensé d'argent. Mes collègues sont là pour se porter témoins que je n'ai jamais ouvert la bouche pour dire un mot de ce qui s'est passé pendant que j'appartenais à ce parti.

Je puis avoir mes défauts, mais je ne suis pas un traître. J'allais dire que le chef de ce gouvernement m'avait demandé maintes fois de faire en sorte qu'il y eût un organe du parti libéral à Montréal. Mon honorable ami qui dirige son parti avec vigueur et énergie admettra avec moi qu'un parti politique doit avoir ses organes. Je me suis arrangé avec M. Greenshield, qui est mon avocat dans beaucoup d'autres causes, pour qu'il achète la *Patrie* en qualité d'avocat du parti. On parle d'un chèque qu'aurait donné M. Greenshield. Il n'y a pas de secret là dedans, M. Greenshield avait un chèque entre les mains, ça n'était pas de son argent, mais de l'argent du parti, et il a payé ce chèque. Faites une enquête et tout cela sera prouvé. On scrute chacune de nos actions, nos affaires privées ont cessé d'être personnelles. Nous sommes traités comme des voleurs et des fripons. Nous ne sommes ni voleurs ni fripons. Notre gouvernement est formé de gens honnêtes, qui veulent gouverner honnêtement et la chose se fera comme cela en dépit de toutes les conspirations qui ont été ourdies contre nous. Ce qui s'est passé relativement à ce projet est une conspiration de la plus belle espèce. M. l'Orateur, j'accuse mes honorables amis d'être les instruments d'Armstrong et d'un lot de spéculateurs de Montréal.

M. TARRÉ.

M. FOSTER : M. le président, j'en appelle aux règlements. Je demande que cette expression soit retirée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami veut-il me laisser donner des explications ?

M. FOSTER : J'ai fait ma demande.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'énoncé est parlementaire.

M. FOSTER : C'est ce que nous allons trouver. L'honorable ministre nous accuse moi et d'autres députés. Je prends mon cas personnel, d'être les instruments de M. Armstrong et de ses associés. Je dis qu'il n'a pas droit de dire cela, mais je ne discute pas ce point au moment actuel. Il n'a pas le droit de dire cela d'un membre du parlement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami a raison. Veut-il me permettre de m'expliquer.

M. FOSTER : J'ai soulevé cette question d'ordre et je veux savoir où nous en sommes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami veut-il me laisser dire un mot.

M. FOSTER : Si mon honorable ami le désire qu'il retire son énoncé. Il n'y avait rien d'équivoque dans ce qu'il a dit, ni si ni peut-être. Il a agité son poing devant ma figure et a dit : J'accuse l'honorable député.

Quelques VOIX : Oh !

M. FOSTER : Nous gardons parfaitement bien notre sang froid de ce côté-ci de la Chambre bien que les honorables députés de l'autre côté soient excités. Il m'a accusé personnellement d'être un instrument entre les mains de M. Armstrong et ses associés, je demande votre décision, M. le président.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne prétends pas dire que mes honorables amis sont les instruments volontaires de M. Armstrong ; ça n'est pas du tout ce que j'entends dire. Je sais que mon honorable ami n'est pas cela, mais il sert d'instrument tout de même d'une façon indirecte.

M. FOSTER : M. le président, je déclare que ce langage n'est pas parlementaire. Je déclare sous ma parole d'honneur que comme député, je n'ai rien eu à faire avec M. Armstrong ou quelqu'un de ses associés. Je déclare de plus que personne n'a le droit d'insinuer que moi, membre indépendant de cette Chambre, je suis l'instrument de quelqu'un quand j'accomplis mon devoir comme député.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'accepte la déclaration de mon honorable ami. Ce que j'ai voulu dire, si mon honorable ami veut bien me permettre de le dire, c'est que M. Armstrong a trompé et empoisonné l'opinion publique au point que ceux qui se sont opposés au projet ont été ses instruments sans le vouloir, et rien de plus.

M. FOSTER : Je comprends, alors M. le président que vous ne donnez pas votre décision sur ce point ou que l'honorable député rétracte ce qu'il a dit contre moi personnellement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'en appelle aux règlements. Durant les seize ou dix-sept ans que j'ai siégé ici, je n'ai jamais entendu soulever une objection aussi futile. Un honorable député qui se défend s'attaque à ses adversaires et leur dit qu'ils sont les instruments involontaires d'une vile conspiration.

M. FOSTER : Je me lève pour dire....

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Il y a une question d'ordre que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries est à discuter. Je prie les honorables députés de ne pas faire d'interruption.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je discute la question d'ordre, et en le faisant, je désire avoir toute la déférence possible pour mon honorable ami, mais il prend un air arrogant dans cette Chambre auquel je ne veux pas me soumettre. Il s'est emparé de la Chambre et cherche à faire taire tout député qui voudrait adresser la parole.

M. FOSTER : Est-ce là la question d'ordre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je reviens à la question d'ordre. L'expression dont l'honorable député s'est servie est juste, digne et parlementaire. Il a dit que la conduite des honorables députés qui siègent en face de moi est celle d'instruments involontaires d'une conspiration. Il ne les a pas accusés d'être sciemment ces instruments, mais ils ne le sont pas moins pour cela. De quel autre langage pouvait-il se servir ? Mon honorable ami les a exonorés de tout crime moral mais il leur a dit vous êtes sans le vouloir et sans le savoir les instruments d'un vil conspirateur. Mon honorable ami n'a pas craint de déclarer être un vil conspirateur, cet individu qui est à la tête de l'opposition que l'on fait à un projet du gouvernement. Tout le monde sait que cet homme a rôlé tout le temps, dans les corridors de cette édifice cherchant à....

Quelques VOIX : A l'ordre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : A amener le Sénat à s'opposer au projet du gouvernement.

M. FOSTER : A l'ordre.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Tout le monde sait que ce nommé Armstrong a parcouru les corridors de cet édifice. Dans tous les cas je ne veux pas m'interposer ni anticiper sur ce que mon honorable ami veut dire mais j'affirme que dans les circonstances, ça n'est pas se conduire d'une façon qui n'est pas parlementaire ni injuste que de dire à ses adversaires qu'ils sont les instruments de cet homme sans le savoir et pour moi je suis prêt à prendre la responsabilité de cette expression.

M. FOSTER : Je n'ai pas soulevé de question d'ordre contre l'honorable député qui vient de s'asseoir. Il n'a fait que jeter des ténèbres par ses paroles de colère sur les expressions dont s'est servi l'honorable ministre des Travaux publics. Je demande que mon honorable ami le ministre des Travaux publics retire ce qu'il a dit.

Mon honorable ami admettra avec moi, que cette déclaration n'est pas de ce que vient de dire l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

J'ai compris que l'honorable ministre des Travaux publics a dit qu'il n'a pas eu l'intention de dire ce que ces paroles exprimaient.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'avais certainement pas cette intention là.

M. FOSTER : Mais qu'il avait l'intention de dire autre chose. Alors le ministre des Travaux publics et moi nous entendons parfaitement. Si dans la déclaration qu'il a faite que j'étais en réalité un instrument, il a voulu dire cela, sans aucune ambiguïté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'avais pas l'intention de dire cela.

M. FOSTER : Cela me satisfait, mais cette ingérence gratuite du ministre de la Marine et des Pêcheries vient de nouveau embrouiller les cartes.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : J'ai compris que l'honorable député s'était déclaré satisfait.

M. FOSTER : L'honorable ministre a retiré le mot loyalement et je suis satisfait.

M. SPROULE : Je soulève un point d'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Il vient d'être décidé.

M. SPROULE : J'en soulève un autre. Les règlements de la Chambre disent :

Aucun membre ne parlera de manière à manquer de respect à Sa Majesté, à aucun membre de la famille royale, au gouverneur général ni ne se servira de mots blessants à l'adresse de la Chambre ni d'aucun de ses membres.

Je voudrais savoir si ce n'est pas employer une expression offensante de dire que des membres de cette Chambre sont des instruments conscients ou inconscients.

M. CLANCY : Le ministre des Travaux publics a dit que nous étions des instruments, en parlant de l'opposition en général. Plus tard il a qualifié son expression en disant qu'il croyait que nous étions des instruments inconscients, laissant supposer que toute la gauche subissait l'influence de M. Armstrong. Il n'améliore pas sa position du tout par ce qualificatif, parce qu'il laisse toujours supposer que nous subissons l'influence de M. Armstrong. Je nie cela et je prétends qu'il est aussi offensant de dire que nous sommes des instruments inconscients entre les mains de M. Armstrong.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je suis d'opinion que l'expression dont s'est servi le ministre des Travaux Publics en premier lieu, en disant que certains membres de cette Chambre étaient des instruments, étaient certainement offensante, mais j'ai compris qu'il l'avait ensuite retirée. Il a déclaré qu'il ne voulait rien insinuer contre le caractère des membres de cette Chambre et je crois que l'expression "instruments involontaires" n'est pas tout à fait contraire au règlement, et de plus l'honorable député d'York (M. Foster) a accepté la rétractation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsqu'est survenu cet incident ; j'étais à donner à la Chambre le dessous des cartes du plan au moyen duquel notre politique a été combattue et entravée. A la tête de ce plan se trouve Armstrong. Grâce à la garantie qu'il a obtenue du gouvernement moribond de M. Flynn, il espère être en état, s'il réussit à placer un emprunt, d'acheter le chemin de fer de la Rive Sud, construire un pont à Longueuil et continuer la ligne projetée de Sorel à Lévis. Durant la présente session une subvention a été demandée au gouvernement pour ce chemin, mais nous n'avons pas cru devoir l'accorder, car ce gouvernement—et tout autre gouvernement fera la même chose, j'espère—a décidé de n'avoir rien à faire avec aucun projet dans lequel Armstrong serait concerné. L'opposition n'a jamais combattu carrément l'idée de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Dans l'autre Chambre, je crois, l'opposition a pris la même attitude. Mais nos amis les sénateurs—et la même chose a été dite ici—prétendent qu'on aurait pu imaginer un plan plus avantageux et moins dispendieux. Or la carte du chemin est accessible à tous, et elle fait voir la position bien clairement. Le Grand Tronc de chemin de fer, comme je l'ai dit, vient jusqu'à Saint-Hyacinthe, et quoiconque jette un coup d'œil sur la carte constate que la ligne la plus directe pour se rendre à Saint-Hyacinthe est le chemin de fer du comté de Drummond. L'opposition a beaucoup parlé de M. Greenshields—il est concerné dans le projet, donc le projet doit être rejeté. Que mes honorables an is n'oublient pas que M. Greenshields n'est pas l'auteur de ce projet—il a été imaginé et en partie réalisé longtemps avant que M. Greenshields en fit partie. Ceux qui ont imaginé ce projet sont des hommes d'affaires, dont quelques-uns habitent les Cantons de l'Est, et connaissent parfaitement le tracé et cette partie du pays. Ils ont pu avoir pour cette ligne, qui est une ligne rémunératrice, l'appui de la banque des Cantons de l'Est. Ils avaient conçu l'idée qu'un jour ou l'autre le Grand Tronc de chemin de fer ou le gouvernement se croiraient justifiables d'acheter leur chemin ; dans tous les cas, ils se sont sans doute dit : Si nous ne le vendons pas, nous pouvons l'exploiter et réaliser des profits.

Quels sont les autres projets, quels sont les autres chemins par lesquels l'Intercolonial peut être prolongé jusqu'à Montréal ? Nous avons d'abord le chemin de fer de la Rive Sud. Mais ce n'est qu'un chemin projeté. Ceux qui ont mis leur argent dans ce chemin sont nos amis, presque tous. Mais le gouvernement ne transigne pas avec des amis ou des adversaires, il ne s'occupe que des projets pratiques et d'affaires.

Dans quelle position nous trouvons-nous aujourd'hui ? Supposons que nous aurions décidé de passer par le chemin de fer de la Rive Sud, et son prolongement jusqu'à Québec. Qu'un de nos adversaires se lève et nous dise ce que cela aurait coûté.

Ce projet aurait entraîné la construction immédiate du pont de Longueuil, ou nous aurait mis dans la nécessité de faire des arrangements avec le Grand Tronc de chemin de fer pour l'usage de son pont seulement, arrangement auquel il n'aurait jamais consenti. Le projet du chemin de fer de la Rive Sud est hors de question. Celui du chemin de fer du comté de Drummond et du Grand Tronc de chemin de fer est le plus avantageux, le moins dispendieux et le seul praticable.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT.

Mais les adversaires de ce projet en ont un autre à nous offrir. Pourquoi, disent-ils, ne construisez-vous pas un pont à Québec, et ne vous rendez-vous pas à Montréal par le chemin de fer Canadien du Pacifique ? Ceux qui connaissent la question savent que ce projet est impraticable, pour dire le moins. D'abord, un pont à Québec ne se construit pas uniquement avec des prières. Cela coûterait, et coûterait, éventuellement, une somme considérable. Je ne veux pas décourager mes amis de Québec ; la vieille cité de Champlain n'est chère pour plus d'une raison. Mais prétendre mettre à exécution la politique du gouvernement de prolonger l'Intercolonial de Lévis à Montréal, en passant sur la voie du chemin de fer du Canadien du Pacifique, est une proposition ridicule.

En supposant que le pont de Québec serait construit, croit-on que le chemin de fer Canadien du Pacifique nous donnerait l'usage de sa ligne pour des prières ? Nous serions obligés de faire des arrangements avec cette compagnie. Et puisque nous en sommes à parler de cela, savez-vous ce que le chemin de fer de la Rive nord a coûté ? Le gouvernement de Boucherville a dépensé \$7,000,000 pour le construire, et l'a vendu au chemin de fer Canadien du Pacifique pour \$4,000,000. Dans le temps j'ai combattu la vente, parce que le prix n'était pas assez élevé.

Après avoir construit le pont et avoir conclu des arrangements avec le chemin de fer Canadien du Pacifique pour l'usage de sa ligne, il faudrait en faire d'autre pour l'usage de son terminus à Montréal. Qu'est-ce qu'a coûté ce terminus au chemin de fer Canadien du Pacifique ? Cette compagnie dépense actuellement \$2,000,000 en plus de ce qu'elle a déjà dépensé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et aurions-nous des facilités égales à celles que nous avons avec le Grand Tronc de chemin de fer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, cela est hors de question. Tous ceux qui habitent Montréal savent que j'expose exactement la position. Mais la politique du gouvernement a été décriée, savez-vous pourquoi ? Parce que Armstrong a pu distribuer à la presse de Montréal des actions dans ses projets. J'affirme sous ma responsabilité de membre du parlement et de ministre de la Couronne que Armstrong a distribué des actions parmi les journaux de Montréal. J'en connais qui ont de ces actions dans leurs poches. Je connais le fond de toute cette conspiration, une conspiration montée contre moi-même.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout le monde a des ennemis, quelquefois dans son propre camp. Je sais ce qui s'est passé, et je défie une enquête. J'ai agi comme un homme décidé à se battre quand il le faut ; il n'y a pas de doute sur ce point ; mais je n'ai rien fait qui demande à être caché.

Je répète que le projet du chemin de fer du comté de Drummond et du Grand Tronc de chemin de fer est le seul praticable pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, et nous l'avons adopté après l'avoir soigneusement étudié. Sans doute que quelques-uns de nos amis politiques sont intéressés dans ce projet. M. J.-N. Greenshields est l'un de

nos partisans des plus actifs et des plus utiles que nous ayons à Montréal. Il nous a aidés de toutes ses forces depuis que je suis à Montréal. Il a agi comme un ami, il a agi comme un homme, et je ne le renierai pas aujourd'hui. Mais il n'est pas le seul qui soit intéressé dans ce projet. Quand les honorables membres de l'opposition auront été au fond de l'affaire, ils s'apercevront que M. Green-shields n'est pas le seul dont il faille s'occuper; ils s'apercevront que par le passé, des subventions votées au chemin de fer du comté de Drummond ont été consacrées à des usages qu'ils n'aimeraient pas à voir rendus publics. Nous n'avons pas retiré un sou de cette opération, et nous n'en attendons pas un sou. Qu'on fasse une enquête remontant à quelques années, et on en connaîtra plus long qu'on n'en connaît aujourd'hui.

Mais notre politique n'a pas reçu l'approbation de la Chambre haute. Nous nous inclinons devant la décision du Sénat; nous sommes obligés de le faire, et nous venons devant la Chambre avec une nouvelle proposition—je le dis à dessein—avec une nouvelle proposition. Je ne suis pas ministre des Chemins de fer et Canaux, mais je parle pour moi-même.

M. FOSTER : Et pour le gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et pour le gouvernement, car je suis convaincu que sur ce point nous sommes tous d'accord. Voici ce que j'ai à dire : Le projet qui a été rejeté par le Sénat comportait un arrangement de 99 ans pour l'usage du chemin de fer du comté de Drummond et du Grand Tronc de chemin de fer. Maintenant, quelle proposition faisons-nous aujourd'hui ?

Nous demandons au parlement de voter une somme pour payer neuf mois de loyer, rien de plus, et, à ce point de vue, je dis que c'est une nouvelle proposition. Nous ne demandons pas au parlement d'engager le crédit du Canada pour 99 ans, nous voulons simplement être autorisés à dépenser une certaine somme pendant neuf mois. Je répète que c'est une nouvelle proposition, et nous avons le droit de nous attendre à ce que le parlement soit de notre avis. La Chambre haute a repoussé notre principale proposition après que cette Chambre l'eût adoptée. Nous ne voulons pas d'un conflit permanent entre les deux Chambres, j'en suis certain, et le meilleur moyen de régler la difficulté est celui que nous proposons maintenant. Nous voulons faire l'essai du projet.

Supposons que nous perdrons de l'argent—nous n'en perdrons pas—mais en supposant que nous perdions une certaine somme, le Canada n'en sera certainement pas ruiné. Nous demandons un crédit bien minime comparé à notre budget. Nous demandons au gouvernement de nous autoriser à dépenser une certaine somme pour faire l'essai du projet. Si cet essai ne démontre pas que nous avons fait un bon arrangement, nous y renoncerons. Nous ne sommes pas des hommes à venir demander ce crédit au parlement, si nous n'étions pas certains de l'excellence de notre marché. Nous sommes certains que ceux qui nous combattent aujourd'hui vont manquer leur coup, leur conspiration tombera lorsque l'opinion publique aura été éclairée. Je suis même convaincu qu'à l'heure qu'il est, il y a des sénateurs qui voient la question d'un autre œil. Lorsque notre politique aura subi l'épreuve, je n'ai pas de doute que les deux Chambres pourront s'entendre.

Il me reste peu de choses à dire sur cette question. J'ajouterais simplement que bien que je puisse avoir mes défauts, bien que je puisse me tromper, je n'ai jamais commis un acte malhonnête. Dans toute cette affaire, aucune promesse ne m'a été faite, aucun argent ne m'a été donné, aucune proposition ne m'a été faite, pas plus qu'aux autres membres du cabinet. A la prochaine session, si l'opposition veut une enquête, nous l'accorderons avec plaisir.

M. SPROULE : Je n'ai que quelques remarques à faire en réponse au discours que vient de prononcer le ministre des Travaux publics. Il a commencé à se défendre avec beaucoup de chaleur contre de prétendues accusations, bien que je n'en connaisse aucune.

M. LISTER : Voyez ce que disent les journaux.

M. SPROULE : Je supposais qu'il répondait à ce qu'il a été dit dans cette Chambre. Je n'ai pas de doute qu'il avait dans l'esprit ce que disent les journaux, et il s'efforçait de calmer l'opinion publique. Sa première prétention, c'est que l'opposition est influencée par un projet rival d'Armstrong. Je puis lui dire, à titre d'un des adversaires du projet soumis par le gouvernement, que je ne connais rien des projets de M. Armstrong, ni de M. Armstrong et que, par conséquent, il ne m'influence pas le moins du monde. Je n'ai étudié aucun projet rival; mais j'ai combattu celui-ci, parce que je considère qu'il est désavantageux pour le pays; parce que nous payons trop cher pour ce que nous obtenons; parce que le gouvernement n'était pas justifiable de s'engager à faire cette dépense et à signer un bail à aussi long terme. Je l'ai combattu, parce que je considère les arrangements faits avec le Grand Tronc de chemin de fer comme désastreux pour le trésor; parce que nous n'avons pas la pleine valeur de l'argent que nous donnons; parce que le pays ne doit pas être lié pour 99 ans à un arrangement de cette nature.

Je considère aussi que nous payons trop cher pour le chemin de fer du comté de Drummond si l'on compte de ce que l'Etat a déjà dépensé pour la construction de ce chemin, et le peu d'argent qu'y ont mis les propriétaires de la charte. Je l'ai combattu, parce que crois que nous pouvons avoir un meilleur service en amenant l'Intercolonial à Montréal par une autre voie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Laquelle conseilleriez-vous ?

M. SPROULE : Je suis en faveur de la construction d'un pont à Québec, et de l'usage du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal pour y amener l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Combien pensez-vous que nous aurions à payer au chemin de fer Canadien du Pacifique pour l'usage de sa voie ?

M. SPROULE : Voici le raisonnement que je fais : nous avons déjà un arrangement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique pour lui permettre l'usage de l'Intercolonial, sur un parcours plus étendu que celui dont il s'agirait ici. Nous avons consenti à lui accorder ce privilège à des conditions convenables, et je suppose que le gouver-

nement serait en droit, vu l'aide que nous avons donnée au chemin de fer Canadien du Pacifique, de lui demander certaines concessions pour l'usage de sa voie entre Québec et Montréal.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député croit-il sérieusement que nous pourrions obtenir du chemin de fer Canadien du Pacifique le droit de nous servir de 173 milles de son chemin, pour moins que cela vaut, et croit-il que nous aurions droit de prendre tout le trafic que nous pourrions obtenir le long de la route, en vertu d'un arrangement que nous pourrions conclure avec le chemin de fer Canadien du Pacifique ? Croit-il aussi que nous pourrions construire le pont de Québec pour moins de quatre ou cinq millions de piastres ? L'honorable député n'a pas étudié ce projet, j'en suis certain.

M. SPROULE : Oui, je l'ai étudié, et d'après les discours prononcés par les membres de la droite, j'ai compris que ce pont doit être construit quand même.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas par nous.

M. SPROULE : L'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) a déclaré formellement que le gouvernement était engagé à faire cette dépense, en ce sens que dès qu'une compagnie capable de construire le pont serait formée, il la subventionnerait.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une proposition bien différente de celle de l'honorable député. Il y a un instant il voulait construire un pont et acquérir le droit de passage sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, construire un pont nous mêmes, est une chose bien différente que d'accorder une subvention de 15 pour 100 sur le coût de ce pont.

M. SPROULE : Ce n'est pas la position que j'ai prise. J'ai dit que le gouvernement avait l'intention de construire le pont, et j'étais à expliquer par quels moyens il entendait le construire, en supposant que c'était ce que l'honorable député de Québec-ouest avait dans l'idée lorsqu'il déclarait que gouvernement donnerait un million pour aider à sa construction. Je supposais donc que le gouvernement avait un projet arrêté et que ce ne serait l'affaire que de quelque temps. Il faut que ce pont soit construit un jour ou l'autre, mais cette entreprise nécessiterait une dépense considérable. Voilà ce que j'avais dans l'idée au sujet de la construction de ce pont.

J'ai remarqué que durant la présente session, le ministre des Chemins de fer et Canaux a demandé d'intercaler dans toutes les chartes qui venaient devant le comité des chemins de fer, une clause portant que toutes les autres compagnies de chemin de fer aurait droit de passage sur le chemin à des conditions raisonnables. J'en ai conclu que telle était la politique du gouvernement et que cela s'applique à tous les chemins de fer qui seront construits à l'avenir, et que nous aurons à subventionner comme nous avons subventionné ceux qui sont déjà construits, et je dis que ce ne serait pas commettre une injustice envers le chemin de fer Canadien du Pacifique si on exigeait de lui la même condition au sujet d'un chemin que nous avons

M. SPROULE.

déjà subventionné et est exploité grâce à cette subvention.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Sproule), ne prétend pas dire que le comité des chemins de fer ou une commission des chemins de fer pourrait s'arroger le droit d'obliger une compagnie à céder l'usage de sa voie à un prix moins élevé que celui que le bureau des arbitres aurait fixé.

M. SPROULE : Non, mais je crois que l'usage de ce chemin pourrait être obtenu à des conditions plus avantageuses. Sans doute qu'il faudrait donner une certaine compensation. Je ne prétends pas dire que le gouvernement prendrait ce privilège sans le consentement du chemin de fer Canadien Pacifique et sans payer un prix raisonnable.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'est-ce que vous considérez comme un prix raisonnable pour l'usage de 173 milles de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique ? Croyez-vous que nous pourrions obtenir le droit de passage et celui de prendre du trafic sur le parcours, pour quelque chose approchant \$1,000 par mille ?

M. SPROULE : Le droit de prendre du trafic le long de la route est une autre question.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle est très importante pour nous.

M. SPROULE : Les compagnies de chemins de fer n'ont-elles pas le droit de prendre du trafic ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, elles ne l'ont pas.

M. POUPORE : L'honorable député (M. Sproule) veut-il me permettre une simple question ? Croit-il qu'il ne serait pas aussi difficile de traiter avec le chemin de fer Canadien du Pacifique qu'avec le Grand Tronc de chemin de fer ? Pour ma part, je crois que oui, et je lui demande si le gouvernement ne paierait pas aussi cher au chemin de fer Canadien du Pacifique qu'au Grand Tronc ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Plus cher.

M. POUPORE : Il me semble qu'il serait plus difficile de traiter avec le chemin de fer Canadien du Pacifique qu'avec le Grand Tronc de chemin de fer.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela nous coûterait plus cher.

M. SPROULE : J'allais dire que le droit que nous avons de prendre du trafic le long du chemin de fer du Comté de Drummond et du Grand Tronc de chemin de fer ne s'applique qu'à une section limitée du pays.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il s'applique à tout le trafic local qu'il y aura.

M. SPROULE : C'est pour ces raisons que j'ai combattu le projet, et non parce que je croyais qu'il y avait d'autres plans rivaux au fond desquels se trouvait M. Armstrong ou qui que ce soit. Le

ministres des Travaux publics dit : "Nous ne sommes pas des voleurs ; nous sommes des hommes honnêtes." Nous ne nions pas cela. Je suppose que cette déclaration d'un membre du cabinet s'applique à tout le cabinet. Il leur a donné un certificat de bonne conduite, et je n'y ai pas d'objection. Il dit : "Nous défions une enquête." Si dans cette affaire, il n'y a rien qu'ils redoutent de voir mis au grand jour, il n'est pas naturel de les voir défier une enquête. L'honorable ministre est parfaitement dans son droit en parlant ainsi, car il circule plusieurs rumeurs dans le pays. J'aimerais lui demander s'il n'y a pas quelque chose pour justifier les soupçons qui existent. Bien que je prête assez peu d'attention aux rumeurs des journaux, j'appellerai son attention sur une déclaration qui sert de base à un article que j'ai lu il y a quelque temps.

Il a été apporté ici, pour qu'il fût signalé à l'attention des députés. Dans le temps, j'ai refusé d'en saisir la Chambre parce que c'était un article de journal et que s'il était libelleux pour l'honorable ministre (M. Tarte), ce dernier pouvait en demander réparation devant les tribunaux. Même si c'est une vaine rumeur, elle peut reposer sur quelque chose ou être sans fondement aucun. Je ne le cite que pour faire voir que les soupçons dont j'ai parlé avaient leur raison d'être, bien que je n'attache aucune importance aux rumeurs des journaux. L'écrit est du *Pembroke Standard* du 5 mai. Il critique la politique du parti libéral, et ajoute :

Quant à l'affaire du chemin de fer du comté de Drummond, il est de notoriété à Ottawa que M. J. N. Green-shields qui est virtuellement le propriétaire du chemin a donné de "l'aide" au montant de \$50,000 à des libéraux éminents pour encourager la "pureté électorale" dans la province de Québec, tant durant les élections fédérales que durant les élections provinciales. Sur cette somme, \$30,000, dit-on, ont servi à l'achat de *La Patrie*, le journal de M. Beaugrand, pour le compte des fils de l'honorable J.-I. Tarte, qui ne passent pas pour millionnaires, mais qui, néanmoins, ont pu, grâce à l'aide de certains amis, payer un prix excessivement fantaisiste pour une propriété qui, vu la maladie de M. Beaugrand, était tellement dépréciée, qu'on la considérait de très peu de valeur. Le paiement a été fait le lendemain de l'achat de *La Patrie*, et on prétend qu'il a consisté en un chèque de M. Green-shields sur la banque Hochelaga, pour une somme de \$10,000 et son billet en faveur des fils de M. Tarte, pour une autre somme de \$21,000, billet qui a été ensuite escompté à la même banque. Quelques jours avant l'élection de Champlain, le billet de M. Green-shields, endossé par un libéral très éminent dans la politique, a été, dit-on, escompté à la même banque, et, coïncidence remarquable, les billets de la banque Hochelaga n'ont jamais été si abondants dans le comté de Champlain que durant la dernière élection, ce qui est démontré par la quantité considérable de billets de cette banque que les marchands de Trois-Rivières ont reçus de leurs clients de Champlain quelques jours après l'élection ; il est connu qu'un seul marchand en a reçu pour \$5,000. Bien qu'il n'en ait pas été question dans la presse ni dans le parlement, l'histoire court les rues à Ottawa, à Montréal et à Trois-Rivières, depuis quelque temps, que l'argent que les libéraux ont dépensé dans le comté de Champlain, provient de la transaction du chemin de fer du comté de Drummond, et nous croyons savoir que la question viendra bientôt devant la Chambre.

Ces soupçons reposent-ils sur quelques fondements ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai certainement pas le temps de lire tout ce que disent les journaux. Mon honorable ami est un membre responsable du parlement ; un membre ancien et respecté du parlement. S'il croyait qu'il y avait quelque chose de vrai dans cette histoire, son devoir était de demander une enquête, et c'est encore son devoir aujourd'hui. Je déclare qu'il n'y a pas un mot de vérité dans tout cet écrit.

M. SPROULE : Je ne l'ai cité que pour fournir à l'honorable ministre l'occasion de se disculper.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député (M. Sproule) veut une enquête immédiate, qu'il mette son siège en jeu.

M. CASGRAIN : Si une enquête est accordée, l'honorable ministre des Travaux publics veut-il s'engager à répondre aux questions qui lui seront posées, et ne pas se retrancher derrière les privilèges du parlement ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je répondrai à toute question convenable qui me sera posée.

M. CASGRAIN : Oui, à toute question convenable.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mais je ne répondrai pas aux questions indécentes que l'honorable député (M. Casgrain) pourrait me poser.

M. CASGRAIN : Qu'entendez-vous par indécent ? Je ne voudrais pas poser une question indécente à l'honorable ministre ; je craindrais d'effaucher sa vertu.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je veux dire une question déplacée.

M. CASGRAIN : Voici ce que je veux savoir : Si une enquête est accordée, mon honorable ami (M. Tarte) se retranchera-t-il derrière quelques-uns des privilèges du parlement, pour refuser de répondre aux questions, comme il l'a fait dans d'autres enquêtes ?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me retrancherai derrière aucun privilège du parlement, pourvu qu'un membre du parlement porte une accusation contre moi. Je connais bien l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain).

M. CASGRAIN : Oui, nous nous connaissons bien l'un l'autre.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, je vous connais bien. Vous êtes aussi pur qu'un autre député, mais pas plus. Nous sommes de vieux amis. Je l'ai fait élire membre du parlement, et je sais comment il y est arrivé. Qu'il porte une accusation contre moi, et nous n'en serons pas moins bons amis. Si je suis coupable et si l'honorable député peut le prouver, j'en subirai les conséquences.

M. CASGRAIN : Si une accusation était formulée et une enquête demandée, il est à craindre que l'honorable ministre fit ce qu'il a déjà fait à Montréal, lorsqu'il était accusé d'avoir reçu une partie d'une somme de \$10,000 de Whelan. Il se retrancherait derrière quelque privilège pour éviter de répondre.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a eu une enquête à Montréal lorsque j'appartenais au parti conservateur, et que les deux commissaires avaient été nommés par M. Mercier. Devant eux, j'ai répondu à toutes les questions ayant rapport à la cause. Mais lorsqu'arriva le temps de répondre à une question qui aurait com-

promis certains de mes amis politiques d'alors, certains amis politiques de l'honorable député (M. Casgrain)...

M. CASGRAIN : Je n'admets pas cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Laissez-moi terminer. Ils n'avaient commis aucun crime ; nous avons fait des élections ensemble, et ensemble, nous avons dépensé de l'argent.

M. CASGRAIN : Qui ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ?
Je ne parle pas de vous.

M. CASGRAIN : Vous faites mieux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il faut entrer sur ce terrain, mon honorable ami (M. Casgrain) en connaît assez long sur le passé du parti conservateur pour savoir que nous n'avons jamais fait les élections avec des prières. Sa propre élection a coûté plus cher que toutes les autres. Elle a coûté environ \$12,000, et il parle de pureté électorale.

M. SPROULE : Puisque l'incident est vidé, j'espère qu'on me permettra de terminer mon discours. J'ai toujours admiré le courage moral et la cranerie du ministre des Travaux publics (M. Tarte). Je n'ai pas cité cet article dans le but de l'accuser, par insinuation, ni autrement, mais pour lui fournir l'occasion, s'il le jugeait à propos, de réfuter ces rumeurs ; je l'ai fait aussi en réponse à ce passage de son discours dans lequel il dit qu'il existait des soupçons et des insinuations. Ma réponse a été qu'il existait des raisons pour justifier ces soupçons, et un membre du parlement, qui voit ce qui se passe, ne fait que son devoir en tâchant d'aller au fond des choses, autant que possible.

Si l'on prend cet article, quoi de plus raisonnable que de se dire : Le ministre des Travaux publics, dont les fils achètent un journal, a lui-même le pouvoir d'acheter un chemin de fer ; ce chemin de fer est la propriété, en grande partie, d'un nommé Greenshields ; celui qui était intéressé dans la vente du chemin, par pure reconnaissance pour les services reçus et l'excellence du marché conclu, met une certaine somme à la disposition des fils de celui qui a si efficacement contribué à faire conclure le marché. Quoi de plus raisonnable que de supposer qu'il y a quelque chose de vrai dans cela ? Cela justifie les soupçons. Et quand les billets du personnage en question ont été escomptés pour \$50,000 — \$20,000 d'un seul coup — je prétends que ce sont là des faits, puisqu'il est possible d'en donner la preuve.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question, ce que je ne puis faire sans son consentement ? Dans une question dont, de son propre aveu, il ne connaît rien, est-il loyal de sa part de prendre un article de journal et de le faire consigner dans les pages des *Débats*, bien que le ministre déclare qu'il n'y a rien de vrai dans cet article ? Si nous adoptons une pareille ligne de conduite, tous les jours nous pourrions nous rendre la vie très dure, les uns aux autres, sans aucune bonne raison.

M. TARTE.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : J'étais sur le point de me lever et de faire la même observation que vient de faire l'honorable ministre des Finances. L'honorable député (M. Sproule) a lu un article de journal que l'honorable ministre des Travaux publics a nié en entier. Il n'est que juste et conforme aux règles du débat d'accepter la dénégation de l'honorable ministre des Travaux publics, et de ne plus dire un mot de cette question.

M. SPROULE : Je n'ai pas du tout refusé d'accepter la dénégation du ministre. J'ai dû être mal compris.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : Il est possible que j'aie mal compris l'honorable député, mais en même temps, les règles de la discussion, qu'il connaît bien, veulent que lorsqu'un ministre ou un député répond à une accusation portée par un autre député, cette réponse doit être acceptée, et il ne doit plus être question de cette affaire.

M. SPROULE : Certainement ; mais en même temps, j'ai le droit de suivre le raisonnement du ministre des Travaux publics. Je n'ai amené cette question devant la Chambre que pour lui fournir l'occasion de la nier, car je considérerais qu'il n'était pas juste de le laisser sous le coup de pareilles accusations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je la nie encore. Que l'honorable député et la Chambre me comprennent bien. Je dis et je répète sous ma responsabilité de ministre, que M. Greenshields, sur ces \$20,000 qu'il a payés comptant, n'a pas donné un son de sa poche. Est-ce assez clair, et peut-on exiger quelque chose de plus clair que cela ?

M. SPROULE : Je ne dis pas que ce n'est pas clair, et je ne refuse pas de l'accepter, mais j'ai cru de mon devoir de porter cet article à la connaissance de l'honorable ministre qui ne l'avait peut-être pas vu. Quant au droit d'un député de citer un article de journal dans cette Chambre, je crois comprendre les droits d'un député et j'entends m'en prévaloir. A chaque session, il ne se passe pas une semaine sans qu'un journal soit lu, pour permettre au député concerné de s'expliquer ou de nier. Quant au crédit qui nous occupe, je ne m'y oppose pas parce que je soupçonne le ministre des Travaux publics d'être impliqué dans un marché inavouable. Je ne m'y oppose pas parce que quel qu'un en retire de grands bénéfices. Je m'y oppose, parce que nous payons trop cher pour ce que nous obtenons, et pour ce que vaut ce chemin, d'après les renseignements que nous avons. Je suis opposé au projet, à cause de la condition du chemin, et à cause de la durée excessive du bail qui nous lie. C'est pour cela et pour cela seulement que j'y suis opposé. Les motifs de mon opposition sont des plus légitimes, et je suis parfaitement dans mon droit en faisant ce que je fais.

A une heure, la séance est suspendue pendant une heure.

Le comité reprend la séance à deux heures.

M. CLANCY : M. le président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention la discussion de cette importante question, et je suis convaincu que ses mérites ont été débattus à fond par les deux côtés de la

Chambre; malgré tout ce que j'ai entendu, l'opinion que j'ai déjà exprimée reste la même. La proposition du gouvernement, prise dans son ensemble, prétend avoir pour seul objet d'équilibrer le budget de l'Intercolonial, et peut-être même de changer en un surplus les déficits des années passées.

En demandant à la Chambre d'accepter cette proposition, il me semble que le premier devoir du gouvernement devrait être de nous donner une preuve convaincante, qu'il y a de bonnes raisons d'espérer un pareil résultat, et non simplement de vagues espérances. D'abord, on ne s'attend pas à une augmentation du trafic. Le seul espoir d'améliorer la position financière de l'Intercolonial en le prolongeant jusqu'à Montréal, repose sur le fait qu'on pourra, peut-être, accaparer une plus grande part du trafic que se partageaient les autres chemins de fer.

Je suis certain que le peuple ne manquera pas de voir que le Grand-Tronc de chemin de fer en faisant cet arrangement avec le gouvernement est convaincu de deux choses, l'une, ou l'Intercolonial ne lui enlèvera pas une part appréciable de ses profits, ou le prix qu'il reçoit du gouvernement pour ce bout de chemin lui vaut infiniment plus que la part de trafic que l'Intercolonial peut lui enlever. Si l'une de ces propositions est vraie, peu importe laquelle, il est évident que le gouvernement fait un marché de dupe.

Le ministre des Travaux publics prétend que la Chambre est unanime à reconnaître l'utilité de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Ce n'est pas ainsi que je comprends la question. La différence d'opinion entre les deux côtés de la Chambre est celle-ci: Tout le monde est d'accord sur la nécessité d'avoir de meilleures facilités pour l'Intercolonial; mais cela n'implique pas que le gouvernement doive construire une ligne jusqu'à Montréal, ou paie pour une ligne déjà construite.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX**: D'après l'honorable député, par quel moyen pourrions-nous atteindre Montréal?

M. CLANCY: L'honorable ministre pose une question très sensée. Je suis certain qu'il ne prétendra pas qu'il est désirable que le gouvernement possède un seul mille de chemin de fer de plus que ce qu'il ne peut empêcher pour l'exploiter comme chemin de l'État. Autrement, nous devrions prolonger l'Intercolonial jusqu'à Winnipeg. Quand le gouvernement est dans l'obligation d'exploiter lui-même un chemin de fer, c'est un mal qu'il faut tolérer plutôt qu'un avantage. Quant à savoir comment il est possible d'atteindre le trafic de Montréal, deux alternatives se présentent. L'une est de tirer partie de la concurrence qui existe soit à Montréal, soit à Québec. Il ne peut pas y avoir de profit à transporter les marchandises sur ce parcours de 170 et quelques milles, si l'on doit se trouver en présence des mêmes lignes rivales à Québec et à Montréal. Il est inutile d'aller jusqu'à Montréal. Je ne demande pas, comme quelques-uns l'ont fait, qu'on s'adresse au chemin de fer Canadien du Pacifique plutôt qu'au chemin de fer du Grand Tronc. Il me semble que la plus sage serait celle-ci: Il est évident qu'avec l'extension du commerce, et l'abondance des capitaux qui cherchent un placement, la construction d'un pont à Québec n'est qu'une question de temps. Ce n'est pas le moment de discuter si le gouvernement devra y contribuer

pour une large part, ni dans quelle proposition il devra y contribuer. Mais le projet d'un pont à Québec est dans l'air, et il peut se réaliser très prochainement. Supposons que le gouvernement contribuerait une somme raisonnable à la construction de ce pont.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX**: Que considéreriez-vous une somme raisonnable?

M. CLANCY: Cette question de l'honorable ministre ne me paraît pas aussi raisonnable. Il me semble qu'aucune somme moins élevée que celle que l'on propose ici, serait raisonnable, même si elle était très élevée.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX**: Je demande pardon à l'honorable député, mais je ne comprends pas bien quand il dit une somme moins élevée que celle qui est proposée ici. Prétend-il que le gouvernement devrait contribuer à la construction d'un pont, une somme représentée par tout le loyer que nous proposons de payer en vertu de cet arrangement, pour les lignes entre Chaudière et Montréal, y compris les terminus?

M. CLANCY: Ce que je veux bien faire comprendre, c'est que la subvention du gouvernement serait moins élevée que ce que coûterait à l'état le projet qui a été proposé au parlement il y a quelques jours.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX**: L'honorable député se contenterait de traverser le fleuve à Québec, pour ce que nous payons pour arriver jusqu'à Montréal?

M. CLANCY: L'autre projet nous donnerait tout l'avantage de la concurrence des lignes rivales.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX**: Nous n'aurions pas de concurrence du tout; il n'y aura alors que le chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. CLANCY: Vous auriez le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc de chemin de fer à Québec. L'Intercolonial pourrait expédier son trafic par l'une ou l'autre de ces deux lignes, et il y en a une troisième en vue. Il y aurait alors trois lignes rivales entre Québec et Montréal, dont deux auront été fortement subventionnées par le gouvernement, et dans ce cas, serait-il juste d'acheter le droit de passage sur l'un plutôt que sur les autres? Personne ne prétendra que ce serait un avantage.

Le **MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX**: Pour ce qui concerne le chemin de fer Canadien du Pacifique, l'honorable député croit-il que cette compagnie offrirait des avantages à l'Intercolonial pour le transport du fret qu'elle pourrait avoir de ses lignes de l'ouest, quand elle a déjà sa ligne courte jusqu'à Saint-Jean? Il ne s'ensuit pas que dans ces circonstances, le Grand Tronc de chemin de fer offrirait plus de facilités que par le passé, vu que c'est sa propre ligne.

M. CLANCY: Mais l'honorable ministre a de la concurrence avec son propre projet. Le chemin de fer Canadien du Pacifique va jusqu'à Saint-

Jean, et il ne peut pas espérer lutter avec lui à cet endroit. La seule faiblesse que l'honorable ministre signale dans la proposition que je fais est également fatale à son propre projet. C'est une erreur de la part du gouvernement de construire ou d'exploiter un chemin entre Québec et Montréal, dans le but de faire concurrence aux lignes existantes. D'abord, il fera concurrence à des lignes que l'Etat a grassement subventionnées, et en deuxième lieu, je demanderai pourquoi ne va-t-on pas jusqu'à Toronto, comme point de distribution, au lieu de s'arrêter à Montréal. L'honorable ministre n'aurait-il pas infiniment plus de chances d'avoir du trafic, si l'Intercolonial allait jusqu'à Toronto au lieu de s'arrêter à Montréal?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député est-il d'opinion que l'Intercolonial devrait être prolongé jusqu'à Toronto ?

M. CLANCY : Non, et cela pour la même raison pour laquelle je ne voudrais pas qu'il fût prolongé jusqu'à Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne veut pas de prolongement jusqu'à Montréal ni jusqu'à Toronto, mais il serait en faveur du prolongement de Lévis à Québec.

M. CLANCY : Ceci n'a aucune importance pour le moment, pour la simple raison qu'il y a un pont ; le trafic prendra la route qui offrira le plus d'avantages, soit le chemin de fer Canadien du Pacifique, soit le Grand Tronc de chemin de fer. Par le moyen que je viens d'exposer, vous auriez à Québec toutes les lignes concurrentes pour le trafic de Montréal et de l'Ouest, que vous auriez à Montréal même, et par conséquent, c'est une erreur de dire que vous êtes dans l'obligation de faire des arrangements soit avec le Grand Tronc de chemin de fer, soit avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Personne de ce côté de la Chambre ne demande que vous preniez une ligne plutôt qu'une autre ; mais nous disons qu'une troisième ligne sera bientôt ajoutée aux deux autres, et que vous pourrez vous servir des trois.

De plus, la plus grande partie du gros fret est transportée sur le Saint-Laurent pendant la saison de navigation. Laissant de côté toute question de sentiment, le gouvernement n'a aucune raison plausible d'exploiter une ligne entre Québec et Montréal, mais il a toutes les raisons du monde de chercher à améliorer la situation financière de l'Intercolonial, en obtenant de plus grandes facilités pour les marchandises et les voyageurs, et cela, il peut l'obtenir aussi bien à Québec qu'à Montréal. Il faut choisir entre deux maux, et je crains que l'honorable ministre ne prenne le pire. L'Intercolonial n'a jamais pu équilibrer son budget ; tous les ans, les opérations se soldent par un déficit, et le but de l'honorable ministre est de mettre fin à cela si c'est possible.

Si c'est là son but, il devrait avoir quelque chose de défini en vue avant de se lancer dans un essai hérissé de difficultés. Personne ne soutiendra qu'un arrangement de neuf mois, avec les trois quarts des sommes qui devaient être payées aux compagnies de chemin de fer—à l'une, pour achat final, à l'autre, pour droit de passage—ne comporte pas de graves

M. CLANCY.

difficultés. Le pays doit accepter le projet en entier. Le parlement se réunira encore avant neuf mois, et alors, le gouvernement sera en mesure de venir devant la Chambre et de prétendre avec quelque vraisemblance qu'il n'a pas eu une chance équitable de se rendre compte, que neuf mois ne constituent pas un terme d'essai suffisant, et qu'il lui faut une autre année. A la fin de cette année-là, il y aura une autre raison pour demander un autre essai d'un an. Supposons qu'à la fin de tout cela, ces messieurs s'aperçoivent qu'ils ont fait erreur. Combien tout cela nous aura-t-il coûté ? Il y aura d'abord \$100,000 de matériel roulant dont nous n'aurions pas eu besoin sans l'essai. Ensuite, à la fin des neuf mois, nous aurons à payer \$157,000, et à la fin de l'autre année, \$210,000, si bien que l'essai coûtera en tout un demi-million.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne consentirait-il pas à mettre quelque chose, même une baguette à notre crédit, à l'expiration du terme ?

M. CLANCY : Si vous échouez, il n'y aura bien sûr rien à votre crédit. Je vous indique seulement ce que je prévois et ce qui arrivera très probablement. Je suis convaincu que le pays n'est pas en faveur du projet. Ces messieurs ont peut-être d'excellentes raisons pour eux, mais elles ne satisfont pas le pays, qui trouve le projet suspect. Je ne veux pas pousser la chose plus loin à cette période de la session, mais je répète que ces messieurs ont soumis au parlement un projet relatif au chemin de fer de l'Intercolonial sans nous donner aucun espoir que le pays en profitera, soit par la réduction des taux de transport, soit par l'équilibre des comptes de chemins de fer fédéraux. Il n'a donné aucune bonne raison pour accepter ce plan au lieu du terminus de Québec. On ne gagne en pénétrant à Montréal aucun avantage qu'on ne trouverait pas à Québec. En proposant ce projet, l'honorable député adopte le rôle du joueur de carte qui, après avoir perdu une partie de son argent, engage le reste pour rattraper ce qu'il a perdu.

M. POWELL : L'honorable ministre a-t-il un état des billets directs vendus par l'Intercolonial à Saint-Jean, pour Montréal et les points à l'Ouest *via* le Grand Tronc, depuis Lévis, ou *via* le Canadien du Pacifique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas les renseignements que demande l'honorable député.

M. POWELL : Le ministre a-t-il un état du fret direct qui est enregistré des points intermédiaires de l'Intercolonial pour Montréal et l'Ouest, soit *via* Lévis par le Grand Tronc, ou *via* Saint-Jean, par le Pacifique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fourni un état que m'a remis l'ingénieur en chef, mais je ne l'ai pas à ma portée en ce moment.

M. POWELL : Ce sont vos prévisions, je demande les chiffres réels.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je ne parle pas de prévisions faites sur les probabilités du projet. Je parle de l'état que j'ai fait faire hier soir, donnant la propor-

tion relative du trafic direct et du trafic local par l'Intercolonial. J'ai dit que l'Intercolonial transportait quatre tonnes de fret local contre une tonne de fret direct.

M. POWELL : Ces chiffres-là sont exacts, je suppose. Ils ne sont pas discutables.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je les ai donnés à la Chambre tels quels.

M. POWELL : J'admettrai qu'ils sont absolument exacts. D'après cela, un cinquième du trafic de fret de l'Intercolonial est direct, et quatre cinquièmes sont du trafic local. L'honorable ministre se rappelle-t-il quel est la proportion du montant que rapportent les voyageurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas d'état de ce trafic, mais la proportion du trafic direct est beaucoup moindre dans le service des voyageurs que dans le trafic du fret.

M. POWELL : Généralement, dirons-nous, le trafic direct est beaucoup moindre—disons, seulement moindre—que le trafic local. En présence des assertions du ministre des Chemins de fer et Canaux, je me propose de critiquer le plan de prolongement de la ligne jusqu'à Montréal c'est-à-dire, aux conditions de l'arrangement proposé. Je veux donner au comité une analyse des rapports du chemin de fer pour le trafic du fret et le transport des voyageurs. L'honorable ministre a estimé l'autre jour à 630,000 voyageurs l'augmentation probable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois, si l'honorable député veut me permettre, qu'il peut y avoir quelque malentendu sur ce chiffre de 630,000. J'ai donné à l'honorable député qui dirige l'opposition le mémoire que j'avais reçu de l'ingénieur en chef et il ne me l'a pas remis. Peut-être l'a-t-il sous la main.

M. FOSTER : Non, je ne l'ai pas. Je l'ai passé à ces messieurs qui prenaient part à la discussion, et il ne m'a pas été remis. Mais je dois dire que j'ai fait soigneusement la soustraction qui donnait 630,000. On peut d'ailleurs s'en assurer en demandant au surintendant une copie de l'état qu'il avait envoyé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je sais que peu après avoir déclaré que l'augmentation probable était évaluée à 630,000, l'ingénieur en chef m'a dit qu'il y avait un malentendu quelque part, car ce chiffre ne correspondait pas avec ses calculs, ni avec l'exposé définitif qu'il comptait faire. Il me dit qu'avec M. Pottinger, il avait fourni à un membre du gouvernement au Sénat un résumé de leurs calculs, où la différence n'était que de 300,000.

M. POWELL : Mon honorable ami (M. Foster) a fait la soustraction, puis m'a passé le papier ; j'ai fait la soustraction, et l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux l'a fait également. Nous avons tous obtenu le même résultat. Il doit y avoir quelque erreur de copie dans le corps de l'état.

M. FOSTER : On se souvient que l'honorable ministre a défendu quand même son assertion pendant le débat.

M. POWELL : Bien plus, en relisant les *Débats*, je vois que l'honorable ministre a pris la responsabilité de l'assertion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai lu l'état, mais l'ingénieur en chef m'a dit qu'il y avait une erreur dans les chiffres.

M. FOSTER : Les chiffres ne sont-ils pas portés à l'édition non corrigée des *Débats* ?

M. POWELL : Non, je ne crois pas que l'état soit reproduit à l'édition non corrigée. Il y a simplement le chiffre \$517,000, représentant l'augmentation du trafic. Je ne sais pas si le chiffre se trouve dans le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, mais on le trouve dans le discours de l'ex-ministre des Finances dont le calcul est exact. Tout ceci démontre une chose : c'est qu'on s'est lancé dans cette affaire sans méthode, sans chercher même quel trafic supplémentaire pourrait résulter de l'achat de cette ligne. Cela va de pair avec la façon dont le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait faire par ses ingénieurs une enquête au sujet du chemin de fer du comté de Drummond, après que l'affaire eût été terminée. C'est de la même façon qu'il a fait faire ses calculs sur les résultats probables de l'achat, après avoir acheté, et lorsque les rapports lui manquaient, il a mis son imagination à contribution—sans insulte—pour prévoir les résultats du trafic. Je me suis donné la peine d'analyser les chiffres du rapport publié par le département des Chemins de fer et Canaux, qui donnent certaines indications sur le trafic de transport. Le Grand Tronc avec une longueur de voie de 3,146.98 milles a un trafic de transport total de 7,587,148 tonnes. Le Canadien du Pacifique, avec 6,211.5 milles a un trafic de transport de 4,776,632 tonnes. L'Intercolonial avec une longueur de 1,150.5 milles a un trafic de transport de 1,379,618 tonnes. Ainsi, le Grand Tronc transporte 2,410 tonnes de trafic par mille, le Canadien du Pacifique 737 tonnes par mille, et l'Intercolonial 1,199 tonnes par mille. Maintenant, mon honorable ami doit savoir que chaque tonne de trafic direct qui passera sur la ligne qu'il veut louer, sauf notre part de trafic qui nous viendra de Québec et sera enlevée au Grand Tronc ou au Pacifique, passe déjà sur l'Intercolonial. Mon assertion est exacte ; tout le trafic qui part de Saint-Jean devra continuer à passer sur le Pacifique, le seul trafic que nous pourrions accaparer est celui qui part de Saint-Jean vers l'est, et que le gouvernement pourra enlever pour grossir les revenus de l'Intercolonial, s'il donne de meilleurs prix et de meilleures conditions.

Le trafic direct qui prend naissance ou passe aujourd'hui sur l'Intercolonial est marqué comme trafic direct, et apparaît dans l'état du tonnage transporté par l'Intercolonial comme marqué tarif direct *via* le Grand Tronc ou *via* le Pacifique. On ne prétend pas, et personne ne songe même à prétendre que l'achat ou la location de cette ligne va créer une seule tonne nouvelle de fret ; pas une livre de fret ne sera créée, mais seulement l'Intercolonial sera mis à même de faire concurrence au Pacifique pour le trafic existant, et peut-être pourra-t-il accaparer un peu plus de trafic direct. N'oublions donc pas qu'à l'exception du trafic de Québec à Montréal, et que se partagent aujourd'hui le Grand Tronc et le Pacifique, tout le trafic additionnel à recevoir est inclus dans les 1,379,618 tonnes que j'ai

données comme tonnage de transport de l'Intercolonial. Les ministres disent que là-dessus pas plus d'un cinquième n'est du trafic direct, soit 275,923 tonnes. Le prolongement ne peut pas avoir plus que cela, à moins que le commerce général du pays n'augmente. Eh bien ! l'honorable ministre a annoncé à la Chambre que la construction de ce prolongement allait ajouter au trafic de l'Intercolonial, 517,000 tonnes supplémentaires. Analysons ces chiffres. L'assertion que le prolongement va nous assurer un accroissement de trafic de 517,000 tonnes signifie simplement que ce bout de chemin, en forêt, est capable de fournir à l'Intercolonial un trafic égal à un quatorzième du trafic du Grand Tronc, du Grand Tronc avec son immense trafic de l'est, son trafic transcontinental expédié par Portland, son trafic des États-Unis, le trafic que lui assurent ces grands centres qu'il traverse, et une foule d'autres places que je pourrais citer, dire que ce bout de chemin procurera à l'Intercolonial le quatorzième de ce trafic, c'est dire quelque chose d'absurde. Prenons maintenant le Pacifique qui traverse le continent, qui à partout des embranchements pour nourrir sa ligne principale, et que résulte-t-il de cela ? Comment, ce petit bout de chemin de fer de 170 milles va assurer à l'Intercolonial un trafic de fret équivalent au neuvième de tout le trafic du Pacifique ? N'est-ce pas absurde ? Prenez maintenant l'Intercolonial, et j'avoue que j'ai été étonné de voir les rapports de l'Intercolonial. Je m'aperçois et je ne crois pas que ce soit pour raison politique qu'il s'est passé quelque chose d'étrange dans les statistiques de l'Intercolonial. J'ai entendu le chef de la Chambre dire que le déficit était phénoménal en vue du trafic qui se fait. Après examen, j'avoue que je partage son idée à cet égard. Nous trouvons que l'Intercolonial a bien des clients ; son transport par mille est de 1,199, au lieu de 737 sur le Pacifique. Cependant, celui-ci est une magnifique institution productive, tandis que l'autre est toujours en déficit. Mais, ceci dit en passant, le ministre prétend que le prolongement va augmenter de 36 pour 100 le trafic de l'Intercolonial. Pour les voyageurs le Canadien du Pacifique en transporte par mille 489, mais l'Intercolonial en transporte 1,279 par mille.

De combien le ministre pense-t-il donc accroître ce transport ? De ces 170 milles seuls de chemin de fer, le ministre prétend qu'il va retirer un trafic équivalent à 35 pour 100 du trafic actuel de tout l'Intercolonial. C'est absurde. Le Grand Tronc transporte, sur ses embranchements et lignes principales, 5,077,671 voyageurs, ou 1,613 par mille. Le chemin de fer Canadien du Pacifique transporte sur son réseau total, embranchements, ligne principale, 3,036,619 ou 489 par mille ; l'Intercolonial en transporte 1,471,866 ou 1,279 par mille. Maintenant, quelle ligne avons-nous ici ? En ce moment, il transporte 263 voyageurs par mille. Mais à quelle augmentation prétend l'honorable ministre ? Je vais lui concéder comme trafic local—ce qui est absurde—la même clientèle qu'a le Grand Tronc, avec ses avantages de trafic suburbain, avec le beau pays par lequel il passe, le plus peuplé et le plus riche du Canada, avec son trafic direct pour les États-Unis et les provinces maritimes, le trafic de 130 milles—en dehors des 35 milles du Grand Tronc, de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, car la base n'est pas la même—le trafic de ces 130 milles serait de 209,690 voyageurs.

M. POWELL.

Pour les 35 milles, l'Intercolonial aurait peu de patronage local, tandis que je lui concède le tout pour le reste. Quatre-vingt-dix milles actuels de cette ligne ont aujourd'hui 23,773 voyageurs, en concédant cela, 130 milles en auraient 209,690. Allouons sur les 35 milles du chemin le même trafic que sur le Grand Tronc. C'est une concession absurde, car l'Intercolonial ne fera pas circuler de train spécial sur ces 35 milles, et le Grand Tronc monopolisera tout le trafic local. Mais concédons à l'Intercolonial tous les avantages égaux au Grand Tronc, cela fait 56,455 voyageurs pour les 35 milles. La Chambre verra que nous arrivons à un total de 246,145 passagers locaux sur le prolongement. Soustrayons cela des 630,000 voyageurs nouveaux de l'honorable ministre, nous trouvons 384,000 voyageurs directs créés par le prolongement. S'il accaparait tout le trafic direct vers et à partir de tous les points de l'Intercolonial, il ne pourrait pas avoir, comme je vais le montrer, plus de 147,186 voyageurs.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux admet que le trafic de transport direct de l'Intercolonial aujourd'hui n'est rien que le cinquième du trafic total, et que le transport direct des voyageurs est encore une fraction moindre du trafic local. Disons que le transport direct des voyageurs qui s'élève à 147,186 n'est que le dixième du trafic local. Ces chiffres sont certainement exagérés, mais enfin ils représentent la part de l'Intercolonial et du Pacifique en fait de voyageurs directs venant des points de l'Intercolonial. De fait, j'affirme avec la plus grande confiance que le trafic direct entre les points de l'Intercolonial et Montréal, vers l'ouest, ne s'élève pas à 50,000 voyageurs en tout par année par toutes les lignes.

Pourtant, le ministre ne compte pas moins de 364,000 voyageurs directs. Si le trafic local sur le prolongement fonctionnait sur les bases du Canadien du Pacifique, c'est 510,000 voyageurs directs que trouverait le ministre. J'alloue à l'Intercolonial le même nombre de voyageurs locaux sur la section de 35 milles, que j'en ai pris pour la base de l'estimation du transport des voyageurs du Grand Tronc. Quant au Grand Tronc, je n'ai pas l'intention de discuter les détails du bill ; mais il y a une chose qui me frappe spécialement : je ne sais si c'est une faute au point de vue des affaires, ou s'il y a certaines considérations spéciales et étranges aux affaires qui ont dicté cette conduite : cette chose a trait à l'arrangement conclu pour la portion du chemin de Saint-Lambert à Sainte-Rosalie. La distance entre ces deux points est de 35 milles. Le ministre des Chemins de fer et Canaux admet que dans ce district, on peut construire et équiper un chemin de fer pour \$15,000 par mille. Ainsi, avec \$600,000, on pourrait construire une ligne de Sainte-Rosalie à Saint-Lambert, ou au terminus du pont Victoria. Qu'est-ce que donne le ministre des Chemins de fer et Canaux, et que reçoit-il en échange ? Vous pouvez bâtir une ligne pour \$600,000, et en être propriétaire.

Il donne à la compagnie une rente annuelle de \$37,500 qui, capitalisée à 3 pour 100, correspond à \$1,250,000. En plus, nous sommes tenus à une dépense équivalente aux cinq sixièmes du prix de la pose de la voie double. Je dis les cinq sixièmes, car nous convenons de payer 5 pour 100 de la moitié du prix. Le ministre peut dire ce qu'il veut, il peut repousser toute intention d'aider à la construction d'une deuxième voie, mais tout le projet

repose sur l'approbation par le gouvernement de la construction d'une voie double pour ces 35 milles. Ils se sont également engagés à une subvention pour doubler la voie du pont. Cela ajoute encore aux frais du gouvernement l'équivalent de \$200,000, et nous arrivons à un total de \$1,450,000. En somme, nous payons \$1,450,000 pour une ligne que nous aurions pu bâtir et équiper avec \$600,000. Bien plus, nous payons cette somme énorme simplement pour le privilège de passer sur la voie. Le Grand Tronc va donc avoir à peu près pour le dixième de l'usage total de ces 35 milles de voie, \$850,000 de plus qu'il ne coûterait pour construire une ligne neuve. En somme, nous faisons cadeau au Grand Tronc de \$850,000 pour le peu d'usage que nous ferons de ces 35 milles seulement. Ceci donne une idée de la nature de la transaction qu'on nous demande d'adopter. Est-il étonnant que nous soyons soupçonneux et que nous nous plaignions ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ce sont là des opinions, non des faits.

M. POWELL : Je prends comme des faits les assertions du ministre des Chemins de fer et Canaux. Il nous a donné le prix par mille et la longueur de cette section ; si je fais erreur dans mes calculs, l'honorable ministre peut facilement me corriger. Je n'abuserai pas davantage du temps de la Chambre, je n'entrerais pas dans les questions soulevées par le ministre des Travaux publics. J'éprouve des sympathies pour un homme qui se plaint d'être accusé par insinuations et non pas ouvertement ; mais je rappellerai à l'honorable ministre qu'il y a un terrain équitable et impartial sur lequel il s'est placé pour réfuter certaines accusations lancées contre lui en matières politiques ; avant de mettre à l'épreuve les talents déclamatoires dont il a usé ici aujourd'hui dans cette Chambre pour proclamer son innocence, il serait bon pour lui de faire régler les questions pendantes dans le procès en diffamation qu'il a institué à Montréal et où il pourra prouver son innocence. Tant qu'il n'aura pas eu le courage de le faire, ses protestations de vertu n'auront pas grand poids.

M. FOSTER : Avant de laisser adopter la résolution, j'occuperai un instant l'attention du comité. Je ne veux pas parcourir de nouveau le terrain que mon honorable ami (M. Powell) a si complètement couvert. Le fait que le ministre des Chemins de fer et Canaux et tout son entourage se taisent indique que ce discours est sans réplique. Mon honorable ami a traité la question au point de vue des affaires, il a pris le trafic des lignes canadiennes existantes et l'a réduit par milles : il a concédé tout ce qui pouvait être concédé comme accroissement du trafic de l'Intercolonial, et il a ramené la question sur une base qui montre l'entière absurdité des prétentions du ministre des Chemins de fer et Canaux. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit et, c'était son plus fort argument, contenu dans un état préparé qu'il m'a passé après en avoir donné lecture à la Chambre, qu'il comptait sur une augmentation de voyageurs de 630,000, et de trafic de 500,000 tonnes. Mon honorable ami (M. Powell) a traité cela, et je ne crois pas qu'il existe un homme qui ait lu ou lise les remarques de l'honorable ministre qui n'en viendra à la conclusion qu'il est parfaitement absurde que des prophéties aussi erronées aient servi de base au

projet qui nous a été voté ici il y a quelques jours. Je ne me propose pas de suivre le ministre des Travaux publics dans les pérégrinations qu'il a faites à travers sa carrière politique et privée des vingt-cinq dernières années. L'honorable ministre a quelque peu l'habitude de substituer sa personne au sujet qu'il traite, et d'embrouiller une question en se mettant personnellement en cause.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas là ma manière, mais c'est bien la vôtre.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre (M. Tarte) est heureux de soumettre l'histoire de sa vie au jugement de ses contemporains et de ses partisans, je vais le laisser à son bonheur pour le présent. Je ne veux pas introduire d'éléments étrangers dans la discussion de cette question ; mais puisque l'on nous provoque, je suis bien obligé de m'éloigner un peu du fond du sujet. Je suis bien obligé, lorsque je vois l'honorable ministre prendre des airs de vertueuse indignation et de profond mépris, en parlant d'un nommé Armstrong, je suis bien obligé de lui rappeler, que relativement à la proposition que nous discutons en cette Chambre, il importe peu de savoir quelle est son opinion sur M. Armstrong, il importe peu de savoir ce que M. Armstrong a demandé et ce que l'honorable ministre lui a refusé. Ce sont là des choses tout à fait étrangères à la question. Le ministre des Travaux publics n'affirme pas, il n'ose pas affirmer qu'il y a dans cette Chambre une conspiration pour faire échouer son projet. Dans ce cas, la prétendue conspiration de M. Armstrong est donc tout à fait étrangère au sujet qui nous occupe. Mon honorable ami ne prendra pas la responsabilité d'accuser un seul membre de cette Chambre d'avoir conspiré, pour les motifs qu'il a donnés, afin de faire échouer ce projet et d'empêcher l'adoption de cette mesure introduite par le gouvernement il y a quelques jours. Je crois que mon honorable ami ne prendra pas la responsabilité de porter une telle accusation. Et, s'il ne le fait pas, tout ce qu'il a dit à ce sujet est un hors-d'œuvre, et les déclarations qu'il a faites pour exciter la sympathie en sa faveur ne sont pas des arguments à l'appui de cette mesure.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit, en termes formels, que cette proposition est entièrement différente de celle qu'on nous a soumise il y a quelques jours. Sous certains rapports, cette proposition n'est pas, à mon avis, aussi outrageante et aussi insoutenable que celle que l'on a présentée auparavant ; mais d'un autre côté, elle a une apparence qui me porte à la considérer moins favorablement encore que l'arrangement d'une nature permanente que le gouvernement avait conclu avec le Grand Tronc et le chemin de fer du comté de Drummond. Dans un arrangement pour quatre vingt-dix-neuf ans, toutes les dépenses préliminaires que nous ferions seraient réparties sur une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, et nous ne serions pas obligés de considérer comme de simples dépenses préliminaires les \$200,000 que nous allons payer pour le prolongement temporaire de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Mon honorable ami ne voit-il pas, chacun ne voit-il pas que c'est une chose bien différente de se présenter devant cette Chambre, — de bonne foi, je veux bien le présumer, — et de demander simplement le pouvoir de tenter un essai de neuf mois ? Je ne suppose pas que le ministre des Travaux publics pense que

le gouvernement a décidé de tenter cet essai d'année en année pendant 99 ans. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait entendre qu'il en serait ainsi, mais le ministre des Travaux publics a pris la seule position soutenable, savoir, que le gouvernement se proposait de faire un essai, et si l'essai de cette année n'était pas satisfaisant, il renoncerait à son projet. Mais d'un autre côté, le gouvernement peut démontrer que l'entreprise est bonne; alors toute opposition disparaîtrait, et il conclurait, un arrangement d'une nature permanente.

C'est là une proposition que nous pouvons raisonnablement considérer. Lorsque vous vous trouvez en face d'un arrangement pour neuf mois et d'une dépense initiale de centaines de mille dollars, le déficit en perspective est beaucoup plus considérable que si vous répartissez cette dépense sur une période de quatre-vingt-dix-neuf ans. Vous devez par conséquent fournir de nouvelles preuves que l'essai de votre projet sera heureux, afin d'inclure les hommes d'affaires à approuver cette extraordinaire dépense initiale. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a franchement admis qu'il n'aurait pas demandé les \$100,000, si cette somme n'avait pas été nécessaire pour l'exécution de ce projet. Nous en sommes arrivés au grand point. C'est une très grave question que de savoir si nous devons, cette année, donner suite à ce projet. Nous sommes en juillet, et supposons les circonstances les plus favorables, votre chemin ne pourra être exploité avant novembre. Tout le monde connaît les retards imprévus qui surviennent dans la construction d'une voie ferrée, et au lieu d'être prêt en novembre, il est des plus probables que le chemin ne sera pas ouvert au trafic avant janvier. Très bien; en janvier, les Chambres se réunissent, si le gouvernement veut fixer avec un peu de sens commun l'époque des sessions. Le parlement a été convoqué tard cette année, mais je suis convaincu que c'est plutôt la faute des circonstances que du gouvernement, qui a débuté en promettant de faire les sessions de bonne heure; et la conséquence de la convocation tardive des Chambres, est que tout est aujourd'hui désordre et confusion, et nous sommes obligés de voter des millions pour des projets d'une très grande importance, dans un temps où pas un député n'est en état d'étudier une question d'une manière efficace et satisfaisante, et dans un temps où presque tous les membres de cette Chambre sont rendus dans leurs foyers. Le gouvernement a l'intention, l'an prochain, de convoquer le parlement de bonne heure pour l'expédition des affaires. Il est probable que vous ne pourrez pas mettre votre projet à l'épreuve avant la réunion des Chambres l'an prochain. Est-il prudent de tenter une expérience pour neuf mois, lorsqu'il est probable que vous n'aurez pas de rails pour faire rouler vos voitures avant le 1er janvier, et que le parlement sera convoqué en janvier?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est plus probable que ce sera en février.

M. FOSTER : Bien, le 1er février, puisque mon honorable ami le déclare. Alors, quand le parlement aura le temps, sans précipitation et sans chaleur, qu'il étudie la question d'un arrangement d'une nature permanente, qu'il la discute et la règle une fois pour toutes. Si le parlement en vient à la conclusion de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, les premières dépenses seront réparties sur

M. FOSTER.

toute la période du contrat, et le parlement en sera venu à cette conclusion après une froide et calme discussion de toutes les éventualités, et de toutes les chances de succès et d'insuccès de l'entreprise. Je le demande à mon honorable ami—c'est là une importante question,—quel mal y aurait-il, si le nouveau chemin, au lieu d'être ouvert au trafic le 1er novembre, ne l'était que le 1er mars, l'an prochain? L'Intercolonial n'a jamais eu son terminus à Montréal, et il n'y aurait certainement pas une révolution si cette voie restait telle qu'elle est aujourd'hui pendant six ou huit mois encore. Un honorable membre de cette Chambre pourrait-il me dire quels intérêts seraient compromis, si l'on remettrait l'essai de ce projet à six mois?

Lorsque le gouvernement a bâclé un bail pour quatre-vingt-dix-neuf ans, il avait une raison de ne pas remettre à neuf mois l'exécution de son projet. Le marché était conclu, et l'on pouvait prétendre que l'on n'aurait peut-être pas les mêmes avantages si l'on attendait neuf mois. Mais cette excuse n'existe plus; le premier arrangement est annulé. Je demande de nouveau quel mal il y aurait de remettre ce projet à plus tard, afin qu'à une autre session, nous puissions le discuter avec calme et sang-froid, et dans un temps où les députés seront prêts et bien disposés à discuter cette mesure. Mais l'on peut alléguer le déficit de l'Intercolonial; mais je vous dis que vous serez en meilleur état de faire face à ce déficit, quelque grand qu'il soit, que de vous lancer dans ces premières et énormes dépenses. Je me suis demandé quels intérêts l'on pourrait compromettre en renvoyant à plus tard l'examen de cette mesure, et je n'en ai vu aucun. Quelle est donc l'insurmontable objection? Pourquoi ne pouvons pas laisser la chose en suspens six mois encore, jusqu'à la prochaine session du parlement, où nous pourrions étudier et discuter cette mesure à fond? Je demande s'il y a quelque raison pour ne pas en agir ainsi, et j'espère qu'avant la fin de ce débat, un ministre se lèvera pour me donner cette raison que j'attends avec impatience.

Passons maintenant à un autre point. Je ne parle pas trop énergiquement, lorsque je dis qu'un homme d'affaires réfléchit terriblement avant de risquer \$100,000 dans un essai de neuf mois, lorsqu'il sait surtout que le succès est douteux. Pas un homme d'affaires agissant pour son propre compte, ne tenterait une pareille aventure. Pas un homme d'affaires ne ferait un changement de ce genre sur la base fragile d'un trafic en perspective, et des profits plus considérables qu'il espérait obtenir.

M. SUTHERLAND : Vous ne supposez pas que le matériel roulant sera tout perdu?

M. FOSTER : Mon honorable ami (M. Sutherland) a entendu le ministre des Chemins de fer et Canaux dire, ce matin, que, si ce n'était pour tenter l'essai de ce projet, l'on n'aurait pas besoin de dépenser \$100,000 pour acheter du matériel roulant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas cette année peut-être.

M. FOSTER : Est-ce que, dans les circonstances, un homme d'affaires tenterait une pareille expérience et dirait: Lançons-nous dans des dépenses, construisons une nouvelle fabrique et installons-y de nouvelles machines, et tout ne sera pas perdu. Quelqu'un prétendra-t-il que si nous ne prolongions pas l'Intercolonial depuis Lévis jusqu'à Montréal,

nous dépenserions, dans l'état actuel de nos finances, une somme de \$100,000 pour acheter un matériel roulant ? Vous pourriez remiser ce matériel et vous en servir plus tard sur la ligne actuelle de l'Intercolonial, mais ce n'est pas là un arrangement d'affaires, et pas un homme sensé ne le suggérerait au parlement. Je désire insister surtout sur deux points : En premier lieu, quels intérêts seraient compromis, si nous remettons cette mesure à la prochaine session, afin de pouvoir la discuter à fond et peut-être en venir à la conclusion de faire un arrangement d'une nature permanente ?

En second lieu, les chances de succès sont incertaines, et vous devez considérer que, si au bout de neuf mois, vous constatez que votre expérience n'a pas été heureuse, vous aurez dépensé \$100,000 pour acheter du matériel roulant, en sus de ce que vous aura coûté l'essai de votre projet. Il me semble que c'est là un fort argument contre votre mesure.

Maintenant examinons, au point de vue financier, le projet du ministre des Chemins de fer et Canaux. Nous paierons, pour obtenir le droit de passage sur la section est du Grand Tronc, \$6,000, pour l'affermage du chemin de fer du comté de Drummond \$64,000—je prends le loyer annuel, car je suppose que le bail sera pour un an au moins—et pour le droit de passage sur la section de Sainte-Rosalie, \$37,500, sur le pont Victoria, \$40,000, et pour l'usage de la gare terminus du Grand Tronc, \$62,500, et nous paierons de plus, pour l'achat du matériel roulant, \$100,000. Nous ferons certainement les dépenses que je viens de mentionner ; elles s'élèvent à la somme de \$268,800, pour un essai d'un an. Voilà les premières dépenses. L'Intercolonial relie aujourd'hui des points importants, le trafic est bien établi et se fait sur un long parcours, et cependant, les profits* de cette voie ferrée ne sont pas suffisants pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien.

M. FROST : Est-ce que cela ne dépend pas des points terminus de l'Intercolonial ?

M. FOSTER : Mon honorable ami pose là une question tout à fait pertinente. Est-ce que le terminus à Montréal changerait la position ? C'est là toute la question, et je vais l'examiner dans quelques instants. Mais, en premier lieu, l'exploitation et l'entretien de la nouvelle section coûterait aussi cher que coûte aujourd'hui l'exploitation et l'entretien de l'Intercolonial, dont la voie est solide et dont tout le matériel roulant est en bon ordre.

M. FROST : Mais à Montréal, l'Intercolonial aurait un centre de distribution plus étendu.

M. FOSTER : C'est là un aspect de la question que nous allons examiner. Le coût de l'exploitation et de l'entretien de la nouvelle station ne serait certainement pas moindre que le coût actuel de l'entretien et de l'exploitation de l'Intercolonial. Il ne serait pas exagéré de dire que le coût en sera encore plus considérable, parce que le nouveau chemin n'est pas aussi bien ballasté, la voie n'en est pas aussi solide ; et il y a en outre des dépenses accessoires dont le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas même daigné nous donner le chiffre probable. Le gouvernement qui paiera un loyer de \$64,000 à la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, va-t-il faire à ses frais les améliorations nécessaires pour mettre le chemin en bon ordre, ou la compagnie s'engage-t-elle à faire ces

améliorations à même les \$64,000 qu'elle reçoit ? Aux termes de l'ancien contrat, les \$64,000 représentaient un loyer, mais le gouvernement était obligé de faire les dépenses nécessaires pour mettre le chemin en aussi bon état que l'Intercolonial, ou du moins en aussi bon état que le gouvernement l'exigerait. Il y a un fait bien établi, et personne ne le niera, je crois : c'est que vous devez payer autant, sinon plus, pour l'entretien et l'exploitation de la nouvelle section que vous payez à l'heure qu'il est pour l'exploitation et l'entretien de l'Intercolonial. Aujourd'hui, relativement au transport des voyageurs et des marchandises, les recettes et les dépenses ne s'équilibrent pas, et il en sera de même sur la nouvelle ligne. La différence sera moins dans l'excédant que dans le déficit qui sera plus considérable. Je raisonne ainsi en supposant que le trafic sera aussi considérable, mais pas plus, toute proportion gardée, que celui qui se fait aujourd'hui sur l'Intercolonial.

Arrivons au point principal, et examinons si vous avez des raisons de croire que vous aurez un plus grand trafic en vous rendant à Montréal. Est-ce que cela rétablirait l'équilibre entre les recettes et les dépenses ? Non. Vous ne devez pas seulement avoir un trafic plus considérable, mais vous devez d'abord avoir un surcroît de trafic suffisant pour payer le loyer de \$210,000 pour l'année, et, en sus, il vous faut un trafic suffisant pour payer votre proportion des dépenses imputables sur le fond capital, dépenses nécessitées par l'essai que vous allez tenter ; et lorsque vous aurez ce surcroît de trafic, vous serez absolument où vous en êtes aujourd'hui avec l'Intercolonial, chaque mille vous donnera un déficit, lorsque vous en arriverez à comparer les recettes et les dépenses. Il y a plus, vous aurez à faire des dépenses extraordinaires, sur le nouveau chemin, afin de le mettre en bon ordre, ainsi que les dépenses accessoires qui pourront être nécessaires pour l'élargissement de la voie, et vous serez obligés de payer un intérêt de 5 pour 100 sur la moitié du coût de ces améliorations et travaux. Voici donc toute la question ; en ayant une gare d'arrivée à Montréal, pouvez-vous vous obtenir le surcroît de trafic qu'il vous faut pour payer ces \$210,000 et faire face aux dépenses extraordinaires que j'ai mentionnées ? Voilà toute la question, et pas un des honorables membres de la droite n'a essayé de donner des explications sur ce point. Lorsque votre chemin sera prolongé jusqu'à Montréal, et que vous aurez les avantages d'une gare terminus et les voies de raccordement qu'il y a là, ainsi que l'a dit avec beaucoup de raison mon honorable ami, vous n'augmenterez pas le trafic d'une seule tonne de marchandises. Je vois sourire le ministre des Travaux publics. N'ai-je pas raison ? Mon honorable ami n'a-t-il pas raison ? Dites-moi si, lorsque vous aurez un terminus à Montréal, vous augmenterez le blé d'une seule tonne, le coton d'une seule balle, et le beurre et le fromage d'une seule tonne ? Vous ne créerez pas une seule tonne de marchandises. Qu'avez-vous donc à espérer ? Un déplacement de trafic, et c'est tout. Vous pouvez détourner une certaine partie du trafic au profit de l'Intercolonial. Et quelle chance avez-vous de détourner le trafic à votre profit ? Je ne veux pas répéter ce long argument que j'ai développé aussi clairement que possible, et qu'ont aussi développé d'autres membres de la gauche, savoir : qu'à Montréal, l'Intercolonial sera obligé d'entrer en concurrence avec les autres lignes rivales, et

il ne pourra le faire avec avantage. A Montréal, vous aurez à lutter contre le chemin de fer Canadien du Pacifique qui a des marchandises à transporter sur chaque mille de son immense réseau occidental et qui, pour se rendre jusqu'à Halifax, un port marchand, a 76 milles de moins que l'Intercolonial, et 278 milles de moins pour se rendre à Saint-Jean, un autre port marchand. Je demande à tout homme d'affaires si, dans les circonstances, vous avez amélioré votre position pour faire concurrence aux autres voies ferrées pour le transport direct des marchandises.

Le parcours d'une autre ligne, de Montréal à Halifax et Saint-Jean, étant moins long, vous serez réduits à l'une de ces deux choses : ou vous ne pouvez faire la concurrence, si vous vous en tenez à des taux rémunérateurs, ou vous transporterez les marchandises à sacrifice ; car si vos tarifs sont les mêmes que ceux des lignes rivales, vous ne pourrez retirer de profits du transport des marchandises, à cause de la distance en plus que vous avez à parcourir. Je suis prêt à soumettre la question à n'importe quel corps commercial, et je suis convaincu que son verdict corroborerait mon opinion. J'admets que vous aurez à Montréal le transport des marchandises à distribuer sur le parcours de l'Intercolonial. Dans le cours ordinaire des choses, ce trafic vous appartient. Vous étiez obligés auparavant d'abandonner le transport de ces marchandises au Grand Tronc jusqu'à Lévis, ou au chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, mais en vertu de cet arrangement, vous pourriez vous assurer ce trafic. Sans doute, il y a là un certain avantage ; mais lorsque vous essayez d'obtenir le transport des marchandises destinées à Halifax ou à Saint-Jean, vous aurez à faire la concurrence à des lignes rivales. Il y a le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand Tronc ; en un mot, la concurrence sera la même qu'auparavant, et ces chemins de fer auront un avantage sur vous ; c'est que leur ligne est plus directe que la vôtre. Lorsque votre terminus était à Québec, vous aviez l'avantage de profiter du trafic du Grand Tronc, qui avait tout intérêt à transporter les marchandises sur sa ligne jusqu'à Lévis et de profiter aussi du trafic du chemin de fer Canadien du Pacifique qui avait intérêt à transporter les marchandises sur sa ligne de la rive nord. Mais Montréal est le point central de ces lignes rivales, et quand vous essayez d'attirer le trafic sur l'Intercolonial, le Grand Tronc interviendra et offrira de faire le transport des marchandises à Halifax *via* Portland. Mais l'on ne peut-être qu'il n'est pas probable que le Grand Tronc prenne les marchandises à Montréal pour les transporter à Portland et les expédier par steamer à Halifax où la distribution s'en ferait sur les quais. Le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est servi de cet argument, et par conséquent, j'ai bien le droit d'examiner ce qu'il vaut. Le Grand Tronc peut transporter les marchandises à Portland par sa ligne courte, les charger sur les navires et les expédier à Halifax, et de là les distribuer aux différents points de destination. Vous avez donc à lutter contre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique, et malgré cette concurrence, vous demandez à faire, pour un essai de neuf mois, des dépenses de \$268,800.

Prétendre que par le prolongement de l'Intercolonial vous auriez à transporter 500,000 tonnes de marchandises et 630,000 voyageurs de plus que vous n'en avez aujourd'hui est, d'après moi, une

M. FOSTER.

absurdité, et tout homme d'affaires sera de mon avis. Mais il y a plus. Cet essai de neuf mois entraînera le gouvernement dans une autre dépense de \$134,400. C'est là le minimum, mais c'est bien probable que ce sera le double, savoir : \$268,800. Comment ? La Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond était-elle une compagnie solvable ou insolvable ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Solvable.

M. FOSTER : Est-ce que la propriété de cette compagnie a autant de valeur que l'ont déclaré mes honorables amis ? S'il en est ainsi, le gouvernement ne pouvait-il pas laisser construire à cette compagnie 42 petits milles de sa voie, sans venir à son secours et sans lui donner de \$3,200 à \$6,400 par mille ?

Quelle impérieuse nécessité poussait le chemin de fer du comté de Drummond à demander de l'argent comptant et à l'obtenir sans délai ? Parce que le premier arrangement a échoué, et parce que la compagnie ne peut plus compter sur une subvention annuelle de \$64,000, afin de se procurer de l'argent pour faire face à ses besoins pressants, il nous faut, dans les derniers jours de la session, ouvrir le trésor national et verser dans la caisse de cette compagnie une somme certaine de \$134,000, et peut-être de \$268,800, et cela, d'ici à quatre mois, ou au plus tard, d'ici à six mois. Quelle impérieuse nécessité y avait-il d'en agir ainsi, si cette compagnie est solvable et si sa ligne est d'une grande valeur ? Dans ce cas, l'exploitateur du chemin doit donner des profits, et de grands profits, et cependant, coûte que coûte, que le parlement le veuille ou non, il faut que cette compagnie tienne immédiatement une subvention annuelle de \$64,000, et si le parlement n'acquiesce pas à sa demande, il faut que le trésor soit mis au pillage pour donner à cette compagnie solvable et prospère, une subvention qui s'élèvera peut-être à \$268,800. L'on n'a songé à donner une subvention à cette compagnie de chemin de fer que depuis le rejet du premier projet ministériel. Mais aujourd'hui, la subvention est assurée. Un essai de neuf mois peut être à l'avantage du chemin de fer du Comté de Drummond, car si l'essai ne réussit pas, ce chemin de fer du Comté de Drummond y aura trouvé son profit, et aura obtenu du gouvernement cette subvention considérable et aura satisfait à son pressant besoin d'avoir de l'argent comptant, que, d'après les apparences, elle ne peut obtenir qu'à grâce à un arrangement d'une nature permanente et à l'arrangement temporaire que l'on propose maintenant. Voilà les comptes qu'il faudra inévitablement acquitter à même le trésor public. La seule matière éventuelle est la marge qu'il y a entre \$134,000 et \$268,800. Nous ne savons encore laquelle des deux sommes nous dépenserons. Cela dépendra de deux choses : de l'habileté de la compagnie à faire un chemin dont le coût dépassera \$15,100 par mille, et du bon vouloir du ministre des Chemins de fer et Canaux qui paiera l'argent, si la compagnie peut lui démontrer que le chemin a coûté cette somme-là. Tel est l'aspect financier du projet ministériel, les déboursés à faire, les comptes à payer, et tout cela pour un essai de neuf mois. Je demande une meilleure mesure. Je demande au gouvernement d'abandonner ce projet coûteux et d'attendre jusqu'à la prochaine session, l'an prochain. Pourquoi attendre ? Je vais vous le dire :

une bonne raison c'est que vous avez eu soin, avant de présenter votre mesure et de la soumettre à une discussion complète, de fatiguer la Chambre et d'attendre que les membres en fussent dispersés aux quatre coins du pays; et c'est à une Chambre décimée que vous avez soumis votre projet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Etes-vous bien certain que c'est nous qui avons fatigué la Chambre, est-ce que ce ne serait pas plutôt vous ?

M. FOSTER : Je m'en rapporte au jugement du pays.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : C'est nous qui souffrons.

M. FOSTER : Il n'y a pas de doute que mon honorable ami a souffert. Je l'ai vu souffrir. Il n'y a pas de doute qu'il a passé un mauvais quart d'heure hier soir. Il n'y a pas de doute que deux de ses collègues ont passé aussi un très mauvais quart d'heure; et il n'y a pas de doute que si je n'avais pas été généreux comme je l'ai été, il y aurait eu une crise ministérielle très aiguë, de sorte que j'ai beaucoup de sympathie pour mon honorable ami, quand il nous déclare, d'un ton plaintif, qu'il a beaucoup souffert.

Si mon honorable ami (M. Mulock) pouvait profiter des leçons de la sagesse, il n'y a aucun doute qu'il tirerait parti de chaque heure qu'il passerait à écouter les discours de l'opposition.

Pour les raisons que j'ai données, je demande au gouvernement de revenir sur ses pas et d'abandonner ce douteux et coûteux essai, et de remettre cette mesure à la prochaine session, quand le parlement dispos, fort et prêt à discuter et à résoudre, se réunira l'an prochain et pourra considérer tous les côtés de ce projet, et alors que le ministre des Chemins de fer et Canaux aura un peu plus de renseignements qu'il ne paraît en avoir aujourd'hui. Imaginez-vous donc le ministre des Chemins de fer et Canaux qui présente une proposition de ce genre et la défend en faisant de la déclamation et des prophéties et qui, interrogé par mon honorable ami (M. Powell), est obligé d'avouer qu'il n'a pas d'idée du nombre de billets d'entier parcours qui ont été vendus sur l'Intercolonial. Et cependant, la base de ses calculs doit avoir été, ou devrait avoir été la considération du trafic d'entier parcours des lignes rivales et une estimation de la partie de ce trafic qu'il pourrait détourner au profit de l'Intercolonial. Je crois donc que le gouvernement agirait avec sagesse en remettant ce projet à la prochaine session, quand le parlement, tout le parlement aura l'occasion de le discuter, car tout membre de cette Chambre a le droit d'exiger que l'on présente ces grandes questions d'intérêt public dans un temps raisonnable et à une époque où il pourra participer à la discussion et au vote, et partager avec ses collègues les responsabilités qui en découlent. Je ne dis pas que nous pouvons changer les opinions des honorables membres de la droite, car s'ils veulent faire voter cette mesure, ils peuvent le faire : ils sont la force, et ils peuvent assumer cette responsabilité, mais il appartient au pays de les juger. Et remarquez bien que le jugement du peuple ne sera pas basé sur des déclamations et des prophéties, mais le gouvernement qui veut faire voter précipitamment cette mesure inconsidérée, répondra de son action au bon sens et à l'intelli-

gence pratique du pays qui demandera de bonnes raisons à l'appui du vote que l'on va donner.

Résolution à rapporter.

CHEMINS DE FER DU PAS-DU-NID-DE-CORBEAU.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour prendre en considération le bill (n° 146) autorisant une subvention pour un chemin de fer par le Pas-du-Nid-de-Corbeau.

(En comité).

M. FOSTER : Je crains un malentendu, et il vaut mieux éclaircir la chose maintenant. D'après ce que j'ai compris, le crédit de \$100,000 pour acheter du matériel roulant pour l'Intercolonial n'a pas été voté. Quand cet item est venu sur le tapis ce matin, le ministre a consenti à en remettre la prise en considération jusqu'à ce que l'autre item fût adopté. Nous avons adopté l'autre item, mais nous n'avons pas voté les \$100,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons droit de revenir sur cet item en comité des subsides.

M. FOSTER : Oui, mais je veux que la chose soit bien comprise.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

(En comité.)

Pour acheter du matériel roulant pour le chemin de fer Intercolonial..... \$100,000

M. FOSTER : Mon honorable ami voudrait-il nous expliquer quel matériel roulant il se propose d'acheter? Peut-être a-t-il déjà donné une explication à ce sujet?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, on la trouvera dans les *Débats*.

M. FOSTER : J'aimerais poser une autre question. Serait-il possible au ministre des Chemins de fer et Canaux de tenter l'essai de son projet avec le matériel roulant qu'il a en main, sans recourir à cette dépense de \$100,000? Est-ce qu'il ne pourrait pas exploiter le chemin durant neuf mois, jusqu'à ce que les Chambres se réunissent, sans dépenser cette somme-là?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ferai tout ce que je pourrai faire pour ne pas acheter de matériel roulant. Je ne suis pas en mesure de dire s'il y a sur l'Intercolonial assez de matériel roulant disponible pour l'exécution de notre projet. Notre équipement n'est pas considérable, je peux en assurer l'honorable député. Mais nous ne ferons que les dépenses strictement nécessaires.

M. BELL (Pictou) : Me serait-il permis de demander à l'honorable ministre si le matériel roulant que l'on se propose d'acheter, est le matériel roulant

du chemin de fer du Comté de Drummond, ou celui de quelque autre voie ferrée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais eu l'intention d'employer ce crédit pour acheter le matériel roulant du chemin de fer du Comté de Drummond. Je ne dis pas que nous ne le ferons pas, mais ce n'est pas actuellement notre intention.

M. SPROULE : L'honorable ministre (M. Blair) pourrait-il nous dire quel est le matériel roulant de l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans le moment, je ne pourrais pas fournir ces renseignements à l'honorable député.

M. SPROULE : Sur quelle base s'appuie l'honorable ministre, pour demander du matériel roulant supplémentaire, s'il ne sait pas ce qu'il y a sur l'Intercolonial aujourd'hui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur le rapport du gérant de l'Intercolonial, qui déclare que, pour exploiter ce chemin, il faut du matériel roulant supplémentaire. A une séance précédente, j'ai dit au comité en quoi devait consister ce matériel roulant.

M. SPROULE : L'honorable ministre nous dit qu'il a donné ces renseignements. Est-ce qu'il sait en quoi consiste aujourd'hui le matériel roulant du chemin de fer du Comté de Drummond ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais faire demander ces renseignements ; mais je croyais que ces informations avaient été données.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Vous lirez toute la discussion dans les *Débats* à propos du matériel supplémentaire.

M. FOSTER : Il y a encore un point à éclaircir. Aux termes de l'ancien contrat, l'honorable ministre (M. Blair) s'était engagé à acheter le matériel roulant du chemin de fer du Comté de Drummond.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne sommes pas du tout obligés de l'acheter.

M. FOSTER : Aux termes du contrat contenu dans le projet de loi soumis à cette Chambre, l'honorable ministre s'est obligé d'acheter, au prix d'estimation convenu, le matériel roulant du chemin de fer du Comté de Drummond. Or, si j'ai bien compris, l'honorable ministre nous a dit ce matin que les conditions étaient réellement les mêmes. Il va louer le chemin de fer du Comté de Drummond. Se croit-il obligé, ou y a-t-il dans son arrangement projeté quelque chose qui l'oblige à acheter le matériel roulant du chemin de fer du Comté de Drummond ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après ce que je comprends, les stipulations contenues dans le premier contrat ne nous obligeaient pas à acheter le matériel roulant du chemin de fer du Comté de Drummond. J'ai compris que cette clause équivalait à une déclaration

M. BELL (Pictou).

que nous achèterions ce matériel, si l'on voulait nous le vendre à un prix raisonnable.

M. FOSTER : C'est là ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas précisément ce que l'honorable député a dit, et ce n'est pas non plus ce que nous avons compris. Il était entendu que nous pouvions acheter ce matériel à un prix convenu, mais une personne qui lit cette clause ne comprendrait pas que nous avions un droit absolu de déterminer le prix, qu'on le voulait, ou non.

Le prix pouvait être fixé d'une autre manière et il n'était pas besoin de notre consentement pour déterminer ce prix.

Quoi qu'il en soit, ce contrat n'existe plus et, par conséquent, il ne nous impose aucune obligation. Nous sommes libres de faire un arrangement avec le chemin de fer du comté de Drummond pour avoir l'usage de son matériel roulant, s'il y consent à ces conditions, ou nous pouvons ne pas nous occuper du tout de ce matériel. Nous sommes parfaitement libres d'agir à notre guise. Il n'y a pas de convention expresse ou implicite qui nous oblige à prendre une partie de ce matériel roulant.

M. SPROULE : L'honorable ministre se croirait-il justifiable de se servir de ce crédit pour acheter du matériel nouveau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me croirais obligé d'agir au meilleur de mon jugement, sur l'avis que je recevrais de ceux à qui il appartient de me guider dans tout achat que le parlement pourrait m'autoriser à faire. Je me croirais obligé d'agir dans l'intérêt public.

M. CLANCY : L'honorable ministre veut-il faire comprendre au comité qu'il peut employer ce crédit, ou partie de ce crédit, pour acheter le matériel roulant du chemin de fer du Comté de Drummond ? L'honorable ministre dit qu'il n'est pas obligé de le faire ; mais il serait bon que le comité eût quelques informations et qu'il sût si l'honorable ministre a l'intention d'employer cette somme pour acheter le matériel roulant du chemin de fer du Comté de Drummond.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut bien se contenter de la déclaration de ce que je pense à l'heure qu'il est, sans en conclure que je suis absolument lié par cette déclaration, quoi qu'il arrive par la suite, je lui dirai que je n'ai pas l'intention d'acheter, à même ce crédit, aucune partie du matériel roulant du chemin de fer du Comté de Drummond. Voilà ma déclaration.

M. BELL (Pictou) : N'est-il pas plus probable que le chemin de fer du Comté de Drummond consentirait à faire un arrangement avec le gouvernement pour louer sa voie ferrée, sans y comprendre le matériel roulant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La compagnie pourrait exiger un loyer pour l'usage de ce matériel, il n'y a pas de doute. La chose est possible, mais je parle d'un achat.

M. BELL (Pictou) : L'honorable ministre considère-t-il que son arrangement avec la Compagnie

de chemin de fer du Comté de Drummond comprend le louage de son matériel roulant, pour l'essai de neuf mois qu'il veut tenter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est mon impression à l'heure qu'il est, quoique je n'aie pas échangé un mot avec la compagnie à ce sujet. Mais il est raisonnable de croire qu'elle nous louera son matériel roulant pour un juste prix ; et si nous avons besoin de ce matériel, je crois que ce serait pour nous une bonne chose que de faire un arrangement de ce genre.

M. SPROULE : Le ministre se croirait-il justifiable de se servir de ce crédit pour acheter et non pour louer du matériel roulant ? Le ministre considère-t-il qu'il a le droit de louer du matériel roulant et pour cette fin, de se servir de ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'aucune partie de ce crédit puisse être employée pour louer un matériel roulant, je crois que nous devrions être pleinement autorisés à payer, à même notre crédit général, pour l'usage d'une partie quelconque du matériel roulant de ce chemin que nous pourrions nous décider à acheter.

M. SPROULE : A même les \$157,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, à même notre crédit général pour l'Intercolonial.

M. CLANCY : Alors si l'on n'achète pas le matériel roulant du chemin de fer du Comté de Drummond, cette somme de \$100,000 ne sera pas absolument nécessaire pour d'autres fins, car si l'on avait l'intention d'acheter ce matériel roulant, en tout ou en partie, l'on dépenserait pour cet objet cette somme de \$100,000. Si ce n'est pas la l'intention du gouvernement, et si on loue simplement ce matériel roulant, alors, il me semble que l'honorable ministre (M. Blair) n'a pas besoin des \$100,000 qu'il demande.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je pourrais peut-être trouver utile de dépenser une partie des \$100,000 pour acheter du matériel roulant. J'ai déjà dit que le matériel que nous avons aujourd'hui répond juste aux besoins de l'Intercolonial ; sans doute, c'est un bon matériel, mais ce n'est pas ce que nous pourrions appeler un matériel considérable ; nous n'en avons pas trop, et je crois que l'on pourrait en venir à la conclusion qu'il serait utile d'acheter du nouveau matériel roulant. Mais on ne me demandera pas, je crois, de prendre un engagement définitif, et l'on se contentera de ce que je viens de déclarer.

Résolution à rapporter.

CHEMIN DE FER DU PAS-DU-NID-DE-CORBEAU.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour prendre en considération le bill (n° 146) autorisant une subvention à un chemin de fer par le Pas-du-Nid-de-Corbeau.

(En comité.)

M. LISTER : Je désire dire quelques mots sur ce bill avant qu'il soit adopté.

D'abord, je puis dire que je suis fâché que mon honorable ami, le député d'York-ouest (M. Wallace), n'ait pu terminer l'intéressant discours qu'il a prononcé devant le comité, l'autre jour. Ce discours était intéressant pour plus d'une raison. Il y a de l'autre côté de la Chambre au moins trois chefs, et un ou deux chefs en embryon.

M. FOSTER : Si mon honorable ami (M. Lister) veut faire une discussion purement politique, qu'il soit bien compris que nous lui répondrons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous devons avoir quelque chose à dire en réplique.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Nous voulons vous entendre de nouveau.

M. LISTER : Le bruit court que trois ou quatre hommes se sont réunis à Toronto dans le but de déposer le chef réel du parti conservateur, mais nous avons aujourd'hui au moins quatre chefs à la tête de l'opposition. L'honorable député (sir Charles Tupper) qui a dirigé l'opposition durant la présente session et qui est maintenant absent a déclaré, en toute franchise, que le projet soumis à notre considération était dans l'intérêt du pays et méritait l'appui de tous les partis politiques qu'il y a en cette Chambre. C'est là une déclaration franche et sincère qu'il nous est facile de comprendre.

L'honorable député (M. Foster) qui dirige actuellement l'opposition combat le mode d'exécution de ce projet, tandis que le troisième chef, l'honorable député d'York-ouest, est entièrement opposé à cette mesure. Tandis que le chef réel de l'opposition (sir Charles Tupper) approuve carrément ce projet dans tous ses détails, les honorables députés que je viens de nommer prétendent avec beaucoup moins de franchise, qu'ils sont opposés à la mesure ministérielle, quand, en réalité, pour les motifs les plus égoïstes, ils sont en faveur du projet. Tout en désirant que le projet soit mis à exécution, et tout en désirant que la construction de cette voie ferrée soit commencée et complétée, ils se posent devant la Chambre et le pays en adversaires du projet. Ils veulent envoyer le bill au Sénat, ils veulent voir le bill recevoir la sanction législative, mais en même temps, ils désirent se poser devant le pays en adversaires du projet de loi, quand en réalité ils l'approuvent. Ils veulent jouer double jeu. Ils désirent que le gouvernement construise ce chemin de fer et, d'un autre côté, ils veulent se présenter devant le pays et déclarer que le projet n'était pas dans l'intérêt public et n'était pas aussi favorable au Canada que celui qu'ils proposaient et que, de fait, considéré dans son ensemble, c'est là un mauvais projet. L'honorable député d'York-ouest combat ce bill pour trois raisons. Premièrement, il déclare que le gouvernement aurait dû refuser de sanctionner la charte de la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, et empêcher la construction de cette voie ferrée en vertu de cette charte ; deuxièmement, il prétend que le chemin n'était pas du tout nécessaire ; et troisièmement, il dit que le contrat que l'ancien gouvernement proposait de faire avec le chemin de fer Canadien du Pacifique était beaucoup plus dans l'intérêt du pays que celui qui est soumis à la considération de cette Chambre.

Il est étonnant de voir avec quelle facilité les honorables députés changent leurs principes. Les

principes qu'ils proclament dans l'opposition ne sont pas les principes qu'ils proclamaient au pouvoir. L'honorable député d'York-ouest nous dit que le gouvernement aurait dû refuser de sanctionner la charte de la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise ; mais l'honorable député ne sait-il pas que c'est un principe reconnu en cette Chambre que le gouvernement violerait la constitution en refusant de sanctionner un acte qu'une législature provinciale, agissant dans les limites de ses pouvoirs, aurait voté ? La législature de la Colombie-Anglaise avait le droit de constituer en corporation cette compagnie de chemin de fer et d'accorder les subventions qu'il lui plaisait d'accorder pour aider à la construction de cette voie ferrée.

Cette législature ayant cru bon d'en agir ainsi, et étant un gouvernement qui répond de ses actes au peuple de la Colombie-Anglaise, le gouvernement du Canada aurait violé la constitution en désavouant cet acte. Qu'avons-nous vu sous l'ancien gouvernement qu'appuyait l'honorable député d'York-ouest ? Le gouvernement de la Colombie-Anglaise a donné à une compagnie de chemin de fer local des subventions en terres sur l'île de Vancouver, et a, de fait, mis entre les mains d'une grande corporation tous les terrains houillers de l'île. Personne aujourd'hui ne peut acquérir ces terrains et les exploiter, et cependant, l'honorable député, qui déclare, en cette Chambre, que le gouvernement aurait dû refuser de sanctionner la charte de la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise, était un des hommes qui appuyaient l'ancienne administration, refusant d'annuler une loi qui donnait à une compagnie de chemin de fer les terrains houillers de l'île de Vancouver. Il ne lui appartient pas maintenant de dire que le gouvernement aurait dû annuler l'acte dont je vous ai parlé.

L'honorable député dit de plus que le chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau n'est pas nécessaire. Le chef réel de l'opposition dit que le chemin est nécessaire. Le chef provisoire de l'opposition n'ose pas dire qu'il n'est pas nécessaire, mais l'honorable député d'York-ouest est allé jusqu'à déclarer que cette voie ferrée n'était pas dans l'intérêt du pays, et il a dit que sur la frontière méridionale de la Colombie-Anglaise, on construisait des chemins de fer et que le chemin de fer Canadien du Pacifique, au moyen de ses voies de communication par eau, pouvait pénétrer dans les districts miniers, et qu'il n'était aucunement nécessaire de construire ce chemin. Dans quelle condition se trouve aujourd'hui cette région ? La Colombie-Anglaise est d'une richesse sans exemple, mais c'est une contrée qui ne produit rien des choses absolument nécessaires à la vie ; c'est purement et simplement une contrée minière. Nous avons là un territoire qui attirera, de tous les coins du globe, une population énorme aiguillonnée par l'appât des richesses que contient la Colombie-Anglaise. Cette population fera une immense consommation des produits canadiens et ouvrira un marché aux vieilles provinces du Canada et aux Territoires du Nord-Ouest ; et un marché nous coûtant relativement peu de chose, au moment où nous parcourons le monde afin de trouver de nouveaux débouchés pour nos produits. J'ose affirmer qu'avant peu d'années, les districts miniers de la Colombie-Anglaise auront une population de plusieurs centaines de mille âmes, une population qui demandera aux vieilles provinces du Canada, non seulement ses aliments, mais encore ses vête-

M. LISTER.

ments, et enfin toutes les choses nécessaires à la vie dans cette contrée. Nous avons dépensé des millions afin de construire une grande ligne de chemin de fer à travers ce pays, et il n'est pas juste que la population des vieilles provinces soit privée du commerce qui résultera certainement du développement de ces immenses régions. L'homme qui s'oppose à ce projet est un homme à l'esprit étroit ; il ne sait pas s'élever à la hauteur des circonstances : il ne prend pas en considération l'immense développement probable des richesses de la Colombie-Anglaise.

L'honorable député d'York-ouest nous dit que la population peut s'approvisionner dans les Etats américains qui longent la frontière méridionale de la Colombie-Anglaise. Ce n'est pas là ce qu'il nous faut. Nous voulons que la population de cette contrée minière puisse s'approvisionner dans les vieilles provinces du Canada, et il faut pour cela voiturier nos produits sur notre propre territoire, et non par la voie des Etats-Unis.

Des marchandises représentant des millions de dollars ont pénétré dans les districts miniers de la Colombie-Anglaise, mais une bien faible partie de ces marchandises venait des vieilles provinces du Canada. Les produits nécessaires aux Canadiens de cette contrée ont été achetés sur le marché des Etats-Unis et transportés par les chemins de fer américains.

Je dis donc que ce projet de prime abord est un projet d'absolue nécessité, qui portera des fruits pour l'avantage de notre population, et le gouvernement aurait oublié son devoir envers le Canada s'il ne s'était pas hâté de pousser avec vigueur la construction d'un chemin de fer qui reliera les anciennes provinces du Canada à cette contrée qui renferme des richesses merveilleuses. Mon honorable ami (M. Wallace) ajoute que la convention faite par l'ex-gouvernement valait mieux, dans les intérêts du pays, que celle proposée par le gouvernement actuel. Je nie cela. Je dis que la convention conclue par le gouvernement conservateur serait une convention onéreuse, qui serait loin de donner au peuple canadien l'avantage que lui procure celle du gouvernement actuel. En vertu de la nouvelle convention faite par ce dernier, la population du Nord-Ouest, seule, épargnera indubitablement de \$500,000 à \$750,000 par année sur les frais de transport. N'est-ce pas là un grand avantage ? Puis, en vertu du nouvel arrangement, le gouvernement de ce pays épargne au peuple pour l'avenir 50,000 acres des terrains houillers du Canada, ce qui doit, pour toujours, empêcher que l'on ne monopolise l'industrie de la houille. Et cet arrangement permet à la population du Canada occidental de fournir à la population de la Colombie-Anglaise les articles dont elle a besoin et que nous produisons.

L'arrangement conclu par l'ex-gouvernement était simplement celui-ci : Il donnait à la compagnie de chemin de fer \$5,000 par mille, et lui prêtait \$20,000 par mille de plus, en se faisant donner par cette compagnie une hypothèque sur la voie ou les obligations comme garantie de cet emprunt. Je ne doute pas que la compagnie du chemin de fer ne préfère l'arrangement conclu avec l'ancien gouvernement, car lorsque l'on prête des deniers publics à des compagnies de chemins de fer, à des commissions de havre, et autres corporations analogues, nous savons par expérience que, bien que l'on accepte une hypothèque d'une compagnie, cette

hypothèque n'est jamais payée. De fait, l'arrangement conclu par l'ex-gouvernement signifierait une addition de \$8,250,000 à la dette publique du Canada.

Durant les dernières élections, cette proposition du gouvernement conservateur a étonné le pays. Le peuple a été surpris de ce que le gouvernement empruntait de l'argent sur le crédit du pays dans le but de le prêter à une compagnie de chemin de fer, en considération d'une hypothèque sur ce chemin. La proposition de l'ex-gouvernement comportait une dépense de \$8,250,000, et l'acceptation d'une hypothèque que, j'ose le dire, dans les circonstances qui peuvent se produire, aucun gouvernement de ce pays ne serait assez fort pour faire payer, dans le cas où ni l'hypothèque ni l'intérêt ne seraient payés. L'arrangement conclu par l'ex-gouvernement comportait virtuellement qu'il donnait \$8,250,000 pour la construction de ce chemin et ne recevait rien en retour.

Le gouvernement actuel a ce chemin pour \$3,600,000, et, en outre, il a obtenu des concessions dont il est impossible de déterminer aujourd'hui la valeur. J'admets la nécessité du chemin ; j'admets que dans l'intérêt des anciennes provinces du Canada, nous devrions avoir accès à cette contrée minière, et, en admettant cela, je déclare que le gouvernement actuel mérite qu'on le félicite d'avoir soumis au parlement ce projet que devrait approuver tout homme qui porte un véritable intérêt aux affaires de ce pays.

Pourquoi nous alarmerions-nous ? L'intérêt sur ces \$3,600,000 s'éleva à plus de \$100,000 par année. Mais, chaque année, mon honorable ami, le directeur général des Postes, depuis qu'il a la direction de son ministère, par les économies qu'il réalise, épargne plus que l'intérêt à payer sur la somme qu'il nous faut emprunter pour payer cette subvention.

Outre cela, ce gouvernement a épargné \$250,000 par année en ce qui se rattache au service de steamers transatlantiques rapides, par comparaison avec la convention conclue par l'ex-gouvernement. Il n'est pas nécessaire que nous nous alarmions. Si ce pays doit être développé, s'il doit être peuplé, si cette nation est destinée à devenir une grande nation, comme nous l'espérons, alors un gouvernement ne saurait rester dans l'inaction. Il doit être progressiste, il doit être pratique, il doit être au niveau de son siècle, et s'il n'est pas cela, le peuple ne se soumettra pas à lui. Nous ne pouvons pas espérer développer ce pays par une politique d'inaction. Partout où il est nécessaire de construire des chemins de fer dans le pays, partout où il est nécessaire de réduire les frais de transport, partout où il est nécessaire d'établir des communications parfaites entre les différentes parties de ce pays, le gouvernement doit veiller à la chose, et le pays s'attend à ce qu'il le fasse.

En examinant ce projet sous tous ses aspects, je crois qu'il donnera satisfaction à tous les hommes raisonnables du Canada, et que c'est un projet qui contribuera plus que tout ce qu'on a fait jusqu'ici pour développer les ressources merveilleuses et illimitées, je crois, de cette grande province de la Colombie-Anglaise.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis bien aise, M. le président, que l'honorable député (M. Lister) ait saisi cette occasion pour répondre au moins à quelques-unes des

objections soulevées par les membres de la gauche contre ce projet du gouvernement. Moi-même, je croyais que l'attitude prise par quelques-uns de ces honorables membres de la gauche n'était guère franche ou sincère, car je sais bien qu'ils n'objectent pas sincèrement à cette législation. Au contraire, l'on était généralement d'avis que l'adoption de ce bill était opportune ; et c'était, je crois, de la part de ces messieurs qui ont combattu ce bill, une tentative très transparente d'obtenir pour eux, et probablement pour leur parti, quelques éloges de ceux qui, dans les différentes circonscriptions, seraient peut-être hostiles à l'arrangement que nous avons conclu. Or, en toute franchise, je crois qu'il aurait été préférable que ces messieurs eussent laissé adopter le bill tel que nous l'avons soumis, et qu'ils n'eussent pas fait ce que j'ose considérer comme la futile tentative de paraître résister, dans l'intérêt public, à la législation.

Je crois, en outre, qu'il fallait beaucoup de hardiesse de la part de ces messieurs pour combattre la législation et pour prétendre, par une comparaison entre le projet de l'ex-gouvernement et le projet actuel, que tous les avantages étaient en faveur du premier et contre le dernier. L'honorable député a établi une comparaison entre certains points des deux projets, et il me semble que si vous comparez ces deux projets, il ne saurait y avoir divergence d'opinion sur celui qui doit avoir la préférence. D'un côté, l'ex-gouvernement avait l'intention d'accorder une subvention de \$5,000 par mille et de prêter \$20,000 par mille, emprunt devant être garanti par la propriété qu'il devait créer, sans condition, sans stipulation, sans que l'on ait cherché à obtenir de la compagnie à laquelle cet emprunt était fait une remise quelconque des conditions dans lesquelles elle exploitait son réseau de chemin de fer au Canada, sans que l'on ait fait une seule tentative d'obtenir des concessions dans l'intérêt du commerce, dans l'intérêt de la population du Canada occidental, dans l'intérêt de ceux qui se sont plaints du fardeau que l'exploitation de ce grand chemin de fer imposait au pays.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne désire certainement pas porter le comité à croire que le gouvernement canadien n'avait pas déjà le pouvoir d'exiger ces conditions, et qu'il ne pouvait pas le faire dans le cas où des taux exorbitant auraient été exigés.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'hésite pas à dire que le gouvernement n'a pas aujourd'hui le pouvoir de faire ce que l'autorise à faire ce bill. Nous pouvions peut-être exercer le pouvoir arbitraire, car, dans un sens, le pouvoir du parlement n'est pas restreint ; mais nous ne pouvions pas, sans violer clairement un pacte solennel, incorporé dans un acte du parlement, sans être coupable d'un acte dont, à mon avis, le parlement ne commettra jamais, nous ne pouvions pas, dis-je, obtenir les concessions que l'on a obtenues par cet arrangement pour la population canadienne. Voilà ma réponse à l'honorable député. On croit généralement par tout le Canada occidental, — et je crois que ce sentiment est partagé par la population de la partie orientale — que la convention qui permet à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'imposer les tarifs qu'il lui plaît d'imposer, tant quelle ne montre pas un excédant de revenu suffisant pour payer un divi-

dende de 10 pour 100 sur son capital-actions, constitue un état de choses qui a été très attaqué et qui, croit-on, est un très lourd fardeau pour la population de l'ouest, fardeau dont elle a pendant longtemps espéré être un peu soulagée.

Je ne crois pas exagérer en disant que dans le pays, l'on est fortement sous l'impression que l'on a commis une erreur en acceptant cette condition, et que l'on éprouverait un grand soulagement en faisant annuler complètement cet arrangement. Il nous a été impossible d'accomplir cela dans son entier, mais nous avons réussi dans une certaine mesure. Nous avons pu obtenir de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique l'annulation de cet arrangement dans une mesure telle, que tout le trafic provenant d'une partie quelconque du Canada et destiné à l'ouest et tout le trafic provenant de cette contrée et destiné à une partie quelconque du Canada, ou à une partie quelconque de la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, se sont soumis aux tarifs qu'imposeront le comité des chemins de fer du Conseil privé, l'exécutif ou une commission de chemin de fer, s'il s'en forme une.

C'est une concession très importante qui, à mon avis, vaut une somme considérable, une concession que la population de l'ouest appréciera beaucoup, je crois; et si les honorables députés qui objectent à cet arrangement avaient eu des pourparlers sur la question avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ils seraient convaincus que cette compagnie, en tout cas, la considérerait comme une concession très importante, qu'elle en estimait la valeur à une somme considérable, et qu'elle n'a cédé que lorsqu'elle eut constaté que le gouvernement avait décidé qu'elle n'aurait aucune aide financière de l'Etat si elle n'acceptait pas les conditions qui étaient exigées. Établissons une comparaison entre ces deux contrats; pouvons-nous avoir de l'hésitation à dire lequel nous préférons? D'un côté, nous devons accorder à la compagnie \$20,000 par mille à titre d'emprunt, et \$5,000 par mille à titre de subvention. Cela aurait formé \$8,250,000, somme qu'il nous aurait fallu aller emprunter sur les marchés monétaires de l'univers et remettre à la compagnie. J'ai été surpris d'entendre d'honorables députés dire que cette opération n'augmentait pas la dette publique, tandis que si nous affirmions un chemin de fer et que nous consentions à payer \$200,000 par année pour cet affermage, nous augmentons la dette publique. En d'autres termes, l'on n'ajoute pas à la dette publique en étant obligé d'aller sur les marchés monétaires de l'univers et d'y émettre des obligations jusqu'à concurrence de \$8,250,000. Cela démontre seulement combien les honorables députés jugent différemment une opération, lorsqu'ils la jugent à un point de vue différent.

Et l'honorable député qui aspire à la position de chef du parti conservateur—qui le sera peut-être très prochainement—a osé affirmer que ce parti n'était pas responsable, comme parti, d'un projet soumis au parlement par le gouvernement conservateur, projet par lequel ce dernier proposait de remettre \$8,250,000 à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour construire ce chemin sans condition ni stipulation, si ce n'est qu'elle consentait à rendre l'argent. Le gouvernement avait l'intention de prêter cet argent sur la propriété qu'il devait créer, et cela, sans même chercher à obtenir que l'on soulageât la population du Canada des fardeaux qui l'accablaient, et dont elle se plai-

M. BLAIR.

gnait depuis plusieurs années. Si l'on compare ces deux arrangements, je ne crois pas que l'on puisse douter de quel côté penche la balance; et je puis soumettre une très simple épreuve relativement au contrat que l'on doit préférer. J'aimerais que vous examiniez l'opinion de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique elle-même au sujet de la question de savoir si elle prêterait \$8,250,000 à titre de prêt, consentant à rembourser l'argent, ou les conditions que nous lui avons offertes et qu'elle a acceptées. Si, après la conclusion de cette affaire, alors qu'ils n'auraient aucun intérêt à faire d'énoncé inexact au sujet de cette question, un membre quelconque du comité causait avec les fonctionnaires de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ils lui diraient qu'ils préfèrent de beaucoup le projet de l'ex-gouvernement à ceux sur lesquels nous avons insisté et qui forment la base du présent arrangement.

Or, l'on s'est plaint dans certains endroits que cet arrangement n'est pas suffisamment explicite. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a critiqué l'une des conditions parce que, a-t-il prétendu, elle n'obligeait pas le chemin de fer Canadien du Pacifique à nous transporter les 50,000 acres de terrains houillers. Cependant, l'honorable député a admis très franchement, après qu'il eut étudié la clause, que sa première idée était erronée, et qu'il était parfaitement convaincu qu'elle comprenait tout. Il est incontestable qu'elle comprend tout, car elle stipule que quelle que soit la compagnie—non pas la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seule, mais toute autre compagnie—qui reçoit la subvention en terres du gouvernement de la Colombie-Anglaise pour la construction de ce chemin, sur cette subvention en terres, 50,000 acres de terrains houillers doivent revenir au gouvernement fédéral. Il n'y aurait qu'un cas qui empêcherait le terrain de revenir au gouvernement fédéral, et ce serait le cas où le parlement ou le gouvernement de la Colombie-Anglaise retirerait la subvention en terres avant qu'elle fût gagnée, et la cas où le gouvernement de la Colombie-Anglaise refuserait de conclure un contrat avec la compagnie qui s'est engagée à construire le chemin. Dans ce cas-là, les terres seraient toujours la propriété du gouvernement de la Colombie-Anglaise, et ne passeraient pas entre les mains d'une compagnie quelconque, mais je ne crois pas que ce soit là un cas possible. Je dis donc, avec la plus grande confiance, que ce contrat couvre tous les cas.

Il y a une couple d'autres questions dont je désire parler avant de reprendre mon siège, et je suis peiné que mon honorable ami, le chef de la gauche, ne soit pas ici en ce moment. Hier—et ce n'est pas la première fois qu'il le fait dans ce comité—il a fait allusion à un énoncé que j'aurais fait, d'après lui, dans la Colombie-Anglaise, pendant le voyage que j'ai fait en cette province, l'hiver dernier, relativement à la conduite tenue par le gouvernement de la Colombie-Anglaise en donnant cette subvention considérable à la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise. L'un des ex-contrôleurs qui ont parlé après lui, a répété l'assertion faite par mon honorable ami, laquelle comportait que j'avais dénoncé la loi du gouvernement de la Colombie-Anglaise comme une transaction les plus infâmes. Or, je ne veux pas créer l'impression que, dans une circonstance quelconque, je me suis exprimé de cette manière. Je n'ai pas tout à fait oublié la position que j'ai l'honneur d'occuper, je

n'ai pas oublié que je suis responsable de chacun des énoncés que je fais comme ministre de la Couronne, mais, une fois ou deux, j'ai fait allusion à la politique, imprudente à mon avis, suivie par le gouvernement de la Colombie-Anglaise lorsqu'il a accordé cette subvention considérable à une compagnie de chemin de fer. Je n'ai pas qualifié cette conduite d'infâme, je n'ai pas employé de langage énergique, et si l'honorable député avait lu le compte rendu de ce que j'ai dit, il constaterait que, dans aucune circonstance, je ne me suis servi de paroles énergiques à ce sujet. J'ai dit seulement qu'à mon avis, la politique était imprudente et que s'il m'était donné, en ma qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux, d'adopter une législation qui protégerait le peuple contre les monopoles, je me croirais obligé de faire tout en mon pouvoir pour l'adopter et voir à ce que l'aide donnée par l'État pour la construction de ce chemin fût donnée à des conditions qui protégeraient la population contre l'existence de tout monopole. Il n'y avait certainement aucune inconvenance en cela. J'ai cru que c'était là mon devoir, et, relativement aux conditions qui ont été arrêtées entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, bien qu'elles ne soient pas aussi sévères que je l'aurais voulu, bien qu'elles ne réalisent pas toutes mes idées, je désire dire qu'à mon avis, elles offrent une protection faite à la population de la Colombie-Anglaise contre l'existence et la création de monopoles au sujet des terrains houillers et boisés. En conséquence, je crois que je puis raisonnablement prétendre avoir tenu d'une manière complète les promesses que j'ai faites sous ce rapport à la population de la Colombie-Anglaise.

L'honorable député a fait une autre allusion, et ce n'est pas la première fois que l'on parle de la chose en cette Chambre.

Il a dit que devant la population de la Colombie-Anglaise, je n'étais déclaré tout à fait opposé à ce que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique eût l'entreprise, et que j'avais donné à entendre que j'insisterais pour que ces travaux fussent exécutés comme entreprise du gouvernement. Je dirai simplement que jamais, en adressant la parole à la population de la Colombie-Anglaise, je n'ai exprimé d'idées de cette nature, ni ne suis-je engagé à suivre une politique semblable. J'ai toujours dit que le gouvernement n'avait pas examiné la question de savoir si le chemin serait construit par le gouvernement comme entreprise de l'État, ou par une compagnie, avec des subventions accordées de la manière ordinaire. J'ai dit que sur cette question, je n'étais pas autorisé à exprimer d'opinion au nom du gouvernement, et j'ai eu le soin de ne pas exprimer mes opinions personnelles. L'honorable député a osé dire avec pas mal d'assurance comment ce chemin devait être construit à mon avis et comment mes collègues m'avaient repoussé sur cette question. Il est possible qu'il possède des renseignements relativement à mon opinion personnelle, et il est possible qu'il croie ses renseignements exacts. Je ne dirai pas quelle était mon opinion personnelle sur la question : Je suppose que les cabinets ne pourraient pas exister si leurs membres ne consentaient pas, après s'être consultés avec leurs collègues, à se rendre dans une certaine mesure, tant qu'il ne s'agit pas de question de principe, à l'opinion de la majorité ; et lorsqu'il me sera impossible de le faire, naturel-

lement, je croirai de mon devoir de me retirer du cabinet. Mais je ne dis pas que la conclusion définitive à laquelle est arrivé le cabinet, je ne dis pas que la politique définitivement arrêtée aurait été adoptée si mes idées avaient prévalu. Mais je n'hésite pas à affirmer formellement que si la politique de l'ex-gouvernement sur cette question doit être l'autre alternative, je préférerais de beaucoup - et c'est ce que ferait tout homme prudent - le projet que le gouvernement soumet présentement au parlement à celui que favorisait l'ancienne administration.

Sir ADOLPHE CARON : Je demanderai au comité de m'écouter quelques instants. Ma position me permet d'exprimer complètement mes opinions sur la question maintenant soumise au comité. Je ne faisais pas partie du cabinet lorsque le premier projet a été discuté ou arrêté ; je veux parler du projet soumis à la compagnie et auquel l'honorable ministre a fait allusion comme ayant été discuté par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace). J'ose dire que les fonctions d'une opposition constitutionnelle ne sont pas de formuler la politique du pays, mais de surveiller ce qui se passe dans les intérêts du peuple et de rendre le gouvernement qui jouit de la confiance du pays responsable de ce qui est définitivement décidé.

Je suis assez constitutionnel pour me soumettre au verdict que le peuple a rendu. Le gouvernement ainsi que c'était son devoir, a fait connaître sa politique sur cette question, et aujourd'hui, nous sommes en état de la discuter. J'approuve tout à fait ce qui a été dit, savoir : que nous ne saurions faire de sacrifices trop grands pour ouvrir aux anciennes provinces de la Confédération cette contrée si riche, qui sera développée par la construction de ce chemin. En règle générale, je suis très opposé à la construction et à l'administration des chemins par l'État, non pas parce que le gouvernement ne construirait pas d'aussi bons chemins que le ferait une compagnie de particuliers, mais parce que lorsqu'un chemin de fer est sous la direction du gouvernement, il est presque certain que l'on exercera sur ce dernier une pression qui empêchera que le chemin ne soit administré comme l'administrerait une compagnie, simplement pour transporter le trafic du pays et faire rapporter des bénéfices au capital placé.

En construisant un chemin de fer, le gouvernement ne saurait prendre trop de précautions pour empêcher les monopoles. Surtout dans les circonstances particulières où se trouve ce chemin, il est nécessaire de prendre toutes les précautions. Si, d'après ce que je comprends, le Pas-du-Nid-de-Corbeau ne peut pas être accessible pour d'autres chemins de fer, vu ses conditions topographiques, alors, on espère, pour l'avenir de cette contrée, que le gouvernement fera des arrangements qui empêcheront que ce pas ne tombe entre les mains d'un monopole. On devrait en permettre l'usage à d'autres chemins de fer dans des conditions raisonnables, afin qu'ils puissent aussi contribuer au développement de la richesse du pays.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a dit que toutes les précautions ont été prises à ce sujet. Je suppose que ces conditions sont réellement stipulées dans le bill, et que le contrat est entouré des précautions qu'il est nécessaire de prendre. Nous savons que dans le passé il a été fait des plaintes, dont quelques-unes sont probablement

raisonnables, et d'autres probablement très exagérées, contre le tarif exigé par le chemin de fer Canadien du Pacifique pour le transport de marchandises sur son chemin. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit qu'il serait extrêmement difficile de toucher aux conditions en vertu desquelles le chemin de fer Canadien du Pacifique a été construit, conditions qui ont été accordées à la compagnie à ses débuts. Ces conditions étaient nécessaires, afin d'assurer la construction du chemin qui a tant contribué au progrès du Canada.

Mais il importe que cette nouvelle ligne soit mise sous la protection du gouvernement afin qu'il ne soit pas possible que l'on en fasse un monopole. Ces conditions étant établies, comme je l'ai déjà dit, je ne crois pas qu'il puisse exister de raison qui s'oppose à ce que la construction de ce chemin soit confiée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette compagnie a prouvé qu'elle peut parfaitement construire un chemin de fer, et je ne doute pas qu'elle ne construise cette ligne importante d'une manière satisfaisante pour le public.

Je ne désire pas entrer dans les détails de l'arrangement. Je n'ai pas cherché à comparer les deux contrats, si ce n'est très à la hâte. Le point principal qui m'a paru important n'était pas de discuter la politique ministérielle, mais je considérerais que cette politique doit être laissée au gouvernement qui, par sa majorité, dirige cette Chambre et qui doit porter la responsabilité de cet acte. Mais lorsque le temps sera venu de soumettre les résultats de sa politique à la discussion publique, alors, il sera temps de la discuter d'après ses résultats, alors, il sera temps pour nous de prendre l'attitude que nous jugerons juste et convenable et de démontrer, si nous le pouvons, que sa politique n'a pas été aussi favorable au développement du Canada que celle que nous avons favorisée pendant tant d'années, alors que nous siégeons à la droite de l'Orateur. Je désire simplement dire à mes collègues qui siègent en arrière de moi et à cette Chambre, sans m'engager à appuyer la politique du gouvernement, que je suis favorable au bill tel qu'il est, pourvu, comme l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux l'a déclaré, que l'on y mette des restrictions qui empêcheront que cette ligne importante ne tombe entre les mains d'un puissant monopole qui, par le tarif imposé pour le transport des marchandises, etc., mettra obstacle au développement du pays sur lequel nous comptons tant pour l'avenir du Canada.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations de l'honorable député de la circonscription des Trois-Rivières et Saint-Maurice (sir Adolphe Caron), et je suppose qu'en l'absence de l'honorable député d'York (M. Foster), il parle comme chef de l'opposition.

Sir ADOLPHE CARON : Je parle pour moi.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Alors, il est regrettable qu'à cette phase, l'une des dernières de cette importante législation, l'honorable député d'York ne soit pas présent pour dire dans quelle mesure il approuve ce projet. L'absence de l'honorable député d'York en cette circonstance particulière et en ce moment particulier semble significative.

Sir ADOLPHE CARON.

Durant plusieurs semaines, lui et plusieurs de ceux qui l'entourent ont critiqué cette législation de façon à porter le public à croire qu'ils luttaient désespérément pour les intérêts du peuple. Mais lorsqu'ils sont sommés, lorsque l'honorable député d'York est sommé de dire si ce projet comme politique, non pas dans tous ses détails, est convenable, il quitte cette salle au milieu de ce débat, au lieu de rester ici et de dire ce qu'il pense de la législation dont l'on demande maintenant l'adoption définitive. Nous voyons aussi l'honorable député de Trois-Rivières (sir Adolphe Caron) suivre les traces de l'honorable député d'York et agir à peu près de la même manière. Il est agréable de savoir au moins que l'honorable député approuve la politique du gouvernement au sujet de cette importante législation. C'est un projet de grande importance, les conséquences s'en feront sentir longtemps après la disparition de la génération actuelle, et, dans ces circonstances, il est agréable de voir qu'un membre aussi éminent de l'opposition approuve le grand principe que comporte la proposition maintenant soumise au comité. Pourquoi sommes-nous réunis en comité ? Nous ne sommes pas réunis en comité pour nous occuper de principes, mais pour nous occuper de détails ; c'est lorsque nous sommes en comité que chaque député doit porter son attention sur les détails.

Si jamais législation demandant l'attention sérieuse de tous les députés a été présentée au parlement, c'est bien le bill maintenant soumis au comité, dont chaque membre est tenu de porter son attention sur les détails afin qu'on entoure le projet de toutes les sauvegardes auxquelles l'honorable monsieur fait allusion. Cette législation et tous ses détails sont devant l'honorable député depuis un mois, et, à titre de membre du comité, il a un devoir à accomplir, et je lui demande maintenant de dire si, dans cette proposition, il trouve quelque chose qui, d'après lui, devrait en être retranché, ou s'il y a des choses qu'elle ne contient pas et qui devraient y être insérées avant qu'elle devienne loi.

Nous sommes maintenant à l'heure des dernières phases, mais nous pouvons cependant examiner les objections, nous pouvons encore peser toutes les recommandations que l'on nous fera. Au lieu de prétendre que ce sont là de simples généralités, le député de Trois-Rivières devrait maintenant signaler, avant que le bill soit adopté, quels défauts, s'il en est, il renferme d'après lui. Je lui demanderai : Est-il satisfait des détails ? Peut-il faire quelques recommandations en ce qui s'y attache ? Je suis sûr que le gouvernement les recevra avec plaisir et les examinera avec beaucoup d'attention si elles sont destinées à favoriser le bien-être public. Je suis désireux de savoir s'il renferme quelques défauts. Je désire sous tous les rapports protéger les intérêts du public ; de sorte qu'à mon avis, le député de Trois-Rivières devrait donner son opinion au comité au sujet du bill.

Si le projet renferme quelques points faibles, si l'honorable député n'a aucun conseil à donner, si comme avocat et comme ancien membre du parlement, il ne peut rien signaler qui puisse le perfectionner, alors, je crois que nous pouvons supposer avec raison qu'il l'accepte dans son ensemble, politique, détails et tout ce qu'il renferme.

Sir ADOLPHE CARON : Je crains que l'honorable ministre n'ait guère compris mon discours.

Quant à donner des conseils à l'honorable ministre, j'ai obtenu si peu de succès dans le passé, que je ne voudrais pas oser lui en donner. Il est très difficile de convaincre l'honorable ministre qu'il a tort.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Je suis accessible à la persuasion.

Sir ADOLPHE CARON : C'est possible, mais il arrive très rarement qu'il le prouve ; en conséquence, je n'oserais pas conseiller l'honorable ministre. Mais je crois que le peu de paroles que j'ai dites étaient favorables au bill. Or, l'honorable ministre ne saurait m'en imposer comme il a cherché à le faire. Je suis parfaitement libre, je crois, d'exprimer comme je le désire mon opinion sur un bill, et si je ne puis pas convaincre l'honorable ministre, j'en suis peiné. Toutefois, je suis généralement mes propres idées lorsqu'il s'agit de question de ce genre ; je n'ai pas besoin de consulter l'honorable ministre sur la manière dont je dois exprimer ces idées sur toute matière se présentant devant le parlement.

M. CLANCY : Le directeur général des Postes semble désirer que chaque membre de ce comité fasse connaître ses opinions au sujet de ce bill. Or, il est manifeste qu'il n'y a pas de divergence d'opinion en cette Chambre sur la question de savoir si ce chemin devrait être construit comme entreprise de l'Etat, ou par une compagnie de chemin de fer. Le projet de l'ex-gouvernement était analogue à celui que les honorables membres de la droite ont adopté, savoir, qu'une compagnie de chemin de fer devait entreprendre la construction du chemin plutôt que le gouvernement.

Mais nous arrivons à une autre question importante, celle de savoir si le présent projet est bon et si la première offre faite par le gouvernement conservateur est meilleure ou pire que celle dont l'on demande aujourd'hui l'adoption. Je n'hésite pas à dire que les objections soulevées contre la première offre sont imaginaires, elles sont chimériques, pour employer une expression peu sévère. Le député de Lambton-ouest (M. Lister) jette du discrédit sur la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas hésité à dire à peu près la même chose ; ils doutent que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique soit capable de rembourser les \$20,000 par mille qui seraient prêtés en sus des \$5,000 par mille devant être donnés à titre de subvention. J'aimerais que le ministre des Chemins de fer et Canaux dise si, à son avis, l'on peut douter le moins du monde que cette grande corporation est capable de rembourser les \$20,000 par mille dont on a proposé l'emprunt.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'hésiterais pas à dire qu'à mon avis, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pourrait répondre à une demande de ce genre. Je ne l'ai pas dit, mais je suis tout à fait disposé à le dire aujourd'hui. Le prêt de huit millions et quart des deniers publics sur une entreprise qui devait être exécutée avec cet argent était un projet très peu pratique, et c'était réellement demander au pays de courir tous les risques de l'entreprise sans pouvoir en réaliser de bénéfices, dans le cas où elle réussirait.

M. BELL (Pictou) : Je crois que le chiffre exact n'était pas huit millions et quart, mais \$6,600,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si vous multipliez 330 milles par 25,000, vous aurez environ huit millions et quart.

M. BELL (Pictou) : Oui, si l'honorable ministre considère le prêt et la subvention comme deux choses distinctes. Je les ai réunis, parce que tous les deux seraient tirés du trésor public.

M. CLANCY : Je comprends difficilement ce que l'honorable ministre cherche à établir. Il a dit au comité qu'à son avis, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pourrait répondre. En admettant cela, il n'est pas obligé de compter sur la garantie que comporte le projet même. Il me semble que ce n'est pas un bon argument. L'honorable ministre a accepté la garantie d'une grande corporation. Il admet que cette garantie est parfaitement donnée, il admet que la compagnie est solvable. Mais pourquoi insister sur le point que vous prenez seulement cela comme garantie ? Cette prétention est absolument futile. Si ces fonds avaient été prêtés à une corporation n'ayant aucune position dans le pays, l'argument de mon honorable ami aurait peut-être une base sérieuse. Mais il admet que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est solvable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Clancy) affirme-t-il qu'il serait plus avantageux pour nous de donner au chemin de fer Canadien du Pacifique \$5,000 par mille et de lui prêter \$20,000 par mille en sus des subventions et autres privilèges et concessions qu'il pourrait avoir ? Si l'honorable député veut demander cela sérieusement, je ne doute pas qu'il ne nous soit possible de l'examiner.

M. CLANCY : L'honorable ministre expose sa propre thèse. Il n'a pas dit au comité que le prêt de \$20,000 par mille devait être remboursé au taux de 3½ pour 100. Il n'a pas dit, non plus, au comité, que le gouvernement pouvait emprunter cet argent à un taux moindre ou à 3 pour 100.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas à 3 pour 100.

M. CLANCY : On a dit que cet argent pouvait être emprunté à 3 pour 100. L'écart entre 3 et 3½ par 100 réduisait la subvention de \$5,000 par mille à environ \$2,500 par mille. Si cette proposition est juste, alors, laissant de côté pour le moment la question relative à la concession des terrains houillers, l'honorable ministre admettra que ce marché aurait été infiniment préférable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne l'aurait pas été, toutefois, si nous ne pouvions pas retirer notre intérêt.

M. CLANCY : Je crois que cela est tout aussi exact que l'autre calcul que l'honorable ministre a fait et qu'il a soumis, mais qu'il n'a pas expliqué. Il est raisonnable de conclure que l'on pouvait emprunter l'argent à 3 pour 100. On ne saurait douter que ce marché n'eût été préférable en ce qui concerne cette partie.

Examinons maintenant la question de monopole des terrains houillers. On me dit que l'étendue des

terrains houillers est presque illimitée. Je suis en outre informé que là où les terrains houillers sont éloignés des voies de communication, ils n'ont absolument aucune valeur. Mes renseignements portent que, lorsqu'ils sont éloignés des chemins de fer, ils n'ont aucune valeur dans cette contrée.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Supposons que vos renseignements ne soient pas fondés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La proximité des chemins de fer serait nécessaire, je crois, pour leur donner de la valeur, mais il y en a tant, que vous ne sauriez leur donner de la valeur à tous. Leur valeur serait dans un monopole, si un monopole existait.

M. CLANCY : S'il y en a autant que le dit l'honorable ministre, est-il juste de supposer qu'il y aurait un monopole ? On peut aujourd'hui avoir accès à ces terrains houillers assez facilement, en partie par terre et en partie par eau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La population de cette contrée craignait sérieusement qu'il n'y eût un monopole.

M. CLANCY : Si cette population n'a jamais été alarmée, elle le sera lorsqu'elle lira les discours de l'honorable ministre. Elle arrivera à la conclusion qu'elle a échappé à un grand monopole, mais l'honorable ministre vient de dire qu'il y a une si grande quantité de terrains houillers dans cette contrée qu'un monopole n'est pas possible, et, par conséquent, un monopole ne peut se former que si les communications par chemin de fer sont désavantageuses.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y aurait eu un monopole si nous avions traité avec une seule compagnie.

M. CLANCY : On me dit que quand bien même une seule compagnie en posséderait une quantité considérable, elle ne les posséderait pas tous.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout ce terrain, dans cette partie de la contrée et le long de la formation houillère, passe à la compagnie à titre de subvention pour la construction du chemin. Cela comprendra les terrains houillers tout comme les autres.

M. CLANCY : Ce ne serait que dans une partie. Mais le fait est qu'une grande compagnie ne posséderait ces terrains pour le simple plaisir de les posséder ; elle doit les posséder pour en retirer des bénéfices. Il n'y a rien qui indique que ces hommes pourraient créer un monopole, car s'ils espèrent pouvoir réaliser des bénéfices de ces terrains houillers, ils doivent compter sur leur développement. Si ces terrains ne sont pas exploités dans une mesure considérable, ils ne retireront aucun profit, et bien que les hommes soient prêts à créer des monopoles, je ne vois rien qui indique que la chose soit possible en ce qui concerne ces terrains, car c'est contre tous les intérêts des possesseurs actuels.

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

M. CLANCY : Mais c'est une des conclusions naturelles auxquelles vous arrivez.

M. CLANCY.

Puis, examinons ce qui a trait au tarif de transport. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dit que ce serait violer le contrat que de chercher à rejeter la disposition qui empêche la réduction des tarifs de transport avant que les bénéfices aient dépassé la limite de 10 pour 100. Ce pays est d'avis que le moment est venu où cette restriction ne peut plus être continuée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Justifieriez-vous l'abrogation de cette clause sans aucune considération de compensation ?

M. CLANCY : C'est une autre chose. La question relative à une compensation est indépendante de ma prétention, car elle ne comporte pas la question de savoir si nous devrions abroger absolument cette disposition, et cela, sans compensation. Le temps arrive où nul membre de cette Chambre ne pourra se dissimuler derrière ce qu'il considère comme l'obligation où se trouve le gouvernement de ne pas rejeter la disposition qui empêche la réduction des tarifs de transport. Je dis que le temps arrive, et ce n'est pas là une disposition que l'honorable ministre peut donner comme l'une des bonnes dispositions du contrat, car il est obligé de voir à ce que, vu cet état de choses, nous nous efforcions d'affranchir le peuple d'une chose aussi dangereuse.

Il y a deux ou trois choses sur lesquelles nous avons insisté très fortement en faveur de la proposition du gouvernement ; d'abord, la possibilité d'un accaparement des terrains houillers ; ensuite, l'aide que vous donnez à la population par les tarifs de transport ; et, en troisième lieu, les avantages du contrat projeté, comparativement à ceux accordés par le projet de l'ex-gouvernement. Ces raisons apportées pour l'adoption du bill disparaissent lorsqu'on les examine attentivement. L'honorable ministre invoque ces motifs comme moyens principaux, mais je dois dire que, quant à moi, je me croix parfaitement libre. Je ne connais aucune raison valable qui puisse me faire accepter l'idée que le contrat qu'il a passé est excellent, ou qu'il vaut celui qui avait été préparé par l'ex-gouvernement. Tous les avantages qu'on lui attribuait sont disparus les uns après les autres, et il est possible que ce contrat n'offre pas autant d'avantages que l'ancien.

M. OLIVER : Je demanderai à l'honorable ministre des explications au sujet de certaines clauses du contrat. La valeur de ces clauses est subordonnée à la manière dont elles seront appliquées. Quant aux droits de circulation qui seront accordés aux autres chemins de fer, la subvention que le gouvernement accorde à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sera-t-elle prise en considération dans la fixation de la somme que ces chemins de fer devront payer pour se servir du chemin ? Ou, est-ce que l'on prendra le coût total du chemin comme base du calcul ? C'est-à-dire que lorsqu'une compagnie demandera à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique le droit de passer sur son chemin, la Compagnie du Pacifique et cette autre compagnie devront comparaître devant le gouvernement ou une commission, et il s'agira de décider quelle proportion du coût primitif devra être payée par la seconde compagnie. Sera-ce une proportion du coût total, ou seulement une proportion de ce que la Compagnie du chemin de fer

Canadien du Pacifique aura réellement déboursé ? En d'autres termes, le pays en général profitera-t-il de l'argent que nous payons maintenant pour le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau par le moyen d'autres chemins de fer ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je faisais partie du tribunal chargé de décider la question que l'honorable député (M. Oliver) vient de poser, et si j'avais à décider quelle compensation devrait être accordée à la compagnie principale, comme je l'appellerai, je n'éprouverais aucune difficulté à arriver à une conclusion. Je n'ai pas la prétention de dire sur quel principe les autres membres d'une commission ou du tribunal se baseraient pour interpréter ces pouvoirs. Je veux simplement faire connaître mon opinion. Je crois qu'il serait à propos d'examiner le coût réel payé par la compagnie elle-même pour la construction de son chemin, après en avoir déduit la somme qu'elle a reçue du gouvernement. Et je crois que ce serait là une juste base de calcul. Je ne crois pas, cependant, en ce qui a trait à ce chemin, qu'il soit juste de déduire \$11,000 par mille, car je suis d'avis que nous n'accordons pas plus qu'une subvention ordinaire de \$6,400 par mille pour sa construction. La balance, nous la donnons en considération d'autres concessions que nous fait la compagnie, et qu'elle a droit de nous refuser. Et nous regardons ces avantages comme très considérables.

M. OLIVER : Cette question a une très grande portée. Il ne s'agit pas seulement du droit de circulation qui pourrait être accordé à d'autres chemins de fer, mais il s'agit aussi de faire régulariser le tarif par une commission. Au moment où nous allons voter ce crédit considérable, ce serait une excellente chose de décider cette question. J'admettrai la prétention de l'honorable ministre (M. Blair) portant qu'une partie seulement de cet argent est réellement affectée à la construction, et que l'autre partie est donnée pour les concessions faites par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je prétends que la compagnie n'a pas le droit de faire valoir le montant qu'elle pourra avoir reçu dans aucune de ses transactions avec le gouvernement, soit en fixant le tarif, soit en accordant le privilège de circulation à d'autres chemins. C'est là un principe important et je prends la liberté de dire qu'il devrait être arrêté maintenant, et ne pas être laissé à une commission qui serait nommée plus tard.

Voilà en quoi consiste la valeur des concessions accordées en ce qui concerne les pouvoirs de circulation et la fixation du tarif. Nous n'avons pas le droit de diminuer les justes profits auxquels ont droit les actionnaires ou les porteurs d'obligations du chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais nous avons certainement le droit d'assurer à la population de cette contrée des profits qui compenseront l'argent qu'elle débourse. Je prétends que c'est le moment d'affirmer ce principe, et, si c'est possible, je désire que la chose se fasse maintenant. Au moment où je parle, la chose est décidée dans un sens ou dans l'autre.

Il est impossible que ce marché ait été conclu en laissant cette question de côté. La question a été décidée pour ou contre nous. A tout contrat, il y a deux parties, et quelle que soit notre manière

de voir, si la compagnie le comprend différemment, sa manière de voir vaudra la nôtre lorsqu'il s'agira de régulariser le tarif. Nous voulons savoir maintenant quelle valeur nous recevons en échange de l'argent que nous déboursons pour ce privilège de circulation et ce tarif.

Je veux poser une autre question. Le pouvoir de régulariser le tarif s'applique-t-il au transport des voyageurs et des marchandises ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'applique aux deux.

M. OLIVER : Alors, je saisisrai cette occasion pour signaler à l'attention du ministre un autre fait. Je veux parler du tarif du transport des voyageurs. Jusqu'à un certain point, la chose est d'un intérêt local, mais je désire appeler l'attention de la Chambre pendant quelques minutes. Le district de la Kootanie a besoin d'ouvriers pendant la présente période de développement. La partie septentrionale de l'Alberta est un champ de colonisation. Actuellement, un certain nombre de ceux qui se sont fixés dans le nord de l'Alberta ne sont pas riches.

Ce qui empêche de coloniser rapidement et avec succès cette partie du pays, c'est qu'il n'y a là pour les colons aucun emploi rémunérateur en dehors de la culture des terres. C'est-à-dire qu'un homme ne peut se livrer à aucun autre emploi et se procurer de l'argent. Si le gouvernement voulait s'occuper de cette question de tarif de transport des voyageurs, et obtenir une réduction pour le transport des journaliers entre l'Alberta septentrionale et la Kootanie, cela aurait un double avantage. Ce serait avantageux pour la Kootanie qui aurait des travailleurs à bon marché, et ce serait aussi avantageux pour les établissements agricoles de l'Alberta où la classe pauvre pourrait obtenir du travail, ce qu'elle ne peut se procurer aujourd'hui à cause du prix élevé du transport. Je demanderais au ministre d'étudier ce point lorsque sera fixé le tarif pour le transport des voyageurs. C'est une question importante. La partie colonisable de l'Alberta septentrionale est plus étendue que la partie actuellement colonisée de la province du Manitoba, et le fait de fournir un travail rémunérateur aux colons qui vont s'y établir est des plus importants au point de vue de la colonisation de cette partie du pays. Aujourd'hui, les travailleurs employés dans la Kootanie viennent des Etats-Unis. La distance est courte et le tarif de transport peu élevé. Ces travailleurs s'en retournent, et nous les perdons. Il vaudrait autant profiter de ces travailleurs en favorisant la colonisation de notre pays. Mais nous ne pouvons y arriver qu'en obtenant une réduction du tarif de transport des voyageurs ; ce que nous n'obtiendrons pas par les moyens ordinaires.

Le bill est rapporté.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité pour étudier certaines résolutions relatives à certaines subventions accordées à des compagnies de chemins de fer et relatives à la construction de chemins.

(En comité.)

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je ne crois pas que le comité

juge qu'il soit nécessaire que je donne de longues explications au sujet de ces résolutions. Dans le passé, on ne l'a pas fait, et je ne crois pas que la chose soit nécessaire aujourd'hui. Le comité a probablement remarqué que dans ces résolutions, l'on s'est départi de la forme sous laquelle elles étaient ordinairement soumises.

Les subventions que nous demandons peuvent être comparées avec avantage à celles que l'on a demandées durant les sessions précédentes. En général, on trouvera que ce que nous demandons au parlement est excessivement modéré, et le montant total est moindre que ce que l'on a déjà demandé plusieurs fois. Je remarque cependant que les journaux de l'opposition ont beaucoup critiqué, parce que nous demandons d'aussi fortes subventions pour les chemins de fer; et ces critiques m'ont amené à examiner quelle comparaison l'on pouvait établir entre nos subventions et celles accordées par nos prédécesseurs. Je me crois parfaitement justifiable de dire que le montant mentionné dans nos résolutions est plutôt au-dessous qu'au-dessus des montants contenus dans les résolutions analogues soumises antérieurement au parlement. D'abord, je ferai observer qu'une grande partie des crédits que nous demandons ont déjà été soumis au parlement et ont reçu son approbation, et qu'ils doivent être votés de nouveau. Sur le montant total que nous demandons, au moins \$2,140,000 doivent être votés de nouveau, ce qui ne laisse guère plus de \$2,000,000 qui doivent être votés pour une première fois.

C'est pourquoi je ne me propose pas d'entrer dans les détails au sujet de ces items, à moins que la chose ne devienne nécessaire plus tard, ou qu'un député ne désire des renseignements qu'il me serait possible de lui donner au sujet des différents crédits. Le comité a remarqué que nous ne nous proposons pas de suivre le mode jusqu'ici suivi généralement, et d'une manière plus générale que sage, celui de garantir l'intérêt—de garder entre nos mains ces subsides, ou de recevoir les subsides accordés par les gouvernements provinciaux, de les garder comme fonds garantissant de payer ces montants par versements annuels ou semi-annuels, d'intérêt. Nous avons abandonné ce système, car nous croyions qu'il donnait un caractère non autorisé à l'entreprise au sujet de laquelle ces paiements sont faits. Je crois qu'il serait mal de contribuer ce système. En conséquence, nous avons résolu de l'abandonner complètement, et d'accorder purement et simplement des subsides.

Nous avons l'intention de donner à toute compagnie une somme de \$3,200 par mille, mais nous avons stipulé, non pas comme semblent le croire certaines personnes, qu'un chemin de fer qui aura coûté plus de \$15,000 par mille recevra un subside de \$6,400, mais que si un chemin de fer coûte plus de \$15,000 par mille, il recevra une proportion de ce montant au delà de ce chiffre. Il recevra une proportion de cet excédant sur \$15,000 jusqu'à ce qu'il ait droit à \$6,400; au delà de cette limite, aucun subside ne sera accordé.

M. BELL (Pictou) : \$3,200 par mille seront accordés à un chemin qui coûte \$15,000 par mille. J'aimerais savoir comment le ministre arrive à l'autre résultat. Sur tout excédant de \$15,000 par mille, le gouvernement payera 50 pour 100. Il me semble compris que lorsqu'un chemin coûtera \$15,000 par mille, il recevra \$3,200; pourquoi la même

M. BELL.

proportion n'existe-t-elle pas lorsque le coût excède \$15,000? Pourquoi le gouvernement paie-t-il 50 pour 100 sur tout excédant de \$15,000?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est assez difficile, l'honorable député en conviendra, d'établir une règle d'application mathématique, scientifique, logique, ou même qui soit dans son application juste pour tous les chemins de fer. Dans le passé, l'on n'a fait aucun effort pour appliquer un principe quelconque au sujet des subventions accordés aux chemins de fer, et nous nous efforçons maintenant d'établir un principe qui sera appliqué universellement et qui, dans tous les cas, pourra être appliqué d'une manière claire dans des conditions analogues. Je ne saurais dire au comité que cette limite de \$15,000 est la plus sage que l'on puisse adopter, ou que tous les hommes sages conviendront que le subside de \$3,200 devra être accordé, mais il nous fallait fixer une limite, et nous avons cru que \$15,000 se rapprochaient autant que possible de ce qui est juste et raisonnable dans son application générale. Nous avons cru que \$15,000 étaient à peu près la limite extrême du coût d'un chemin de fer ordinaire, et je suis porté à croire que notre opinion à ce sujet s'accordera avec celle de tous les membres de la gauche. Je crois qu'ils admettront qu'une entreprise de chemin de fer dans une partie du Canada qui le mérite, entreprise qui sera dispendieuse, a droit de recevoir un encouragement libéral.

La localité elle-même ne doit donner à aucune entreprise particulière des avantages qu'une autre entreprise n'a pas, pourvu qu'elle le mérite d'ailleurs. L'influence politique ne peut être adoptée comme seul critérium. Et lorsque je parle d'influence politique, je n'en parle pas dans un sens général, mais individuel. Si j'exerce de l'influence sur mes collègues, ou si quelque député exerce une forte influence sur le gouvernement, il ne saurait lui être permis de demander à ce dernier de donner \$6,000, ou peut-être \$10,000 de subventions à un chemin de fer qu'il désire voir construire dans son comté, et qui, sans cela, ne devrait recevoir qu'une subvention moins élevée. Il n'y a pas de raison pour que le gouvernement demande au parlement d'accorder \$6,400 ou \$10,000 à un chemin de fer, parce qu'un député qui favorise le projet a de l'influence. Les subventions accordées aux chemins de fer de ce pays ne doivent pas l'être d'après un pareil principe. Nous devons établir un principe qui, judicieusement appliqué, ne donne pas la même mesure de justice dans tous les cas, mais qui, règle générale, sera plus équitable pour tous et permettra au gouvernement de traiter toutes les demandes de la même manière.

Qu'est-il arrivé dans le passé? En parcourant les subventions accordées aux chemins de fer, je vois qu'il existe une très grande diversité entre les montants accordés à telle compagnie et ceux accordés à telle autre, sans qu'il y ait de raison tangible pour expliquer les distinctions. Je trouve que \$3,200 par mille sont les subventions généralement accordées; mais je vois aussi que certains chemins de fer, dont la construction n'était pas plus dispendieuse que celle de plusieurs autres qui n'avaient reçu que \$3,200, ont reçu des subventions plus considérables, les uns \$5,000, \$5,161, les autres \$6,000 et \$6,400, et quelques-uns, \$12,000. Ces crédits varient tous de \$3,200 à \$12,000, et je défie

n'importe quel député de trouver une différence quelconque dans le coût et la valeur de ces diverses entreprises.

Voici maintenant une chose que tendra à établir l'application d'un principe fixe. Les honorables députés savent tous qu'il n'y a pas une seule entreprise de chemin de fer, dans une partie quelconque du Canada, qui ne soit considérée par la population qui y réside comme ayant autant et même plus de mérite que n'importe quel chemin de fer dans toute autre partie du pays. Cette population agissant sous l'empire de cette opinion devient mécontente, lorsqu'elle s'aperçoit que son entreprise si importante n'obtient qu'un subside de \$3,200 par mille, tandis qu'une autre qui n'a pas plus d'importance reçoit une subvention de \$8,000, ou de \$10,000 par mille. N'est-il pas sage de la part du gouvernement de se retrancher, si c'est possible, derrière un principe et de pouvoir répondre à toutes les demandes en disant : Nous traitons votre chemin de fer d'après le même principe que tous les autres ; nous n'avons peut-être pas atteint la perfection dans les chiffres que nous avons fixés, mais nous vous traitons exactement comme tous ceux qui ont demandé des subventions ? Je crois et le gouvernement croit qu'il est très avantageux d'avoir un principe solide sur lequel on peut s'appuyer, et nous croyons l'avoir découvert, et nous l'avons incorporé dans les propositions maintenant soumises au comité. Et nous croyons qu'en appliquant ce principe, il n'existe aucune bonne raison qui permette de croire que l'on demandera au parlement d'accorder plus d'aide aux chemins de fer généralement qu'il n'en a été donné sous le régime du laissez-faire qui a existé jusqu'ici. Nous croyons que la plus grande partie des chemins de fer qui, vraisemblablement, seront construits avec l'aide du gouvernement, le seront pour moins de \$15,000 par mille. Et nous disons que la compagnie ne sera pas portée à dépenser plus de \$15,000 par mille pour son chemin, si ce chemin peut être construit pour une somme moindre, pour la raison bien simple qu'aucun capitaliste ne dépensera \$1,000 pour en recevoir \$500. Nous ne donnons que 50 pour 100 sur l'excédant de \$15,000, et à moins que l'entreprise n'exige réellement pour être complétée un montant plus élevé, il n'est pas probable que la limite de \$15,000 par mille soit dépassée. Autant que je puis le voir, il n'existe aucune raison qui porte à dépasser ce montant. A cette proposition, nous en avons ajouté une autre que dans certains endroits l'on considérera comme imposant un fardeau déraisonnable aux chemins de fer ; c'est la condition que toute compagnie qui recevra une subvention de \$6,400, ou plus de \$3,200, sera obligé de transporter gratuitement les malles de Sa Majesté durant de longues années. J'espère que le parlement approuvera cette proposition. J'espère qu'elle s'imposera à nos amis de la gauche.

Ordinairement, l'opposition critique beaucoup tout ce que fait le gouvernement ; mais lorsqu'il s'agit de subventions destinées à des chemins de fer, il règne une unanimité remarquable. Ces subventions ne soulèvent que peu d'objection ; c'est du moins mon impression. J'espère que dans cette forme, cette proposition s'imposera au parlement, et j'ai tout lieu de croire qu'il n'y a qu'un très petit nombre de chemins de fer, compris dans la liste maintenant soumise au comité, qui demanderont plus que le subside minimum. Il y en a un, cependant, qui, sans aucun doute, le demandera :

c'est le chemin de fer traversant la région de la rivière de la Pluie. Il est possible qu'il y en ait d'autres, mais dans le moment, je n'en connais pas. Je crois pouvoir dire au comité qu'ils seront très peu nombreux, et qu'il n'y aura aucun chemin qui ne le mérite et qui n'ait droit de recevoir ce que nous lui accordons.

L'honorable député (M. Sproule) a posé une question raisonnable, à laquelle je veux répondre avant de reprendre mon siège. Il demande comment nous avons l'intention d'appliquer la proportion sur l'excédant de \$15,000 par mille. Cette question a été l'objet d'une étude sérieuse. Et nous croyons avoir mis dans cette résolution toutes les précautions que nous avons pu trouver et qui sont nécessaires pour que l'esprit et l'intention de cette résolution soient appliqués d'une manière certaine. D'abord, nous stipulons qu'aucune subvention dépassant \$3,200 ne sera accordée, à moins que le gouvernement ne soit convaincu non seulement que le coût de la construction du chemin a dépassé \$15,000 par mille, mais que la dépense a été réelle et non fictive, et non seulement réelle, mais encore nécessaire. Avant d'accorder le maximum du subside, ou une partie quelconque de ce subside demandé par un chemin de fer, nous exigeons que l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et l'exécutif soient convaincus qu'il y a eu une dépense réelle, raisonnable et nécessaire excédant \$15,000 par mille. Nous stipulons que l'ingénieur en chef fera ou fera faire une étude convenable du cas. Des honorables députés croiront peut-être que nous imposons au ministère des Chemins de fer et Canaux une lourde charge ; à la vérité nous imposerions une lourde charge au ministère des Chemins de fer et Canaux si un grand nombre de chemins de fer devaient coûter au delà de \$15,000 par mille, contrairement à ce que j'ai prévu ; et si un grand nombre de chemins de fer devaient avoir droit au chiffre maximum.

Je l'ai dit : Je crois que bien peu de chemins de fer auront droit au chiffre maximum, et c'est parce que c'est là mon opinion que je ne crois pas que les devoirs que j'impose à mon ministère soient très onéreux. A mon avis, l'application de cette clause ne rencontrera pas de difficultés, ou, du moins, de difficultés insurmontables. L'ingénieur en chef pourra se convaincre, non pas nécessairement en examinant le chemin lui-même, mais en faisant faire l'examen du chemin par quelque membre du personnel des ingénieurs, lequel fera rapport, comme par le passé, pour permettre à la compagnie de recevoir ses subventions. Lorsque ce rapport sera fait, si l'on trouve que la demande est faite en raison d'une dépense qui, d'après la connaissance que l'ingénieur en chef ou son personnel, ou le ministère a du pays, paraît excessive, alors une inspection sera faite, et nous demandons la production de données sûres pour nous faire connaître la nature exacte de cette dépense et nous convaincre que toutes les conditions ont été remplies. Ce rapport, qui passera par les mains du ministre, sera ensuite soumis à l'exécutif, me paraît offrir toutes les garanties que le parlement croit nécessaires pour assurer l'application convenable de ce principe.

M. SPROULE : J'aimerais dire quelques mots relativement aux subventions accordées aux chemins de fer. Evidemment, le ministre des Chemins de fer et Canaux ne connaît pas le programme adopté

par un groupe de son parti, les Patrons, aussi bien que le connaissent quelques-uns des députés de l'Ontario, car s'il l'avait connu aussi bien que ces députés, il lui aurait été impossible d'adopter cette politique sans se mettre en contradiction directe avec ce programme, car les Patrons sont opposés à ce que l'on accorde des subventions à tous les chemins de fer. Plusieurs membres distingués du parti libéral, aux dernières élections, ont admis devant le public qu'ils approuvaient le programme des Patrons; ils ont dit qu'ils combattaient pour ce programme depuis des années. Or, l'un des articles de ce programme stipulait que l'on ne devait accorder aucune subvention aux chemins de fer. Le directeur général des Postes, je crois, a publiquement déclaré, plusieurs fois, que le programme du parti libéral et celui des Patrons étaient virtuellement le même programme.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Si j'ai fait des énoncés de ce genre et si l'honorable député peut les citer, je serais heureux qu'il les citât; sinon, je dois lui demander d'expliquer ses observations.

M. SPROULE : Je ne les ai pas ici, mais je suis sûr que je les ai lus, et que je puis les trouver dans le *Farmers' Sun*.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député n'a jamais vu de mes énoncés comportant cela. Il est possible qu'il ait lu dans les journaux que je n'étais servi d'un langage de ce genre, mais je ne l'ai jamais fait. Je dirai que j'approuve plusieurs des articles du programme des Patrons, y compris celui qui a trait aux subventions accordées aux chemins de fer, mais au sujet de ces articles, j'ai dit en termes formels que leur application devait être traitée d'après leurs mérites.

M. SPROULE : Je n'ai jamais vu cette partie de son discours, mais j'ai certainement remarqué des discours prononcés par l'honorable député et par d'autres membres de son parti dans lesquels ils admettaient que le programme des Patrons était virtuellement le même que celui des libéraux, et qu'ils combattaient tous pour les mêmes choses. Or, je n'approuve pas cet article du programme des patrons, car je suis fortement d'avis aujourd'hui, comme je l'ai toujours été, que les parties du pays qui n'ont pas de chemins de fer ont droit à ce que le gouvernement fédéral leur accorde des subventions.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a dit qu'il est aussi important de construire un chemin de fer dans une partie du pays que dans une autre, et que tous ces projets devraient être appuyés d'après le principe qu'un chemin de fer construit dans une partie du pays mérite tout autant d'avoir une subvention que s'il était construit dans une autre partie. Je ne partage pas cette opinion. Je prétends que les parties du pays éloignées des chemins de fer, où il n'existe pas de communication par chemin de fer à une distance raisonnable, ont le droit de recevoir des subventions considérables qu'une autre partie du pays qui peut avoir assez facilement accès à un chemin de fer. Le ministre des Chemins de fer et Canaux croit-il qu'une partie du pays éloignée de cinquante milles de chemins de fer n'a pas plus de droit à l'aide du gouvernement qu'une autre partie du pays qui se trouve à dix, quinze ou vingt milles

M. SPROULE.

d'un chemin de fer, ou croit-il que dans les deux cas, la même subvention devrait être accordée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A mon avis, c'est une considération dont il est très à propos de tenir compte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comment pourrait-on exprimer cela dans une résolution ?

M. SPROULE : Si j'ai bien compris, l'honorable ministre a dit qu'il est aussi important de construire un chemin de fer dans une partie du pays que dans une autre, et, en conséquence, la subvention devrait être la même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que je ne me suis pas expliqué clairement. Je songeais aux différentes parties du Canada, aux parties orientale et occidentale; je ne songeais pas à des divisions particulières du pays.

M. SPROULE : Si j'ai bien compris, il a établi comme principe, en opposition au principe posé par l'ex-gouvernement, qu'un chemin de fer construit dans une localité devait recevoir une subvention plus considérable que celle accordée à un chemin de fer construit dans une autre localité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela dépendait alors de la somme d'influence que pouvaient avoir les solliciteurs.

M. SPROULE : Si ces subventions étaient basées sur ces motifs, alors, il n'y aurait aucune justification; mais si elles sont basées sur les besoins d'une localité, je crois que le principe est bon. Prenez par exemple quelque partie de l'Ontario. Prenez le district de la rivière la Pluie, où la colonisation n'est pas assez avancée pour que l'on obtienne des subventions municipales pour venir en aide à la construction de chemins de fer, et l'on n'a pas de ressources, si ce n'est de vendre des obligations. Dans un cas comme celui-là, il importe que le gouvernement accorde une subvention plus considérable que celle qu'il donnerait pour la construction d'un chemin de fer d'ici à Kingston, par exemple, le chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa. La région traversée par ce chemin de fer est colonisée depuis longtemps et riche, par comparaison avec le district de la rivière la Pluie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La subvention que vous citez à titre d'exemple est un crédit voté de nouveau.

M. SPROULE : Que ce soit, ou non, un crédit voté de nouveau, je parle du principe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le principe a été approuvé par le parlement et l'argent a été voté.

M. SPROULE : L'honorable ministre ne comprend pas mon argument. J'essaie de lui démontrer que le ministre des Chemins de fer et Canaux qui a dit qu'une voie ferrée avait besoin de subventions autant qu'une autre, n'a pas énoncé un principe sain et recommandable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas avoir parlé d'une façon aussi générale. J'ai dit que des chemins ayant

des titres égaux à la considération du gouvernement, ne doivent pas être nécessairement traités d'une manière différente, suivant les localités qu'ils desservent.

M. SPROULE : Dans ce cas, j'ai mal compris l'honorable ministre (M. Blair) ; je suis satisfait de ces explications, car je prétends qu'en accordant des subventions, il faut avoir égard à la distance qu'il y a entre les localités et une ligne de chemin de fer.

Laissez-moi ajouter un mot au sujet de la méthode que l'on doit employer pour s'assurer si un chemin de fer a coûté plus ou moins de \$15,000. Je ne sais si, sur ce point, j'ai bien compris l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Est-ce que le matériel d'exploitation est compris dans ces \$15,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, la construction seulement.

M. SPROULE : Le ministre a dit : Nous avons nos ingénieurs ; nous avons les plans qui nous indiquent les remblais et les déblais, et les moyens ordinaires de nous assurer ce qu'a coûté la construction d'une voie ferrée. Supposons qu'une compagnie de chemin de fer construisant une voie ferrée soumette au ministre un état de ses dépenses réelles qui s'élèverait à \$15,000 ou \$20,000, ou même \$25,000 par mille, l'honorable ministre et ses collègues accepteraient-ils cet état comme indiquant le véritable coût de la voie ferrée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je présume que si l'on me présentait un état comme celui-là, l'ingénieur en chef du département l'examinerait et pourrait constater si les prix sont excessifs ou raisonnables, et si les quantités de matériaux sont excessives ou raisonnables, et enfin si l'ouvrage que l'on a fait est utile et nécessaire, ou n'est pas nécessaire. En somme, en examinant cet état, l'ingénieur verrait si c'est un état raisonnable et acceptable ; et il l'étudierait avec beaucoup de soin, surtout si, au moyen de cet état, la compagnie demandait une subvention supplémentaire.

M. SPROULE : Je crois que pour porter un jugement sur un pareil état, il faudrait faire un examen et un relevé complet de tout l'ouvrage, car vous auriez à vous assurer des quantités et d'autres détails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les plans déposés dans le département nous indiqueraient la quantité, la qualité du terrain, la maçonnerie, la roche, les remblais et les déblais, etc. . .

M. SPROULE : Est-ce que je me trompe en supposant que le ministre prendrait en considération les sommes placées dans la construction du chemin de fer, et exigerait que la compagnie lui donnât un état des obligations qu'elle aurait vendues ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne changerait rien à la question du coût du chemin.

M. SPROULE : Soit que l'argent provienne de subventions municipales ou de quelque autre

source, il faut prouver que l'argent a été employé pour le chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. SPROULE : Je crois qu'il serait possible de ne pas donner le coût réel du chemin de fer et de le majorer. Relativement aux subventions, si je ne me trompe, en vertu des résolutions, le minimum du montant à accorder est \$3,863,928, et le maximum, de \$7,727,850. Dans les circonstances, nous pouvons raisonnablement prétendre que le pays s'engage à faire une dépense de \$7,727,850.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a-t-il calculé combien cela représente par mille ? Près de \$22,000 par mille.

M. SPROULE : La seule source de renseignements que nous ayons relativement au coût des voies ferrées est le manuel des chemins de fer. J'ai attentivement étudié ce manuel, il y a quelques années, et j'en suis venu à la conclusion que le coût moyen des chemins de fer au Canada était de \$21,000 par mille, tandis qu'aux États-Unis, le coût moyen est de \$35,000 par mille. Si nous en exceptons quelques voies ferrées, le coût moyen au Canada s'est élevé à \$29,000 par mille.

M. LISTER : Cela comprendrait le Grand Tronc qui a coûté plus de \$80,000 par mille.

M. SPROULE : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se rappelle-t-il si cela comprend l'embranchement Saint-Charles qui a coûté \$125,000 par mille ?

M. SPROULE : Je ne me le rappelle pas, car je n'ai pas examiné le coût détaillé de tous les chemins de fer ; mais la somme que je viens de mentionner est donnée comme étant le coût moyen des voies ferrées au Canada ; et s'il en était ainsi à l'époque où ce manuel a été fait, nous pouvons raisonnablement supposer que les voies ferrées coûtent aussi cher aujourd'hui. Et je crois que le chemin du Pas-du-Nid-de-Corbeau coûtera plus de \$15,000 par mille, et que nous aurons à donner une subvention de plus de \$3,200 par mille. Il n'y a pas de doute qu'à beaucoup d'endroits le coût sera de \$20,000 et \$25,000 par mille. Le gouvernement constatera alors combien il est loin de l'économie sévère dont on a tant parlé dans cette Chambre et dans le pays. Je n'ai rien à dire des subventions que l'on accorde aux autres chemins de fer, car je n'ai pas étudié cette partie des résolutions avec assez de soin pour pouvoir parler en parfaite connaissance de cause.

Il est un fait cependant que je désire signaler à votre attention, c'est que, par ces résolutions, on propose de dépenser autant d'argent dans les parties du pays qui ont déjà de bons moyens de communications par voies ferrées que dans les parties qui n'en ont pas. Il ne devrait pas en être ainsi. Je crois que les provinces de l'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick n'ont pas besoin de subventions, car ces provinces sont déjà sillonnées de chemins de fer. Le pays a déjà fait des dépenses considérables pour donner à ces

provinces de bons moyens de communication, et l'on ne devrait accorder ces subventions qu'aux localités qui se trouvaient à 50 ou 100 milles d'une voie ferrée.

On propose d'accorder une subvention au chemin du comté de Drummond, quoique cette voie ferrée soit à une faible distance du réseau du Grand Tronc. On propose de donner à ce chemin de fer la même subvention qu'aux autres chemins de fer. Il y a ensuite le chemin de fer d'Ottawa à Cornwall, auquel on propose de donner une subvention, quoiqu'il y ait déjà dans la même direction les voies ferrées du Canada Atlantique et du chemin de fer de Brockville et Ottawa.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'honorable député avait-il des objections, il y a deux ou trois ans, à subventionner ces chemins de fer ?

M. SPROULE: Oui, je m'y suis opposé dans ce temps-là, et je m'y oppose aujourd'hui. J'ai toujours été d'avis que quand il y a une voie ferrée à une distance raisonnable, on ne devrait pas subventionner d'autres chemins de fer.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'honorable député s'est-il opposé quand la proposition a été faite dans ce temps-là ?

M. SPROULE: Oui. Mon opinion n'a jamais varié sur ce point. J'ai prétendu dans ce temps-là et je prétends aujourd'hui que le pays ne doit pas construire de chemins de fer dans les localités où il y en a déjà. L'on n'est pas justifiable de faire des dépenses de cette nature dans les localités qui ont déjà des moyens de communication par voie ferrée, et, sous ce rapport, je condamne ces résolutions qui, dans beaucoup de cas, proposent de subventionner des lignes de chemins de fer dans des localités qui ont déjà des voies ferrées, mais je les appuierai en ce qui concerne les régions qui n'ont pas encore de moyens de communication par chemin de fer.

Séance du soir.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies): Je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n^o 147), du Sénat, modifiant l'acte concernant certaines banques d'épargne dans la province de Québec. (Sir Louis Davies)

LOI RELATIVE AUX POSTES.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour examiner le bill (n^o 129) modifiant de nouveau la loi relative aux postes. (M. Mulock).

(En comité.)

Article 5.

M. FOSTER: C'est là un très important article, et il opère, dans l'administration des postes, un changement tellement général, que nous devons
M. SPROULE.

l'étudier avec beaucoup d'attention et de soin. Le changement est d'une nature telle, qu'il importe à la Chambre de le bien considérer. Tout le monde admet qu'à cette époque avancée de la session, il est impossible de donner à cet article qui intéresse toutes les parties et tous les comtés du Canada, la considération qu'il mérite. Mon honorable ami (M. Mulock) paraît ne pas avoir d'excuse valable d'avoir attendu aux dernières heures de la session pour présenter ce projet de loi. Nous sommes convaincus que, dans un jour ou deux, le parlement sera prorogé; il n'y a pas, dans cette Chambre, plus de 20 ou 30 députés, et la plus grande partie des comtés ne sont pas représentés. Cette seule raison devrait induire le directeur général des Postes à ne pas insister, dans les circonstances, sur la prise en considération de ce bill. Il y a des projets de loi qui n'intéressent que certaines localités, mais ce bill intéresse toutes les parties du Canada, et le représentant de chaque comté a le droit d'être entendu et de dire ce qu'il en pense. Si le directeur général des Postes croit qu'il ne doit pas se rendre à ces raisons, c'est le devoir des quelques députés qu'il y a en cette Chambre de protester contre un pareil projet de loi présenté dans les dernières heures de la session et de veiller autant que possible sur les droits de leurs collègues.

Il y a dans le bill deux différents articles qui demandent toute l'attention de la Chambre; l'un opère un changement complet dans le mode de donner les entreprises pour le transport des malles, mais l'honorable ministre consent à ne pas insister sur la prise en considération immédiate de cet article; et l'autre a trait à la réorganisation du service des malles par chemin de fer. Ce dernier article permet au directeur général des Postes de nommer un contrôleur, autant de surintendants qu'il jugera nécessaire dans tout le Canada; cet article lui confère un pouvoir très étendu, celui de nommer tous autres employés qu'il pourra de temps à autre juger nécessaires pour la bonne administration de la division.

Ce dernier article donne, à tous égards, au directeur général des Postes le pouvoir de créer une nouvelle division du service. Le ministère des Postes est immense aujourd'hui, il comprend un grand nombre d'employés à Ottawa et un grand nombre d'autres disséminés dans tous les comtés du Canada. Dans un temps où les finances du pays ne sont pas dans une très florissante condition, pour dire le moins; dans un temps où les dépenses, sous aucun gouvernement, n'ont jamais été aussi considérables, bien que, en théorie, les honorables membres de la droite manifestent généralement le désir de pratiquer l'économie dans l'administration des différents ministères, il ne semble pas opportun de donner au directeur général des Postes le pouvoir de créer une nouvelle division du service postal et d'engager autant de nouveaux employés qu'il le jugera nécessaire. Voilà donc, par conséquent, une nouvelle objection à cette mesure, si on la considère au point de vue de l'économie. Le directeur général des Postes n'a pas mûri son projet, et l'autre jour, lorsque, incidemment, on lui a demandé qui il pourrait employer, il n'avait à ce sujet qu'une très vague idée.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Vous vous trompez.

M. FOSTER: Il ne savait pas combien d'employés il nommerait, ni qui il nommerait, mais il

se réservait de considérer la chose à une date ultérieure.

L'honorable ministre propose de mettre ces employés sous la direction d'un contrôleur. Il a donné à entendre à cette Chambre, je crois, que ce fonctionnaire serait un homme d'expérience, choisi dans le service. Une fois cette législation adoptée, je n'aurais pas d'objections à la nomination d'un contrôleur, connaissant parfaitement tous les rouages du service. Ce ne serait pas là, dans l'acceptation du mot, une nomination politique, bien que mon honorable ami aurait parfaitement le droit de choisir parmi les fonctionnaires les plus compétents de son département un homme appartenant à son parti politique.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :
Ce n'est pas ce que j'ai fait, cependant.

M. FOSTER : Mais il y a une ou deux choses à considérer relativement à l'organisation de cette division, qui sera sous la surveillance du directeur général des Postes. Cet article du projet de loi fait sortir tous les courriers sur les chemins de fer de la catégorie des employés nommés en vertu de l'acte du service civil. Jusqu'ici, les fonctionnaires de cette division du ministère des Postes, comme dans toutes les autres divisions, pouvaient compter, jusqu'à un certain point, sur la permanence de leur emploi, car ils passaient un examen et donnaient la mesure de leur compétence devant une commission indépendante des partis politiques—commission chargée d'examiner tous ceux qui désiraient entrer dans le service civil—et si leurs examens étaient satisfaisants, et s'ils remplissaient bien leurs devoirs, ces fonctionnaires, dis-je, étaient assurés, jusqu'à un certain point, de la permanence de leur emploi, mais le présent projet de loi leur enlève ces garanties. L'article 23 définit les devoirs du nouveau contrôleur, voici :

De surveiller les surintendants, courriers sur chemins de fer, agents de transfert et autres employés de la division dans l'exécution des fonctions qui leur seront de temps à autre assignées par le contrôleur et de s'enquérir de toutes infractions aux règlements ou de toute négligence dans l'accomplissement de leurs devoirs, avec droit de les suspendre de leurs fonctions pour ces infractions ou cette négligence, ou pour toute autre cause suffisante, durant le bon plaisir du directeur général des Postes.

Les pouvoirs donnés au contrôleur sont considérables. Il a une autorité absolue sur les employés qui se rendent coupables de toutes infractions aux règlements ou de toute négligence dans l'accomplissement de leurs devoirs, et l'on a ajouté qu'il aurait droit de les suspendre de leurs fonctions "pour toute autre cause suffisante"—et c'est, je suppose, le contrôleur, approuvé par le directeur général des Postes, qui décidera s'il y a cause suffisante. De plus, les courriers sur chemins de fer devront subir un examen, sous la direction du contrôleur et cet examen, naturellement, sera soumis au jugement du contrôleur. C'est donner au contrôleur un pouvoir très étendu, et je crois que cette disposition pourrait permettre à un ministre de destituer beaucoup de personnes qui, dans un sens politique, pourraient lui déplaire. La possibilité seule d'un pareil abus nuit au service. A l'heure qu'il est, cette possibilité existe, mais elle est très éloignée. D'abord, le courrier sur chemins de fer, avant sa nomination, doit subir les examens du service civil ; ensuite, il doit obtenir son admission dans le service, et c'est alors que la poli-

tique peut exercer une certaine influence. Le parti au pouvoir, quel qu'il soit, obéit aux recommandations de ses amis, et c'est la coutume, et je présume qu'il en sera ainsi, tant qu'il y aura des partis politiques ; ces recommandations sont données aux membres du parti au pouvoir. Tant que nous aurons un gouvernement par le parti, il est difficile de s'opposer à ce système, si les emplois sont donnés à des personnes qui les méritent. Une fois qu'un homme a obtenu son entrée dans le service, il devient un courrier sur chemin de fer et, autant que possible, il est soustrait au contrôle politique et aux difficultés qu'entraîne le contrôle politique. Et si cet employé remplit bien ses devoirs, un gouvernement qui tient à conserver une réputation de justice et d'impartialité peut difficilement le destituer. Dernièrement, on a inventé un nouveau délit, l'ingérence active et agressive dans la politique ; et si le malheureux fonctionnaire, dans un moment d'oubli et d'imprévoyance a prononcé des paroles que, en les torturant, on peut interpréter comme un indice qu'il penche vers un certain parti, ou pis que cela, si un membre du parlement affirme au ministre qu'il est bien convaincu que tel ou tel fonctionnaire public a été un partisan actif et agressif, alors, sans aucun procès, sans être mis en demeure de repousser l'accusation, l'employé coupable de ce nouveau délit politique, ou le malheureux courrier sur chemin de fer peut être destitué. Voilà les éventualités auxquelles il doit faire face ; voilà les dangers auxquels il est exposé ; la position était déjà assez difficile sans chercher à établir un nouveau système afin de pouvoir persécuter en y mettant cependant plus de formes que le gouvernement en a mis jusqu'aujourd'hui, les infortunés fonctionnaires de l'Etat ; le tout, parce que des députés influents qui appuient le gouvernement disent aux ministres, si ce n'est pas en face c'est en arrière, quand ils ont le dos tournés, qu'ils n'ont pas coupé la moitié des têtes qu'ils auraient dû couper.

Il n'y a pas longtemps, nous avons entendu deux membres du parlement déclarer qu'ils ne seraient pas contents tant que l'on n'aurait pas chassé tous les employés conservateurs qui travaillent sur nos canaux. Le résumé de leurs griefs, c'est que les ministres étaient trop bons, que de temps en temps, ils se laissaient attendrir et qu'ils avaient maintenu dans leurs fonctions quelques employés conservateurs ; mais ce n'est pas ce que nous devrions voir, disent ces farouches intransigeants, et nous avertissons les ministres que nous ne serons pas satisfaits tant que l'on n'aura pas fait disparaître le dernier vestige, non pas de la protection, mais des employés conservateurs sur le canal de Lachine et des autres propriétés de l'Etat. Et vous introduisez dans l'une des divisions les plus importantes du service public, un contrôleur qui a droit de vie et de mort, vous imposez aux employés qui sont sous sa surveillance des examens annuels, et vous donnez à ce fonctionnaire le droit de faire rapport sur ces examens au ministre qui, quelque sympathique et humain qu'il soit de sa nature, est jusqu'à un certain point à la merci de ses partisans qui, eux, sont animés de l'ardent désir de faire disparaître des administrations publiques le dernier vestige des fonctionnaires conservateurs. Ce bill sera une forte tentation pour le chercheur de place qui désire et qui est convaincu que tout emploi vacant appartient à un adepte de la vraie foi et à un ami du parti au pouvoir. Malheur aux courriers de

chemin de fer qui auront encouru l'inimitié de quelque membre du parlement ou de quelque candidat défait. Avant d'adopter une mesure de ce genre, il est bon de l'étudier au moins de sang-froid, avec tous les députés présents, afin que nous puissions connaître réellement l'opinion du parlement. Je proteste donc contre ce bill pour trois raisons : En premier lieu, parce que l'on en a retardé l'introduction jusqu'au jour où, en réalité, il n'y avait plus de parlement. En deuxième lieu, parce que c'est un projet de loi qui intéresse tous les comtés du Canada, et que, par conséquent, les députés de ces comtés devraient avoir la chance de l'étudier, lorsqu'ils sont dans l'exercice de leurs fonctions publiques. Et en troisième lieu, parce que cette mesure ouvre, à certaines possibilités une porte qu'il est mieux, je crois, dans les circonstances, de ne pas ouvrir aujourd'hui. Plus tard, quand cette soif de sang conservateur se sera apaisée, jusqu'à un certain point, quand la fièvre qui brûle les veines des solliciteurs et des chercheurs de places se sera un peu calmée, et lorsque quelques années de pouvoir auront donné au gouvernement une perception plus nette et plus juste de l'état de choses actuel, alors le directeur général des Postes pourra présenter un tel projet de loi. Dans ce temps-là, vous pourrez ouvrir cette porte sans causer les frayeurs et les tremblements que provoque aujourd'hui cette mesure, — de ce côté-ci de la Chambre, du moins. Et il serait peut-être aussi bon pour les amis et les partisans des ministres de tenir cette porte fermée, car même les meilleurs, parmi les libéraux et même les meilleurs parmi les conservateurs, sont sujets à succomber aux tentations, et s'ils voient jour de destituer leurs adversaires et de les remplacer par leurs amis, ils est très probable qu'ils succomberont à la tentation. Voilà ce que j'avais à dire sur cette partie du bill dont j'ai discuté le principe plutôt que les détails.

Relativement à l'article 5, lorsque nous en serons arrivés là, naturellement, j'exposerai mes objections. C'est pour ces raisons que j'ai demandé au directeur général des Postes s'il ne serait pas mieux pour lui, à cette époque avancée de la session, de ne pas insister pour faire voter son projet de loi, mais de nous permettre de prendre en considération les mesures absolument nécessaires que nous devons adopter, je suppose, avant la prorogation des Chambres. Nous avons considéré cette après-midi les subventions aux chemins de fer ; mais nous n'avons que discuté le principe, et je crois que la Chambre pourrait reprendre la discussion de ces subventions, tandis qu'il y a encore plusieurs députés présents, car, lundi et mardi nous serons encore moins nombreux. Assurément, il serait sage et raisonnable que mon honorable ami, le ministre de Chemins de fer et Canaux, poussât l'importante question des subventions aux chemins de fer, car il y a là des millions de dollars en jeu, et il serait à propos de remettre à plus tard la considération de ce projet de loi inutile et sans importance. Je ne sais pour quelle raison le directeur général des Postes a interrompu la discussion des subventions aux chemins de fer, et il y a à peu près un quart des députés de cette Chambre qui sont à leur poste, pour gaspiller le temps de la Chambre dans la discussion d'une mesure inutile et vexatoire. Nous sommes à bout de forces. Nous avons siégé sans interruption depuis onze heures ce matin, et il nous faudra certainement jusqu'à lundi ou mardi pour

M. FOSTER.

voter les mesures législatives absolument nécessaires. Combien parmi nous seront ici ces jours-là ? Maintenant que nous en sommes presque arrivés à une entente afin de clore les travaux de cette Chambre, lundi soir, tout le monde sait que la plupart des députés vont s'en aller dans leurs foyers. Je n'ai aucun doute que les ministres ont dû insister pour faire rester jusqu'aujourd'hui les députés qui les appuient ; je sais que nous avons dû insister auprès de nos amis de ce côté-ci de la Chambre. Pourquoi, lorsqu'il n'y a ici qu'un nombre restreint de députés, presser l'adoption de ce projet de loi, et remettre à lundi, quand nous serons encore moins nombreux, nos importantes mesures législatives ? Je crois que j'ai de bonnes raisons d'en appeler au directeur général des Postes et de lui demander d'être généreux, s'il est fort. Je puis en appeler à lui, je crois, et lui demander de tempérer sa force souveraine par la charité et la miséricorde, d'avoir pitié de cette Chambre qui peine depuis dix jours et dix nuits, et qui a siégé depuis 11 heures de l'avant-midi jusqu'aux premières heures du matin. Durant ces longs jours et ces longues heures, nous avons étudié plusieurs propositions, faisant de notre mieux pour combattre les mauvaises et favoriser les bonnes, mais tout de même fatigués de notre travail. Je crois que toute la Chambre serait satisfaite si mon honorable ami voulait bien peser toutes ces raisons et remettre son projet de loi à la prochaine session, afin de permettre au ministre des Chemins de fer et Canaux de pousser les mesures qui sont réellement d'une grande importance et que l'on n'aurait pas dû présenter à la fin de la session.

Sir ADOLPHE CARON : Je ne puis féliciter le directeur général des Postes sur la persistance qu'il met à presser l'adoption de son bill, dans les dernières heures de la session. Il n'y a pas de doute que si l'on en juge par l'énergie qu'il a déployée pour pousser sa mesure, il doit attacher une grande importance à son projet de loi, et c'est précisément parce que ce bill est important, que je me joint à mon honorable ami (M. Foster) pour lui demander de l'abandonner pour le présent. Je m'oppose à l'adoption de ce bill, parce que je suis convaincu que c'est une mesure que le parlement ne doit pas sanctionner. Plus d'une fois déjà, j'en ai dit la raison. La mesure est pleine de dangers pour le département que dirige mon honorable ami (M. Mulock). Je crois que nous ne devrions voter aucune mesure qui enlève au parlement le contrôle des nominations à faire dans un département, et remettre ces nominations entre les mains d'un ministre quelque parfait qu'il puisse être.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Mon honorable ami pourrait-il m'indiquer l'article de ce bill qui contient cette proposition ?

Sir ADOLPHE CARON : J'attirerai l'attention de mon honorable ami sur l'article 2 :

Lorsque le directeur général des Postes croira que la soumission la plus basse reçue, après publication d'avis ...

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Cet article n'est pas en discussion.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député (sir Adolphe Caron) n'était pas ici quand nous avons commencé à discuter le bill. L'article

premier est adopté : l'article 2 est en suspens ; l'article 3 de même ; l'article 4 a été adopté ; et nous en sommes à l'article 5, — paragraphe 119 de l'article 5.

Sir ADOLPHE CARON : Je suis fâché de n'avoir pu être présent lorsque l'on a commencé la discussion du bill. L'on m'avait dit que la considération de l'article 2 était remise, mais que nous pouvions le discuter tout de même. Si je ne suis pas dans l'ordre dans le moment, je suis prêt à attendre la décision du président sur le temps où nous pouvons présenter nos objections à cet article.

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Vu l'absence de l'honorable député, le directeur général des Postes a consenti de passer à l'examen de l'article 5.

Sir ADOLPHE CARON : Bien, je vais discuter l'article 5. Cet article est une innovation, et il est évident que cela entraînera un surcroît de dépenses pour le département. Si j'ai bien compris la politique de l'honorable ministre (M. Mulock), telle qu'énoncée dans les journaux qui sont censés être les organes du parti libéral, il cherche à réduire les dépenses et il a déclaré que, sous l'ancien régime, si je puis m'exprimer ainsi, les dépenses du ministère des Postes étaient beaucoup plus considérables qu'elles n'auraient dû l'être.

Qu'est-ce qui indique que l'honorable ministre veut remédier au mal, qu'il a dénoncé au parlement et au pays ? L'on ne nous a pas encore dit comment l'honorable ministre veut fixer les traitements, mais nous pouvons constater qu'il y a d'importantes fonctions qu'il veut donner à des hommes nouveaux, augmentant ainsi la somme des traitements et partant les dépenses du département. Il crée un contrôleur et des surintendants. Jusqu'aujourd'hui, le travail que feront ces deux fonctionnaires était exécuté par des inspecteurs qui non seulement inspectaient cette division du service, mais aussi les bureaux de poste en général. En nommant ces nouveaux fonctionnaires, l'on va considérablement augmenter le nombre des employés qui, si l'on en croit l'honorable ministre, est déjà trop grand. Est-ce que l'on va entièrement dispenser les inspecteurs de la surveillance des courriers sur chemins de fer, et du service des malles ? D'après mon expérience dans le département, je suis convaincu que la centralisation ne présente aucun avantage. L'honorable ministre désire se dispenser de l'avis du parlement en ce qui concerne la création des emplois nouveaux que ce projet de loi rend nécessaires.

Le contrôleur sera le chef de la division. J'aimerais savoir combien d'employés on va placer sous ses ordres pour faire le travail de la division, et si ces employés sont sous la direction du contrôleur, que va-t-on faire des inspecteurs que l'on dispensera du soin de surveiller les courriers sur les chemins de fer ? Les inspecteurs, d'après la nature même de leurs fonctions, sont en état de mieux surveiller les courriers sur les chemins de fer que n'importe quels autres employés du ministère. Leurs devoirs les obligent de voyager dans les différents districts qui sont sous leur surveillance, et il me semble naturel de supposer que leur expérience leur donne une profonde connaissance du département et des besoins du service, et que cette

expérience peut être mise à profit avec plus d'avantage que celle d'un contrôleur dont le quartier général sera à Ottawa. Mais je vois que l'honorable ministre veut compléter cette organisation en plaçant, sous la direction du contrôleur, les surintendants et les autres employés de la division qui rempliront les devoirs qui, jusqu'ici, ont été, à mon avis, parfaitement remplis par l'inspecteur et l'organisation qui existe actuellement. Il paraît que l'on va nommer des surintendants "dans les localités déterminées par le chef du département." Toujours "par le chef du département," et "tels autres employés qui seront, de temps à autre, nécessaires pour la bonne administration de la division." C'est là évidemment augmenter les dépenses, et je ne vois pas ce que l'efficacité du service gagnera à ce changement que l'honorable ministre veut opérer. Il est de plus décrété :

Le gouverneur en conseil pourra nommer dans cette division un fonctionnaire appelé "le contrôleur du service des malles par chemin de fer du Canada," ainsi que les surintendants, courriers sur chemins de fer, agents de transfert.

Je ne vois pas du tout ce que peuvent être ces "agents de transfert" ; ils n'existent pas aujourd'hui.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui, ils existent. L'honorable député désire-t-il que je lui donne des explications à ce sujet ? Je ne m'étonne pas que l'honorable député ne sache point ce que sont ces employés, bien qu'il ait dirigé le département pendant plusieurs années. Un agent de transfert est un agent qui se tient aux stations de chemins de fer et surveille le transfert des malles d'un train à un autre. Par exemple, dans la ville de Toronto, l'honorable député le sait peut-être, il y avait des agents nommés de la manière prescrite par l'acte du service civil, et c'était leur devoir de surveiller le transfert des malles d'un train à un autre.

M. MILLS : On les appelait des porteurs de malles.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non, on les appelait des agents de transfert.

M. BORDEN : Je ne vois aucun tel fonctionnaire nommé en vertu de l'Acte des postes.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il y en a, cependant.

Sir ADOLPHE CARON : L'honorable député n'a pas besoin d'être surpris que je ne connaisse pas ces agents de transfert. Je suis surpris de constater qu'il est surpris que je n'en aie jamais entendu parler. L'honorable ministre nous a dit que l'employé qui remplissait ces fonctions en vertu de l'acte des postes ne s'était jamais appelé un agent de transfert. L'honorable ministre peut parcourir l'acte des postes d'un bout à l'autre sans trouver d'employé désigné sous ce nom.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Si l'honorable député veut se donner la peine de lire l'article 29 de l'acte du service civil, il y trouvera le nom d'un grand nombre d'employés qui n'appartiennent pas simplement au service postal, mais aux autres divisions de l'administration publique, messagers, trieurs, emballeurs, facteurs de ville, agents de transport des malles et facteurs

boitiers. Et à la page 98 de la liste du service civil, il lira sous le titre de "division du service postal de London," le nom de Richard Dagg, agent de transfert des malles, nommé le 26 juin 1893. L'honorable député nous dit qu'il n'a jamais entendu parler d'un seul agent de transfert, et cependant, il a nommé lui-même un homme du nom de Kavanagh, agent de transfert des malles à Brockville, il y a environ deux ans.

Sir ADOLPHE CARON: Je répète que ces agents de transfert, s'ils existent, ne remplissent certainement pas les devoirs que l'honorable ministre a décrits, car lorsqu'un traire entre en gare, le porteur des malles, celui qui a obtenu l'entreprise du transport des malles, est l'homme qui doit surveiller le transfert des malles de ce train dans un autre, ou au bureau de poste. Ce sont simplement des porteurs de malles, et rien de plus. Maintenant quant au transfèrement des employés d'une division du service à une autre, c'est un point qui a soulevé des discussions dans beaucoup de cas, et la raison en est que dans l'administration du département, la pratique a été, sous plusieurs directeurs généraux des Postes, de faire la promotion dans la même division du service. Les experts du département se sont toujours opposés à la promotion d'une division à une autre, et cela, malgré les fortes influences que l'on a pu exercer sur eux. Le ministère des Postes a un caractère technique plus prononcé que presque tous les autres départements et dans certaines divisions, les devoirs à remplir sont absolument différents des devoirs à remplir dans d'autres divisions. Prenez, par exemple, la division des mandats de poste, le bureau des rebuts, il est impossible de prendre un employé de l'une de ces deux divisions et de le transférer dans une autre division où le travail à faire est entièrement différent, sans nuire beaucoup à l'efficacité du service. Jusqu'ici, les promotions ont été faites dans la division même où le fonctionnaire était employé, et je dis que ce serait une grande erreur de changer ce qui a été jusqu'ici la pratique du département, et de faire les promotions d'une division à une autre, sans s'occuper de la coutume suivie jusqu'à ce jour, savoir, donner la promotion dans la même division, et non pas de promouvoir un employé d'une division à une autre. C'est là une des raisons qui me font croire que le changement projeté ne serait pas du tout une amélioration. Je pense que, dans les derniers jours de la session, vu l'importance du sujet, ce serait une grande erreur de presser l'adoption de cette mesure. L'honorable ministre en remettant ce projet de loi à la prochaine session, vu l'expérience qu'il acquiert rapidement dans les différentes divisions de son ministère, sera en état de nous présenter une mesure plus complète et plus conforme à la coutume suivie dans le département des Postes. Ce projet de loi ne sera pas, à mon avis, une amélioration, car il augmentera les dépenses du département. Je crois que, vu le nouvel emploi de contrôleur créé par l'honorable ministre, il sera nécessaire de doubler le nombre des employés qui, sous la direction des inspecteurs, ont fait, jusqu'à présent, le travail avec efficacité et à la satisfaction du public et du département.

Je ne me rappelle pas avoir entendu donner par l'honorable ministre aucune raison satisfaisante de la nécessité d'un tel changement à l'heure qu'il est. Je ne vois pas comment les changements projetés

M. MULOCK.

pourraient rendre le service plus efficace, mais je vois bien comment ils augmenteraient considérablement les dépenses sans donner un meilleur service au public, et sans donner au département un contrôle plus sûr, sur la division dans laquelle l'honorable ministre veut opérer ces changements. Jusqu'ici, les inspecteurs ont rempli leurs devoirs d'une manière très satisfaisante, et je ne crois pas que leur ouvrage ait augmenté au point d'imposer au pays une nouvelle dépense dans le but de créer ces nouveaux emplois.

M. SPROULE: Je désirais demander au directeur général des Postes s'il pourrait nous donner une idée du nombre probable des surintendants qu'il devra nommer ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: L'on ne pourra nommer aucun surintendant sans obtenir un crédit du parlement. Les surintendants ne seront pas des hommes nouveaux, mais des préposés de l'administration des postes qui ont acquis de l'expérience dans le service. La nomination d'un surintendant n'entraînera pas de nouvelles dépenses, car nous prendrons un préposé de l'administration des postes que nous transférerons dans la division du service des malles par chemin de fer. Ainsi, quel que soit le nombre des surintendants, il ne peut y avoir plus d'employés qu'aujourd'hui, il y aura simplement déplacement. Je vais dire à l'honorable député combien il y a maintenant de fonctionnaires engagés dans ce travail. Un à Halifax, un à Montréal, un à Ottawa, un à Toronto, un à London, un à Winnipeg et un à Vancouver. Il n'y a aucune nouvelle nomination. Ce sont simplement des hommes transférés d'une autre division du service des malles par chemin de fer, ce sont des hommes qui donneront satisfaction, ou du moins, nous l'espérons. Je n'ai aucunement participé au choix du personnel; ces hommes ont été nommés par les personnes qui, dans le département, connaissent le mieux leurs aptitudes. Le contrôleur m'a été recommandé par le plus haut fonctionnaire du département après le sous-directeur général des Postes, il n'appartient pas au même parti politique que moi. Les surintendants ont été choisis sur l'avis du contrôleur, de même aussi, je crois, pour le surintendant en chef. Je n'ai pas agi, comme on l'a déclaré, et je n'ai pas fait les nominations au point de vue de la politique. Par exemple, le surintendant, à Ottawa, est M. Charles Plumb, qui a été dans le passé un ardent conservateur, bien que je suppose qu'il ne l'est plus aujourd'hui. J'ai ratifié le choix que l'on en avait fait, parce que je croyais que c'était le meilleur homme que l'on pouvait nommer.

M. SPROULE: Je désire encore avoir quelques renseignements à ce sujet. J'aimerais à désabuser l'honorable ministre, qui croit que je cherche à tirer un avantage politique de ce qu'il a fait. Je veux savoir quelle dépense nouvelle ce changement entraînera.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Aucune dépense nouvelle; au contraire, j'espère qu'il en résultera une réduction sensible des dépenses. Ce changement rendra aussi le service plus efficace; il était absolument nécessaire pour le bon fonctionnement et l'administration économique du service des malles par chemin de fer. Je ne puis pas dire d'une manière certaine quelle éco-

nomie on pourra effectuer par ce nouveau système, mais je pense qu'après un essai de quelques mois, ce système donnera satisfaction à tous ceux qui veulent que ce pays ait un bon service postal, sans toutefois faire de trop grandes dépenses.

M. MILLS : Est-ce que je dois comprendre que les surintendants ont déjà été nommés ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui, temporairement ; par un arrêté ministériel, mais ces nominations sont sujettes à révocation.

Sir ADOLPHE CARON : L'honorable ministre vient de dire qu'il y a des surintendants à Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, London, Winnipeg et Vancouver ; veut-il parler des inspecteurs, ou veut-il dire qu'il a nommé des employés appelés surintendants dans ces différentes villes ? Lorsque j'étais directeur général des Postes, il y avait des inspecteurs dans ces villes-là ; et il y en a encore, mais je voudrais savoir, si, outre ces fonctionnaires, le directeur général des Postes a nommé des surintendants.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député paraît oublier que les surintendants existent depuis longtemps. Il y a des surintendants aujourd'hui, mais je n'essaierai pas d'initier l'honorable député aux détails compliqués d'un département qu'il a autrefois dirigé et qu'il n'a pas compris.

Sir ADOLPHE CARON : Des surintendants des courriers sur chemins de fer ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui ; est-ce que l'honorable député le nie ? Je n'ai que ceci à ajouter : j'ai placé cette division du service sous la direction d'un contrôleur au lieu de le placer sous la direction des inspecteurs. C'est simplement un changement de juridiction.

M. SPROULE : Je crois que le changement projeté sera probablement une amélioration, et, jusqu'à un certain point, est digne d'approbation ; mais, d'un autre côté, nous devons avoir soin de ne pas créer de nouveaux emplois qui entraîneraient le pays dans des dépenses nouvelles. L'honorable ministre nous a assurés qu'il se servait des hommes qui font actuellement partie du service, et qu'il n'y a aucune dépense nouvelle ; naturellement, s'il en est ainsi, nous aurons beaucoup moins d'objections à cette mesure ; mais lorsque vous la lisez, vous constatez que "il y aura des surintendants." Il a mentionné neuf villes où il y aura des surintendants. Cela peut impliquer que vous aurez neuf emplois nouveaux, ou que ces neuf emplois existent déjà. Dans ce dernier cas, il n'y a aucune objection ; mais si cela veut dire que l'on va créer neuf emplois nouveaux, c'est tout autre chose.

Le projet de loi décrète :

L'échelle des appointements des commis et autres employés dans les bureaux des surintendants sera la même que pour les commis des bureaux de poste des cités.

Cela semble impliquer qu'il doit y avoir un certain nombre de commis dans les bureaux des surintendants. Si vous avez neuf surintendants et neuf bureaux, cela exigera des commis, et il n'y a aucun doute qu'il faudra nommer un grand nombre d'hommes nouveaux. Si vous prenez des employés du service des malles par chemin de fer pour rem-

plir ces fonctions, vous devrez les remplacer par des hommes nouveaux ; mais cela ne s'applique qu'aux employés qui sont aujourd'hui dans le service, et si l'on se propose seulement de changer le nom de leur emploi, la mesure ne soulève pas autant d'objections. L'honorable ministre nous déclare qu'il ne prendra que les hommes qui sont actuellement dans le service ; et le bill dit : "les agents de transfert et autres employés dans la division du service des malles," mais il ne dit pas qu'ils devront être dans ce service-là.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Veuillez lire l'article 127.

M. SPROULE :

Sauf dans la Colombie-Anglaise, personne ne pourra être nommé surintendant, à moins qu'il n'ait été employé au moins pendant dix ans comme courrier sur chemin de fer.

Cet article, sans doute, exige que le directeur général des Postes choisisse les surintendants parmi les courriers sur chemins de fer, mais dans ce cas, il y aura une vacance que vous serez obligé de remplir en prenant des hommes du dehors. D'après les conversations que j'ai eues avec les courriers sur chemins de fer et ceux qui connaissent bien le sujet, il me semble qu'en mettant le travail à faire sous la direction d'un contrôleur, il y a amélioration, si ce n'est pas là un prétexte à la création d'une foule d'emplois nouveaux.

M. MILLS : Il peut bien arriver que le directeur général des Postes, actuellement en fonctions, déclare qu'il ne fera pas de nouvelles nominations, mais ses successeurs pourront bien juger à propos de nommer un grand nombre de surintendants aux termes de cet acte. Je suis plutôt disposé à abonder dans le sens de l'honorable préopinant et d'admettre que c'est une bonne chose de soustraire la division du service des malles par chemins de fer à la juridiction de l'inspecteur des Postes. D'après les renseignements que j'ai reçus, ce sera là, je crois, une réforme populaire. Je pense cependant que cet acte devrait décrire les districts où exerceraient ces surintendants.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Cela ne pourrait faire.

M. MILLS : Si l'on modifiait le bill en ce sens, il ne serait plus à la discrétion du directeur général des Postes de nommer autant de surintendants qu'il lui plairait.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le parlement serait obligé de voter l'argent nécessaire.

M. MILLS : Pourquoi ne pas insérer dans le bill une disposition statuant que le directeur général des Postes ne devra pas nommer un plus grand nombre de surintendants que ce celui qui serait indiqué dans l'acte ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le parlement peut mettre un frein, lorsqu'il vote l'argent nécessaire.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire demander au ministre s'il croit que les mots "chef de département" sont l'équivalent de directeur général des Postes.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui.

M. BORDEN : Les mots "directeur général des Postes" sont spécialement employés dans plusieurs articles de l'acte des postes, et je conseillerais à l'honorable ministre, afin d'avoir l'uniformité et de prévenir les difficultés qui pourraient surgir plus tard, de conserver les mots "directeur général des Postes."

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'acte du service civil se sert des mots "chef du département."

M. BORDEN : C'est parce que l'on veut désigner par là le chef d'un département quelconque, mais dans un acte où il s'agit d'un département en particulier, la coutume est de donner au chef du département un nom particulier et d'employer ce nom d'un bout à l'autre de cet acte.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je n'ai aucune objection à faire ce changement.

M. POWELL : Je n'ai pas pu découvrir quel est l'article du statut qui traite des devoirs des surintendants et autorise leur nomination.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Dans l'acte des postes, ces surintendants sont appelés "premiers commis," mais sous un autre nom, ils remplissent les mêmes devoirs.

Sir ADOLPHE CARON : J'avais raison en disant au directeur général des Postes qu'il n'y avait pas, aux termes de cet acte, de surintendants.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je suppose que l'honorable député connaissait quels étaient les devoirs de ces premiers commis.

Sir ADOLPHE CARON : Oui, et je déclare que les devoirs que l'honorable ministre donne aux surintendants ne sont pas les mêmes que ceux qui sont remplis par un premier commis des Postes.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je crois que oui.

Sir ADOLPHE CARON : Je suis certain que non.

M. POWELL : Si les devoirs des surintendants ne sont pas décrits dans l'acte, et même si ces devoirs y étaient décrits, ils ne s'appliqueraient pas apparemment au département spécial que l'on veut créer. Il pourrait résulter de cette lacune de graves conséquences. Je suppose que mon honorable ami connaît le procès auquel une question d'à peu près cette nature a donné naissance il y a quelques années. Je veux parler de la destitution du jeune Waterbury. Le statut 31 Victoria donnait le pouvoir de nommer des inspecteurs des postes. Le ministre nomma un nouveau fonctionnaire qu'il décora du nom d'"inspecteur en chef des postes." M. Dewe fut nommé inspecteur en chef des postes ; il se rendit à Saint-Jean, N.-B., pour informer sur certains faits de charge reprochés au jeune Waterbury. Pendant l'enquête, M. Dewe fit, en présence d'une autre personne, une déclaration sur le compte du jeune Waterbury, et celui-ci poursuivit pour diffamation l'inspecteur en M. BORDEN (Halifax).

chef des postes. Le défendeur produisit une défense en droit; la cause est rapportée dans les Rapports judiciaires de Pugsley, t. 3, N.-B.

Le tribunal du Nouveau-Brunswick maintint que, vu que les attributions de l'inspecteur en chef n'étaient pas définies dans le statut, la loi ne le protégeait pas, et qu'il n'avait pas de justification que sa dégradation n'en était pas une faite par un fonctionnaire public dans l'exercice de ses fonctions, et il fut condamné à des frais considérables. La cause revint devant les tribunaux sur motion pour un nouveau procès ; tous les faits furent exposés ; les juges prononcèrent un jugement très élaboré dont vous trouverez le compte rendu dans les Rapports N.-B., t. 19. Le juge Weldon ne partageait pas l'opinion des deux autres juges, l'honorable juge Wetmore et l'honorable juge Fisher ; ce dernier est un juriste célèbre, surtout dans les matières de droit constitutionnel. Je vois le ministre de la Marine et des Pêcheries lancer un regard significatif, comme si ce jugement eût été infirmé en appel. L'on n'a pas interjeté appel de ce dernier jugement, et pour vous prouver que les jugements rendus par les deux cours ne sont pas contradictoires, en tant que ces jugements peuvent s'appliquer au cas qui nous occupe, je ferai remarquer au directeur général des Postes que sous l'ancienne loi, les attributions des inspecteurs étaient particulièrement définies, et que ces attributions sont définies presque mot pour mot dans la loi actuelle concernant le service postal, savoir, le chapitre 38 des Statuts révisés du Canada.

Je vais vous lire un passage du jugement du juge Wetmore :

Vu que cette action a été instituée le 24 juillet 1875, avant la mise en vigueur de l'acte des postes de 1875, on doit l'examiner à la lumière du statut 31 Victoria, chapitre 10. L'article 8 a trait à la nomination du directeur général des Postes, et définit les pouvoirs de ce dernier dans 18 paragraphes. Dans aucun de ces paragraphes, il n'est fait mention des enquêtes ou instruction que l'on pourra faire relativement aux lettres perdues ou disparues. En vertu de l'article 14, "le gouvernement peut, au besoin, nommer des personnes aptes et convenables qui porteront le nom d'inspecteurs des postes, lesquelles personnes seront placées dans les lieux désignés par lui, et exerceront leurs pouvoirs et rempliront leurs fonctions dans les limites qu'il pourra assigner à chacune d'elles." Le paragraphe 2 définit les devoirs et les attributions de ces inspecteurs qui doivent agir en se conformant aux instructions qu'ils pourront recevoir de temps à autre du directeur général des Postes, et, après avoir énuméré un certain nombre de leurs autres devoirs, "d'informer sur les plaintes relatives à la perte de lettres contenant des valeurs, et généralement d'exécuter les instructions ou les ordres du directeur général des Postes."

L'article 14 ne s'applique qu'aux inspecteurs des postes, lesquels devront être nommés par le gouvernement, en tout, temps, et après leur nomination et la délimitation de leurs districts respectifs, ils peuvent agir d'après les instructions du directeur général des Postes, et du sous-directeur général des Postes, dont la nomination est autorisée par l'article 15 ; mais je crois que les inspecteurs ne peuvent agir qu'après leur nomination et dans les limites que le gouvernement pourra leur assigner. L'on a produit en cette cause un rapport du comité du conseil privé, relativement à la division des inspecteurs du ministère des Postes, rapport approuvé par le gouvernement, en date du 25 mai 1870, dans lequel on recommande la nomination du défendeur, M. John Dewe, comme inspecteur en chef des postes, (avec résidence à Ottawa). Aux termes de ce rapport, l'on peut présumer, comme M. Dewe le déclare dans son témoignage, qu'il est entré en fonctions dans le mois d'octobre 1870. Il n'est pas dit quelles sont les attributions de l'inspecteur en chef, et en vertu de quel acte il a été nommé.

Lorsque la cause est venue devant la cour Suprême du Canada, cette cour a jugé que, tout en ayant été nommé inspecteur en chef des postes,

M. Dewe n'en était pas moins un inspecteur des postes, et qu'on pouvait lui appliquer les dispositions de l'acte des postes, et que son plaidoyer alléguant qu'il avait fait cette déclaration dans un caractère public, était bien fondé en droit. M. le juge Strong (rapports de la cour Suprême, t. vi, p. 155) a dit :

Je n'ai aucun doute que le défendeur était un fonctionnaire dûment autorisé du ministère des Postes, aux termes de l'article 14 du Statut 31 Victoria, ch. 10. Cet article se lit comme suit :

Le gouverneur pourra nommer au besoin des personnes aptes et convenables à la charge et au titre d'inspecteurs des postes, lesquelles personnes seront placées dans les lieux désignés par lui, et exerceront leurs pouvoirs et rempliront leurs fonctions dans les limites qu'il pourra assigner à chacune d'elles.

Je ne trouve, dans ces dispositions, rien qui défende au gouverneur général de nommer un inspecteur et de l'autoriser à agir dans toutes les parties du Canada : c'est à-dire de lui accorder une juridiction dans tout le Canada. Il n'y a, dans cet article, rien qui limite ses pouvoirs à une certaine partie du Canada ; le langage en est permis et non impératif. Par conséquent, à mon avis, l'arrêté ministériel du 25 mai 1870, contenant une nomination valide du défendeur à la charge d'inspecteur en chef des postes du Canada. L'article 15 du même acte permet la nomination d'un sous-directeur général des Postes et définit ses attributions comme suit :

"Le sous-directeur général des Postes aura la surveillance et la direction des autres agents, des commis, des messagers ou serviteurs et toutes les personnes employées dans le service postal, il aura sous la direction du directeur général des Postes, la gestion générale des affaires du département, et ses instructions seront suivies comme celles du directeur général des Postes, sans préjudice toutefois du contrôle que ce dernier exerce sur toute chose."

Le directeur général des Postes pourra dire que cet article ne s'applique qu'à ce cas particulier, et qu'aux termes du paragraphe "a" de l'article 123, la protection nécessaire est accordée à ce fonctionnaire. Cependant, je vais continuer à lire :

Le défendeur a agi sur les instructions expresses du sous-directeur général des Postes dans l'enquête qu'il a faite à Saint-Jean, enquête qui a eu pour résultat la destitution du demandeur, pour les raisons données dans la déclaration que le demandeur allègue être diffamatoire.

Cela peut être conforme à l'opinion que s'est formée sans doute le directeur général des Postes.

Le statut 31 Vic. ch. 10 organisant le ministère des Postes ne restreint pas les pouvoirs déjà conférés, mais au contraire, en accorde de nouveaux. Ce statut autorise le gouverneur général à nommer des fonctionnaires, et l'on peut considérer que cela implique le pouvoir de leur donner un traitement aux termes du dit statut. Mais il n'y a, dans ce statut, rien qui enlève au gouverneur général l'autorité que la Couronne peut toujours exercer sans avoir besoin de la sanction du parlement, — excepté pour les traitements que le parlement doit voter — de nommer tous les fonctionnaires qu'il juge nécessaire pour le fonctionnement des administrations publiques du Canada, et de définir et de réglementer les devoirs et les attributions de ces fonctionnaires.

Le jugement le plus important fut prononcé par le juge en chef Ritchie qui diffère d'opinion avec le juge Strong. Voici ce qu'il dit :

Je crois que la loi est très claire sur ce sujet. Il appartient au juge de décider, d'après les circonstances, s'il y a un privilège ou non. Il est évident que le défendeur était de fait et je crois, de droit dans l'exercice d'un devoir public, et les paroles ont été dites dans l'exercice de ce devoir, à un fonctionnaire subordonné exerçant un devoir semblable, et par conséquent je crois que les paroles ne donnent pas lieu à des dommages-intérêts.

Le résultat de ce procès fut que le parlement, considérant que la matière était grave et douteuse, saisit la première occasion d'amender l'Acte des postes et d'attirer l'attention de l'honorable ministre

(M. Mulock) sur l'article 12 du chapitre 35, qui amende l'acte comme suit.

Le gouverneur en conseil pourra, de temps à autre, nommer une ou plusieurs personnes à la charge d'inspecteur en chef au ministère des Postes du Canada, avec autorité sur tous les inspecteurs et sous-inspecteurs des postes et leurs districts respectifs, ou sur tel nombre d'inspecteurs, sous-inspecteurs et districts que désignera le gouverneur en conseil, et avec les autres attributions à l'égard des bureaux de poste du Canada, que le directeur général des Postes leur assignera ; ces personnes auront le pouvoir dans les différentes parties du Canada, de faire des instructions ou enquêtes au cas où il se produirait des plaintes ou des soupçons d'inconduite ou de mauvaise gestion, etc.

Et les pouvoirs sont spécifiquement énumérés.

Le directeur général des Postes verra que dans ce procès de Waterbury contre Dewe, bien que le résultat ne fût favorable au défendeur, un examen complet du sujet a jeté beaucoup de doute sur la mesure de protection accordée à l'inspecteur, si ses attributions ne sont clairement définies, ou si le directeur général des Postes ou l'exécutif n'est pas autorisé à définir ces attributions d'une manière toute particulière. Et le parlement a tellement bien compris la chose qu'il a immédiatement modifié la loi et a autorisé la nomination de l'inspecteur en chef, avec des attributions bien définies. En conséquence, je suggère d'ajouter au bill de mon honorable ami un article définissant les attributions de ce fonctionnaire, afin que ce dernier puisse jouir de la protection des lois et ne soit pas exposé aux actions dans le genre de celle qui a été intentée à M. Dewe.

Le directeur général des Postes a déclaré, il y a quelques instants, que ceux qui sont nommés sont inspecteurs, indépendamment de cet acte. Voilà une interprétation que je suis loin d'accepter. D'abord, je demanderai à l'honorable ministre de lire son projet de loi. Ces employés, loin d'être inspecteurs ou surintendants aux termes des actes précédents, n'avaient aucune position statutaire, car ces fonctions n'existaient pas. Lisons l'article 120 :

Le gouverneur en conseil pourra nommer dans cette division un fonctionnaire appelé "le contrôleur du service des malles par chemin de fer du Canada," ainsi que des surintendants, courriers sur chemins de fer, agents de transfert et autres employés jugés nécessaires ; et ce contrôleur, ces surintendants, courriers sur chemins de fer, agents de transfert et autres employés pourront être choisis parmi les employés actuels du service public.

C'est donc entièrement un nouvel emploi, ce n'est pas un ancien emploi. La phraseologie du bill de l'honorable ministre détruit sa prétention.

Et dans ce cas, leur nomination ne sera pas, au sens de l'acte des pensions du service civil ou d'aucun autre acte, regardée comme nomination nouvelle, mais elle sera regardée comme étant un simple transfert d'une division du service civil à une autre.

Jamais langage ne peut être plus clair. C'est une division tout à fait nouvelle du service. Leurs devoirs ne sont pas les mêmes qu'auparavant, mais l'honorable ministre a créé une charge nouvelle et extraordinaire. Si l'on veut protéger ces fonctionnaires, il faut le faire par le statut même, et si l'on désire le bon fonctionnement de cet acte, il faut que les attributions de ces fonctionnaires soient bien définies, ou, ce qui revient au même, autoriser l'exécutif à les définir.

M. MILLS : Si le surintendant, choisi dans le service, décharge, comme je le crois, l'inspecteur des postes d'une partie de son travail, il doit y

avoir nécessairement une partie de l'ouvrage que faisait auparavant ce surintendant qui n'est pas faite. Il y aura donc une vacance que l'on devra remplir, et par conséquent, l'on augmentera le nombre des fonctionnaires.

Si l'inspecteur est déchargé d'une partie de son ouvrage par le surintendant, et si le dernier est pris dans le service, quelqu'un doit le remplacer; et tout cela est à la discrétion du directeur général des Postes. Le directeur général des Postes peut aller chercher les surintendants en dehors du service. Dans cet article, le mot "peut" ne peut nullement s'interpréter dans le sens de "doit," mais l'honorable ministre peut aller chercher un surintendant en dehors du service.

Je ne sais comment on peut concilier cet article avec les paroles du directeur général des Postes, qui nous dit qu'il n'y a pas augmentation du nombre des fonctionnaires. Si l'acte est appliqué, le nombre des employés doit être augmenté.

Relativement au nombre de surintendants, je suggérerais de diviser le pays en districts. Le directeur général des Postes nous dit que le service organisé comme il l'est aujourd'hui, la chose est difficile. Si le Canada ne peut être divisé en districts, je ne vois pas pourquoi l'on ne pourrait pas fixer et déterminer le nombre des surintendants, afin qu'il n'y en ait pas trop. Je ne vois pas cette mesure d'un bon œil, et je vais vous dire pourquoi. Il me semble que l'on réunit trop de pouvoirs entre les mains d'un seul homme, et, prenant en considération que, par l'article 3 que nous discuterons plus tard, le paragraphe 2 de l'article 61 de l'acte des postes est amendé en retranchant le mot "quatre" dans la première ligne et en le remplaçant par le mot "huit"; cette réunion de pouvoir entre les mains d'un homme et ce prolongement de temps me font croire que ce bill est dans le genre des lois que l'on a récemment votées dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

On a voté dans cette province un acte intitulé "Acte concernant le développement des chemins de fer" ou quelque nom semblable, et cet acte donne à l'exécutif de la Nouvelle-Ecosse le pouvoir non seulement de subventionner un chemin de fer, mais encore le pouvoir de le constituer en corporation, sans qu'il soit besoin du consentement de la législature. Tout ce qu'ont à faire les personnes qui veulent se constituer en corporation, c'est de se présenter à l'exécutif et de le convaincre qu'une voie ferrée, entre deux points déterminés est nécessaire, et qu'elles ont les moyens de la construire; alors l'exécutif a le pouvoir non seulement de les constituer en corporation, mais encore de leur donner une subvention de \$3,200 par mille, sans qu'il soit besoin du consentement du parlement. Ce bill ressemble beaucoup aux actes de la Nouvelle-Ecosse. Dans la Nouvelle-Ecosse, à la dernière session, la législature a voté une loi prolongeant de quatre à cinq ans la durée du parlement provincial. Et ainsi, au lieu d'avoir une élection tous les quatre ans, les députés ne seront obligés de se présenter devant le peuple que tous les cinq ans. C'est tout comme si le parlement prolongeait le terme d'un contrat pour le transport des malles de cinq ans à huit ans.

On a crié bien fort parce que l'ancien gouvernement avait renouvelé des contrats à l'expiration des quatre ans, qui est la limite de leur durée, aux termes de la loi. Aujourd'hui, cependant, quand un contrat sera passé la durée, en vertu des amen-

M. MILLS.

tements que l'on propose ne sera plus de quatre ans, mais sera de huit ans. C'est à cause de cela que je vois ce bill d'un mauvais œil, et avec beaucoup de raison en ce qui concerne les articles 2 et 3.

Dans l'article 5, il y a cependant une disposition que j'approuve. Je crois que le service des malles sur chemin de fer est assez important pour en faire une division séparée du service postal du Canada, mais je suis porté à critiquer beaucoup les détails de cet article 5, et je suis d'avis qu'il serait de l'intérêt public de remettre, si le directeur général des Postes voulait y consentir, ce projet de loi à la prochaine session, et de ne pas en imposer l'examen à cette Chambre au moment où elle achève ses travaux. Le ministère des Postes n'en souffrirait pas; je comprends cependant que les surintendants sont nommés et font leur travail, quoiqu'aucun acte du parlement n'ait été adopté. Or, si ces fonctionnaires ont pu passer de la sanction législative pendant une semaine, ils peuvent encore s'en passer pendant quelques mois, et alors nous aurons le temps d'étudier cette matière à fond. Je suis disposé à accepter le principe de l'article 5, mais certains détails soulèvent beaucoup d'objections.

M. BORDEN (Halifax): Je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami, et je ne puis admettre que le principe contenu dans l'article 5 soit bon; mais comme dans le moment nous nous occupons surtout des détails, je ferai remarquer au directeur général des Postes que le langage de l'article 14 est loin d'être un langage choisi.

M. LISTER: Nous voulons que cela soit bien expliqué.

M. BORDEN (Halifax): J'aimerais attirer l'attention de mon honorable ami (M. Lister) sur ce point, et je suis certain qu'il tombera d'accord avec moi.

M. LISTER: Très probablement, je crois.

M. BORDEN (Halifax): Si mon honorable ami veut prendre une copie de l'acte et suivre...

M. LISTER: J'en ai une copie sous les yeux, je vous suis.

M. BORDEN (Halifax): Si mon honorable ami a devant lui une copie de l'acte des postes contenu dans les statuts révisés, il verra que l'article 4 se lit comme suit:

Il y aura au siège du gouvernement du Canada, un ministre des Postes, chargé de surveiller et de régir, sous la direction du directeur général des Postes, le service postal du Canada.

Je crois qu'il serait bon, en créant cette division du service, d'employer, autant que possible, le même langage. L'article que je viens de lire ne dit pas qu'il y aura au siège du gouvernement un ministre des Postes composé du directeur général des Postes. Mais c'est là à peu près le langage dont on se sert dans ce projet de loi:

Le gouverneur en conseil pourra établir une division du ministère des Postes qui sera appelée "la division du service des malles par chemin de fer," laquelle sera composée d'un contrôleur, dont le quartier général sera à Ottawa, de surintendants stationnés dans les localités déterminées par le chef du département, et de tels autres employés qui seront de temps à autre nécessaires pour la bonne administration de la division.

L'article suivant déclare que le gouverneur en conseil pourra nommer dans cette division un cer-

tain nombre d'employés dont cette division doit se composer.

Je puis dire, et j'appelle particulièrement l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) sur ce point—que l'on n'a pas mis beaucoup de soin dans la rédaction de certaines mesures et de certains contrats qui nous ont été soumis durant cette session. Par exemple, dans une des mesures qui ont été présentées, je lis ce qui suit :

Les dits steamers devront * * *. A l'exception des lettres que la loi n'oblige pas à expédier par la poste, les entrepreneurs ne devront recevoir ou permettre de recevoir à bord de tout paquebot-poste aucune autre lettre que celles mentionnées....

Cet article a bien peu de sens, si la construction en est grammaticale.

Les dits steamers devront * * *. Le terme " malle " comprendra toutes caisses, sacs—

Et ainsi de suite ; ce qui ne veut absolument rien dire. Et il en est ainsi dans une longue série de paragraphes. Une autre clause du même contrat déclare

Les entrepreneurs promettent de plus par les présentes * * *. Qu'en même temps, eux, les dits entrepreneurs, donneront au ministre une garantie—

Et ainsi de suite. J'ai puisé ces citations dans le contrat de la ligne transatlantique rapide. Je n'ai pas attiré l'attention sur ces clauses, lorsqu'elles ont été soumises à cette Chambre, car j'ai pensé que probablement un tribunal nous expliquerait ce que le contrat voulait dire. Mais si quelqu'un lit la clause 3 du contrat de la ligne transatlantique rapide, ainsi que la clause première, et compare les clauses principales avec les paragraphes, il verra qu'il n'y a aucun sens, si on lit ces clauses et paragraphes en suivant les règles ordinaires de la construction grammaticale. Quelque chose de la même précipitation et du même défaut de soin est dans la rédaction de ce projet de loi. Je me permettrai de dire au directeur général des Postes, qu'il serait beaucoup mieux de se servir du langage de l'article 4 de l'Acte des postes et de s'exprimer à peu près comme suit :

Le gouverneur en conseil pourra établir une division du ministère des Postes qui sera appelée " la division du service des malles par chemin de fer " laquelle sera sous la direction d'un contrôleur nommé par le directeur général des Postes.

Je crois que cette rédaction serait bien préférable et rendrait l'acte beaucoup plus intelligible. Et relativement au mot " surintendants " dont a parlé l'honorable député de Westmoreland (M. Powell), je ne vois pas ce mot dans l'acte des postes. Je ne sais pas si l'honorable ministre (M. Mulock) peut me renseigner sur ce point, ou non. Si le mot surintendant n'est pas employé ou défini dans l'acte des postes, il me semble tout à fait clair que le paragraphe 119 ou un paragraphe suivant devrait contenir une définition des attributions et des devoirs du surintendant ; car autrement, les difficultés qu'a signalées l'honorable député de Westmoreland peuvent survenir. J'ai cru entendre le directeur général des Postes déclarer qu'il avait nommé des fonctionnaires qui, aux termes de l'acte des postes, ou de quelque règlement du département, sont connus sous le nom de surintendants. S'il en est ainsi, je n'ai pu constater si le mot était défini. Mais, dans tous les cas, comme on l'a fait remarquer, ce statut implique l'établissement d'un nou-

veau ministère ou d'une nouvelle division du ministère —à tous égards c'est un nouveau département,—et l'on pourrait fort bien croire que le mot " surintendant " tel que défini ou employé en vertu de tout règlement du département, si on l'emploie ainsi, n'aurait pas nécessairement la même signification qu'en vertu de cet acte. Je crois donc opportun que le directeur général des Postes considère cela avant de faire adopter l'acte dans sa forme actuelle.

M. SPROULE : Je demanderai à l'honorable directeur général des Postes de nous dire ce que sont les devoirs du surintendant, vu qu'il semble y avoir malentendu à ce sujet. J'ai compris qu'il disait que ces fonctionnaires étaient déjà nommés. Mais je suis informé par mon honorable ami (M. Beattie) qui siège à ma gauche que bien qu'il y ait à London un homme qui s'il considère accomplir cette fonction, celui-ci n'a pas de bureau, mais il se rend simplement au train pour s'occuper de l'échange des malles. Il n'a pas de bureau ni personne sous ses ordres. Il est clair, d'après l'explication du directeur général des Postes, que ce fonctionnaire doit avoir une résidence en certain endroit particulier, ainsi qu'un bureau, et qu'il doit avoir des commis sous ses ordres, car le bill parle de " l'échelle des salaires des commis et autres employés des bureaux des surintendants. " L'honorable ministre pourrait peut-être expliquer cela.

M. BEATTIE : Mon honorable ami (M. Sproule), semble m'avoir mal compris. M. McWhinney, qui remplit la charge de surintendant à London, comme je le comprends, possède un bureau dans le haut de l'hôtel des postes, mais il n'a pas de commis. Ses fonctions sont quelque peu les mêmes que celles de surintendant. Il visite ses trains et les commis préposés au service des malles allant à l'est et à l'ouest. C'est un officier très compétent, dois-je dire.

J'ajouterais que l'agent du transport des malles est un officier connu depuis des années à London. Il possède un bureau dans la gare du chemin de fer, et il reçoit les malles à leur arrivée pour les transférer aux trains qui leur sont destinés. Il me semble que ce bill place simplement sous un nouveau chef les commis préposés au transport des malles par chemin de fer, et donne aux officiers actuels le nom différent de surintendants.

Pour ce qui concerne London, chacune des positions mentionnées dans le bill existe déjà. Ce bill simplement, je crois, place sous un nouveau chef le département des commis préposés au transport des malles par chemin de fer, et crée un nouveau contrôleur.

M. SPROULE : S'il est vrai que c'est le même homme, et que cet homme s'appelle maintenant surintendant, le directeur général des Postes nous expliquera-t-il quels sont les devoirs supplémentaires qu'il s'attend à accomplir, pour qu'il soit nécessaire d'employer d'autres personnes ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je ne suis que trop heureux de l'expliquer. Il est assigné certains devoirs au contrôleur, comme l'honorable député le verra en consultant le bill, et les surintendants sont ses agents pour l'aider à exécuter ces devoirs. S'il a un personnel pour l'aider, naturellement, les fonctions de ce personnel sont celles assignées à la division. L'acte général concernant les postes dit que le directeur général des Postes, sujet aux restrictions de l'acte, peut assigner leurs

fonctions aux divers officiers, et cet acte place les commis préposés au transport des malles par chemin de fer sous l'autorité des inspecteurs locaux. Cela n'a pas bien fonctionné ; le système a été coûteux et incommode, absolument contraire à l'intérêt public. Il s'agit ici du transport de la division la plus importante du service, pour la placer sous le contrôle direct du chef de cette division.

M. SPROULE : Quelles sont les nouvelles fonctions que le surintendant aura à remplir en outre de ses fonctions actuelles ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il y aura une grande diminution du travail fait relativement au service des malles par chemin de fer, au moyen du système que je demande à la Chambre d'approuver. À présent, le pays est divisé en petits districts. Par exemple, dans la province de l'Ontario, on a assigné ces districts aux commis de la malle, on y trouve des groupes d'inspecteurs avec leurs personnels, un système de commis attachés à ces inspecteurs, et un rouage qui rend fort coûteux l'exécution du service, qui crée un système du service public incommode et difficile, et—chose pire que tout le reste—qui a grandement diminué l'efficacité du service des malles par des chemins de fer. On n'a pas stimulé les commis préposés au transport des malles par chemin de fer à exceller et à se perfectionner.

Toute enquête qu'il fallait faire constituait une affaire des plus ennuyeuses. Si l'honorable député connaît bien la géographie du pays, qu'il me permette de lui fournir un exemple. Il y a actuellement des districts pour le transport des malles par chemin de fer, et un district d'inspection à Toronto ; il y en a un autre à Stratford, ainsi qu'à Barrie. Un train quitte Toronto avec deux commis du département préposés au transport des malles par chemin de fer, lesquels sont chargés, dans un wagon-poste, des matières postales à destination d'Orangeville, là où le train se divise. Une partie de ces matières postales, disons-nous, va à Teeswater, dans le district de Stratford, et une autre partie prend une autre direction, et va à Owen-Sound, dans le district de Barrie. À ce point de séparation, le commis de la malle de Stratford, avec ses matières postales, se rend à Teeswater, et l'autre à Owen-Sound. Ils reviennent, et définitivement, ils se rencontrent encore à Orangeville et se rendent à Toronto.

Eh bien ! de ces deux commis, disons-nous, l'un était attaché au district de Stratford, et l'autre au district de Barrie. Chacun d'eux, par conséquent, a un inspecteur auquel il fait rapport, savoir : le commis du district de Stratford, à l'inspecteur de ce district, et le commis du district de Barrie, à l'inspecteur du district de Barrie. Ni l'un ni l'autre ne demeure dans le district d'inspecteur auquel il appartient, et ils se mettent en voyage le matin en partant de Toronto. Certaines difficultés arrivent sur ce train-là, certaines lettres s'égarèrent ; ou autre chose arrive, et il y a lieu à enquête. Au lieu de s'enquérir de cela directement, le contrôleur d'Ottawa en sera averti par son surintendant local.

La procédure actuelle implique un système de bureaucratie des plus indirectes. L'inspecteur de Toronto, par exemple, a appris la chose. Que fait-il ? Il écrit au commis de la malle appartenant au district de Stratford, qui peut se trouver dans son bureau alors ; il écrit à l'inspecteur de Stratford,

M. MURLOCK.

lui demandant de faire rapport sur l'incident relatif à ce voyage de Toronto à Orangeville ; celui-ci écrit à son commis de la malle qu'il ne voit pas, et il obtient sa réponse. Il y a là trois lettres. Puis cette réponse est envoyée à l'inspecteur de Toronto, qui doit la faire confirmer par une procédure également indirecte. Il écrit à l'inspecteur de Barrie, lequel écrit à son commis de la malle, et renvoie sa réponse à l'inspecteur de Barrie, laquelle est envoyée à l'inspecteur de Toronto. Il y aura dix lettres écrites, et il s'écoulera dix ou quinze jours avant que l'acte supposé ait reçu l'attention requise. Dans l'intervalle, le service public souffre.

Voilà un échantillon du système de bureaucratie qu'ont créé ces petits groupes ou ces petits départements du service postal répandus dans la province de l'Ontario. Au lieu de créer ce service pour le bénéfice de la population, on l'a virtuellement laissé sans personnes pour le diriger, et un système de bureaucratie s'est développé, ce dont le pays souffre.

Il existe des dépenses inutiles et de l'inefficacité dans le service, ainsi que des retards. Les commis du service des malles ne voient pas leur compétence encouragée, et l'on ne peut parler de la surveillance à laquelle ils sont soumis. On ne les récompense pas pour leur compétence.

Il y avait, lorsque je suis entré en fonctions, 404 commis préposés au transport des malles par chemin de fer dans l'administration du pays, dont un grand nombre seraient inutiles si l'on établissait un juste encouragement et un bon système, affranchi autant que possible des rouages inutiles, un système conçu uniquement dans l'intérêt public. En enlevant ce travail, si vous me le permettez, au bureau de l'inspecteur...

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre vaudra-t-il me permettre de lui poser une question ? Comment serait-ce, par exemple, à la Nouvelle-Écosse ? D'après ce que je comprends, il y a un inspecteur pour cette province, et il y en a un autre pour le Nouveau-Brunswick.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce que les courriers de la malle, par exemple, laissant Halifax le matin, ne vont pas au delà de la juridiction de l'inspecteur de la Nouvelle-Écosse ? Quelques-uns d'entre eux ne vont-ils pas jusqu'à Saint-Jean ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je ne connais pas bien ce district en particulier, mais je vais donner un exemple à l'honorable député. Il y a des commis du service des malles qui voyagent de Lévis à Moncton, et il y en a d'autres qui voyagent de Moncton à Lévis. Nous avons, temporairement du moins, aboli ces lignes d'inspecteurs, c'est-à-dire les lignes de division, en tant que le service de la malle par chemin de fer est concerné. Le service de la malle par chemin de fer est le même que celui du conducteur, lequel continue son voyage à une distance raisonnable, au lieu de l'interrompre parce qu'il a atteint l'extrémité de son district. Sans doute, ce n'est pas à dire que l'abus a existé à ce degré, mais il a existé à quelque degré.

Continuons maintenant l'ordre d'explication établi par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). En transportant ainsi des officiers locaux ou inspecteurs au contrôleur à Ottawa, la direction

des commis préposés au transport des malles par chemin de fer, on obvierra aux retards et aux dépenses dont j'ai parlé, et les inspecteurs se trouveront alors plus libres pour remplir les fonctions auxquelles on les avait primitivement destinés et pour lesquelles leurs charges avaient été créées, savoir : régler les travaux, comme en inspectant les bureaux de poste et en surveillant le service des postes du pays et le service des malles, et suivre plus ou moins le fonctionnement du système, comme en Angleterre, voyageant de bureau de poste en bureau de poste, faisant la visite de ces bureaux pour voir à ce qu'on les tienne bien et en bon ordre, à ce que les directeurs de la poste comprennent leurs devoirs, et à ce qu'on évite les choses de la nature de celles qui m'ont forcé de recourir au parlement pour les empêcher, l'an dernier.

J'ignore si ces fraudes auraient pu être découvertes, mais, autant que possible, on surveillera activement ces directeurs de la poste, et cela leur fera aussi sentir qu'ils sont l'objet d'une surveillance raisonnable.

Ce changement laissera les inspecteurs libres de remplir convenablement les fonctions attachées à leurs charges, et avec le temps, il en résultera une grande économie dans la dépense. Si ce bill est adopté, je ne me propose pas d'en faire l'usage arbitraire dont on a parlé quelques députés. Je me propose d'employer toutes ces hautes charges à récompenser les membres du service des malles le méritant. Comme mon honorable ami, le député de London (M. Beattie), a cité des exemples, l'honorable député voudra bien, pour l'information du comité, peut-être, être assez bon de me dire à quel parti politique appartient M. McWhinney, dont j'ai actuellement recommandé au conseil la nomination.

M. BEATTIE: M. McWhinney est dans l'administration depuis quarante ans, et il est encore bon conservateur, je crois. Je dois dire que c'est un officier des plus compétents. Il a occupé la position d'inspecteur ou de surintendant, comme on dit maintenant, depuis nombre d'années. Il visite tous les trains qui vont et viennent, et surveille les commis du service des malles. Je pense qu'avant d'être nommé dans l'administration des postes, il était commis du service des malles par chemin de fer. Il fut alors promu à la charge d'inspecteur des commis du service de la malle. Autant que je le comprends, vous ne vous proposez pas de créer de nouvelles charges. Ces personnes occupent ces positions aujourd'hui en qualité d'inspecteurs, et vous leur donnez une promotion en les appelant surintendants.

M. MILLS: Avec les mêmes fonctions qu'aujourd'hui ?

M. BEATTIE: Oui.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: On les appelle surintendants aux États-Unis. Le système que je recommande ici existe aux États-Unis. Il y a un contrôleur—j'ignore comment on l'appelle, ou si on le désigne sous le nom de contrôleur,—et dominant tout le système des postes américains se trouvent ces surintendants aux gares centrales des chemins de fer, là où il y a beaucoup de trains. Ces surintendants doivent toujours être sur le qui-vive, pour voir à ce que les commis en-

gagés dans le service des malles soient constamment à leur poste.

M. SPROULE: Le ministre nous a fait une déclaration relativement à ce que serait la routine du système, décrivant ce qui arriverait dans le cas où une lettre se perdrait dans le trajet de Toronto à Owen-Sound. Deux commis préposés au transport de la malle par chemin de fer se rendent à Orangeville, où ils se séparent, l'un allant à Teeswater, et l'autre à Owen-Sound. Ce dernier endroit se trouve dans le district de Barrie, et l'autre dans celui de Stratford. Il nous a exposé ce qui arriverait dans le cas où une lettre s'égarerait. Voudrait-il expliquer ce que serait la routine dans les mêmes circonstances, relativement à l'endroit où la lettre égarée dans ce trajet serait rapportée, et à la manière dont on en suivrait la trace ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Nous enverrions ce qu'on appelle un *tracer*.

M. SPROULE: Serait-elle rapportée d'abord au bureau de Toronto ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Nous adoptons le système d'envoyer un *tracer*. Ça consiste en une carte qu'on envoie, et lorsqu'on découvre la piste, on la suit.

M. MILLS: C'est ce qu'on fait maintenant.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: C'est fait d'une manière indirecte. Cette carte est envoyée, et tous ceux par les mains de qui elle passe, y apposent leur marque, puis enfin elle revient à l'endroit d'où elle est partie.

M. SPROULE: Ce serait alors Toronto, je suppose ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: Elle reviendrait à celui qui l'a envoyée.

M. SPROULE: Comment diviseriez-vous le pays ? Il doit y avoir quelques divisions, car je comprends qu'il n'y a pas d'endroits certains à part ceux où le directeur général des Postes a déjà nommé des surintendants. Ces derniers endroits sont Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, London, Winnipeg et Vancouver. Ce sont là toutes des villes importantes qui doivent être des centres de district. Un commis préposé au transport de la malle par chemin de fer ferait-il rapport au centre de la division, ou serait-il obligé de s'adresser directement au contrôleur, à Ottawa ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: On pousserait la chose à terme de la manière la plus expéditive.

M. BORDEN (Halifax): C'est avec beaucoup de défiance que je donne mon avis en cette matière, car le directeur général des Postes comprend le fonctionnement pratique du département, et je ne m'entends pas beaucoup à ce sujet. Ne serait-il pas possible de pourvoir à ce que l'inspecteur de Toronto, par exemple, puisse communiquer directement avec tout commis de la malle qui aurait pu être chargé d'une lettre ? Pourquoi ne pourriez-vous pas, par ce simple moyen, faire disparaître une partie du rouage ? Cela semble praticable, mais il

peut exister des raisons pour que cet avis ne soit pas adopté.

M. CLANCY : Le directeur général des Postes a informé le comité qu'il y aura une diminution très importante du coût de cette division du service, qu'il entend, comprends-je, séparer du reste du service, pour en faire une division spéciale.

Pour ce qui concerne cette division spéciale, il déclare en termes généraux qu'il y aura réduction considérable. Mais l'honorable ministre n'a pas dit où cette réduction s'opérera. Il y aura le même nombre d'inspecteurs qu'auparavant pour faire le travail, et ce travail sera restreint à la division dont celle-ci est séparée, c'est-à-dire celle qu'on appelle, je crois, dans les termes du directeur général des Postes lui-même, la division du service des malles par chemins de fer. Sur ce point, il n'y aura pas de réduction. Ensuite, je comprends qu'il n'y aura pas de réduction dans le nombre des commis du service de la malle. Je ne comprends pas que l'honorable ministre croit qu'il y ait trop de commis dans ce service, et qu'il soit possible d'en réduire le nombre sans détruire l'efficacité du dit service. Il ne peut donc y avoir réduction à cet égard, et je ne comprends pas non plus que le directeur général des Postes se propose de réduire le nombre des agents chargés du transfert. L'honorable ministre a mentionné qu'il y avait neuf inspecteurs des bureaux de poste dans tout le Canada, mais il n'a pas dit que leur nombre serait tant soit peu diminué. On ne doit donc pas s'attendre à ce que le nombre des employés du service soit réduit, et moins encore à ce qu'il y ait diminution dans les appointements. Le nouveau contrôleur sera quelque chose comme un sous-chef, ayant son bureau à Ottawa, et à son sujet, il y aura accroissement dans la dépense du service intérieur.

Quant à la question des lettres égarées, ceux qui, à présent, ont des plaintes à faire sont amenés directement en contact avec le surintendant local qui envoie ses *tracers*. Il existe des raisons évidentes pour lesquelles on peut faire cela beaucoup mieux par l'intermédiaire de l'inspecteur local, que par l'intermédiaire du contrôleur à Ottawa. Supposons qu'une lettre se perde à la Colombie-Anglaise, combien plus promptement il peut être remédié au mal en s'adressant à l'inspecteur local de cette province, qui enverrait son *tracer*, plutôt qu'en faisant sa plainte au contrôleur à Ottawa, qui enverrait ses *tracers* d'ici.

Le directeur général des Postes n'a pas dit qu'il y avait trop de commis de la malle, mais il pense qu'il y a trop de rouage, et il objecte à l'espèce d'irresponsabilité qui survient quand les commis de la malle sortent de la division des inspecteurs auxquels ils sont responsables. Je ne crois guère que cette objection soit très sérieuse, mais dans tous les cas, elle n'est pas de nature à nécessiter l'établissement de tout ce nouveau mécanisme. En vertu du bill actuel, l'honorable ministre rend le rouage plus compliqué, parce qu'il divise l'autorité relativement à la recherche des lettres perdues dans le service de la malle du pays et dans celui fait par chemin de fer.

On essaie vainement de trouver dans les remarques du directeur général des Postes une seule raison importante de ce changement. L'honorable ministre n'a pas prétendu, et personne ne croit, non plus, que les inspecteurs actuels sont surchargés de travail, et qu'il faille alléger leur tâche. Le bill

M. BORDEN (Halifax).

divise la responsabilité entre le service des malles du pays et celui fait par chemin de fer, et il complique le mécanisme. Je crois que l'expérience des chefs du département devrait les induire à centraliser la responsabilité autant que possible, et pour faire cela, nous devrions garder le service intact. A moins de pouvoir démontrer que les commis préposés au transport de la malle par chemin de fer ont accompli négligemment leurs fonctions en général, et à moins de constater que la recherche des lettres perdues a été un fiasco en vertu du système actuel, on ne peut apporter aucune bonne raison à l'appui de ce bill.

M. FOSTER : Il est quelques questions que j'aimerais poser au directeur général des Postes, car j'imagine que mon honorable ami (M. Mulock) s'est parfaitement renseigné à ce sujet, vu qu'il a eu tant de temps pour présenter son bill.

Il y a lieu à objecter au bill en ce que la proposition de l'article 119 tend à centraliser le pouvoir entre les mains du ministre lui-même, ce qui, j'en suis convaincu, aurait l'effet de le déranger beaucoup et ajouterait fort à ses responsabilités, et ce qui, je crois, ne devrait pas être accepté comme principe général de législation relativement au département des Postes, ou tout autre. Je vous concède tout de suite que le chef d'un ministère doit être investi jusqu'à un certain point du contrôle du département jusque dans ses parties les plus éloignées; autrement, l'unité et la conformité du fonctionnement de tout le département pourraient en souffrir. Mais quand le chef du département propose dans un bill de concentrer plus qu'il ne faut, sur plusieurs points, le pouvoir en lui-même, et quand des principes généraux de grande importance sont violés pour en arriver là, voilà qui souffre justement objection.

Le président a déclaré que nous en sommes à l'article 119. C'est très vrai; mais je prétends que tous les articles de ce bill sont membres d'une même famille, et qu'on les trouve tous unis par les liens du sang.

On constate, dans l'article 2, le même principe consistant à faire passer un contrôle et un pouvoir de nature anormale entre les mains du chef du département que celui qu'on constate dans l'article 119.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je pense que vous ne devriez pas discuter l'article 2 maintenant. Je suppose que vous pourriez passer le temps sur l'autre tout aussi bien.

M. FOSTER : Je crois me conformer aux règlements en démontrant que le principe vicieux de l'article 119 se retrouve dans l'article 2, et nous devons considérer ce bill dans l'ensemble, et nous y objecter ainsi envisagé.

Dans cet article 2....

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je dois objecter à ce que l'honorable député discute l'article 2. Il peut passer le temps tout aussi bien sur l'article 119.

M. FOSTER : Je dois le discuter, et si mon honorable ami croit ne pouvoir saisir l'argumentation sans que je la lui explique au préalable, je vais le faire, et je vais démontrer que ces articles comportent le même principe. Ce à quoi j'objecte dans l'article 119, c'est le principe consistant à centraliser

plus qu'il ne faut le pouvoir entre les mains du chef du département. Si je puis établir que mon honorable ami tend à une certaine centralisation exagérée de pouvoir dans l'article 2, cette preuve de la répétition de la faute dans le même bill rend ce bill d'autant plus sujet à objection, et mon argument d'autant plus fort.

Mon honorable ami, j'espère, n'objectera pas sur le motif de non pertinence.

Dans l'article 2, on constate la violation du principe consistant à donner toutes les entreprises en question par soumissions.

L'honorable ministre y propose de substituer, dans certaines circonstances, au système des soumissions, le droit d'accorder les entreprises lui-même. Après avoir reçu des soumissions, si la soumission la plus basse est plus élevée que ce que l'intérêt des administrations publiques ne le justifie de payer, il aura alors le pouvoir de s'emparer de l'affaire et d'accorder l'entreprise à toute personne à qui il lui plaira de la donner, sujet seulement à la restriction de ne pas payer à l'entrepreneur le montant auquel s'élevait la plus basse soumission. Eh bien ! je prends sur moi de dire que presque invariablement, la question du transport des malles dans tout le Canada serait réglée à la première demande de soumissions ; la plus basse soumission serait raisonnable et serait acceptée. De fait, il est de règle que l'obtention du paiement régulier d'un peu d'argent tous les trois mois pousse les gens à négliger leurs affaires pour transporter les malles moyennant une simple pitance à peine suffisante, en certains cas, pour payer les frais d'entretien de leurs attelages. Je crois que dans cent quatre-vingt-dix cas sur mille, l'entreprise est exécutée à des prix absurdement bas. Cependant, pour prévoir un cas sur mille, mon honorable ami adopte une démarche dangereuse, et demande au parlement de mettre de côté le principe de l'acceptation de la soumission la plus basse, pour donner au directeur général des Postes le pouvoir d'accorder....

M. L'ORATEUR-SUPLÉANT : Je ferai remarquer à l'honorable député que la discussion qu'il fait maintenant concerne l'article 2, et que nous en sommes au paragraphe 119 de l'article 5.

M. FOSTER : Je suis convaincu que la remarque du président ne manque pas de raison ; mais voudrait-il me permettre de justifier cet argument-ci, et de le joindre ensuite à mon argument relatif à l'article 119, pour démontrer que cette argumentation est cumulative, et qu'elle est de nature à influer sur un auditoire et, je crois, sur le directeur général des Postes ?

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Il est réellement regrettable de la part de l'honorable chef de l'opposition d'accaparer le temps de la Chambre comme il le fait dans une matière de ce genre. Nous n'objectons nullement à ce qu'il prenne toute la latitude possible, mais certainement, je pense qu'après avoir passé deux ou trois heures à discuter le bill en question, c'est abuser du privilège accordé aux députés que de s'engager dans une discussion générale au sujet de ce bill, comme le fait l'honorable député. Vaut-il la peine d'approfondir ce débat ?

M. FOSTER : Non.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'adoption du bill a obtenu l'approbation de la Chambre. Je ne suppose pas qu'il reste encore plus de deux ou trois jours de session. Et à moins qu'on n'ait de justes raisons à faire valoir contre ce bill, je prie l'honorable député de le laisser adopter.

M. FOSTER : Eh bien ! je me contenterai de passer de cette première partie de mon argument à l'article qui fait l'objet de cette discussion, pour démontrer que ce serait opérer essentiellement une centralisation de pouvoir, et une centralisation de pouvoir dangereuse, que d'adopter l'article 2 et le répéter dans l'article 5. Cela place réellement tout le système du travail des commis préposés au transport des malles par chemin de fer entre les mains du chef du département, car le contrôleur doit être nommé par le directeur général des Postes, et c'est à celui-ci qu'il doit faire son rapport. Or, je ne crois pas que cette centralisation de pouvoir soit une bonne chose, et c'est pour cette raison et pour plusieurs autres que j'éleve la voix contre cette mesure.

Je répète encore qu'à cette heure extrêmement tardive de la session, on devrait retirer ce bill pour s'occuper d'affaires plus importantes, et si mon honorable ami est raisonnable, il acquiescera à ma demande.

Si mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), et mon honorable ami, le député de Lambton (M. Lister), étaient ici, je leur demanderais de se joindre à moi dans cette demande. S'il y a du temps à notre disposition, occupons-nous plutôt du plébiscite. C'est là une matière fort chère au ministre de l'Agriculture et de très grand intérêt pour l'honorable député de Lambton. Ce monsieur, l'autre jour, m'a interpellé, ainsi que d'autres membres de la gauche, à ce sujet. Pourquoi nous occuperions-nous d'une mesure de législation dénuée d'importance comme celle qui nous est soumise, quand reste inexcitée un projet de législation aussi important que celui-là et qu'on a promis ? Si les messieurs que je viens de mentionner étaient ici, je leur demanderais de se joindre à moi pour insister auprès du directeur général des Postes pour qu'il retire sa mesure pour le présent, et qu'il consacre à la discussion de la mesure plébiscitaire les heures que nous perdons maintenant.

Il est par trop regrettable, je trouve, qu'on n'ait pas donné à ce projet la forme d'une loi pour la soumettre au jugement du peuple, comme on l'a promis. Cependant, cette importante législation est mise de côté, et nous sommes appelés à considérer le bill actuel, qui est important, il est vrai, dans quelques-uns de ses détails, mais qui, d'un autre côté, pourrait bien être différé à une autre session, alors que tous les députés seraient ici.

M. MILLS : Il ne serait pas très satisfaisant que ce bill soit adopté dans sa forme actuelle, et le pays, j'en suis convaincu, ne souffre pas d'en être privé. Nous avons à nous occuper de législation extrêmement plus importante. Je ne considère nullement satisfaisantes certaines parties de ce bill ; c'est absolument le contraire, bien que, pour ce qui concerne l'article 5, je répète que sur les grandes lignes, j'approuve l'idée de créer un département séparé du service des malles par chemin de fer. Ce bill a été présenté pour la première fois lorsqu'il avait un nombre considérable de députés présents

et il a été retiré en présence de certaines objections qu'il a soulevées. Ensuite, on l'a de nouveau présenté, de nouveau on y a objecté, et de nouveau on l'a retiré; mais aujourd'hui, à la dernière heure de la session, l'honorable directeur général des Postes le présente encore et persiste à en imposer l'adoption. Dans les circonstances, il n'est pas convenable de la part de l'honorable ministre d'imposer ce bill à la Chambre comme il le fait. Il n'y a pas l'ombre d'une excuse à sa conduite, et l'on peut seulement penser que cette conduite cache un motif désavouable et qu'il n'est pas animé par le désir de servir le bien public.

Je ne crois pas qu'il y ait trois membres de la droite qui comprennent ce bill. Nous n'avons reçu que de fort maigres renseignements du directeur général des Postes à son sujet. J'ai parcouru les *Débats* dans qu'on nous les eut apportés, et je n'ai pu y trouver que très peu d'information le concernant. Il est certain que si ce bill était adopté, et que mes électeurs m'interrogeassent sur sa signification, je ne serais pas en état de leur répondre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Serait-ce nécessairement la faute du bill ?

M. MILLS : Eh bien ! ce peut être grâce à un défaut d'intelligence de la part de celui qui parle ; mais je ne crois pas que vous fassiez croire cela au comté d'Annapolis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais vous pouvez ne pas avoir lu le bill ?

M. MILLS : Je doute fort que le ministre des Chemins de fer et Canaux le comprenne. Je crois que je pourrais lui poser à l'égard de ce bill certaines questions auxquelles il serait incapable de répondre. Et s'il devait me répondre comme il a répondu aux autres questions qui lui a posées l'ex-ministre des Finances (M. Foster), je connaîtrais moins le bill en m'en allant que je ne le connaissais en commençant.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Nous voici rendus aux derniers jours de la session ; de fait, je crois que depuis huit jours devrions être retournés chez nous, et maintenant l'on pousse ce bill qui avait été conservé en arrière et qui ne paraissait pas devoir nous être imposé. On nous dit que beaucoup de nos amis de la droite soulevaient contre le bill des objections sérieuses qu'ils avaient fait connaître au gouvernement. Mais beaucoup de ces messieurs sont partis, et même s'il en est resté encore assez pour faire valoir ces objections, ceux-là même s'en vont petit à petit. Le parlement s'est émietté et il ne reste plus ici qu'un petit nombre de représentants du peuple. C'est presque une injure de pousser un bill dans des conditions pareilles. Maintenant, ce bill, si je le comprends bien, et il est difficile à comprendre puisque le directeur général des Postes, qui le présente, ne semble pas le comprendre lui-même, contient une clause inadmissible qui change les entreprises de quatre à huit ans. On sait que l'on a dit beaucoup de choses contre l'ancien gouvernement....

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je dois rappeler à l'honorable député que la clause qu'il discute ne nous est pas soumise maintenant. Nous en sommes au paragraphe 119 de la clause 5.

M. MILLS.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : En vertu de cette clause 5, nous sommes en présence de la création d'un nouveau service, de la nomination d'un contrôleur et d'un surintendant du service postal en chemin de fer. Nous avons déjà dans le pays un service postal qui remplit suffisamment ses devoirs sans ces officiers. De fait, une des plus graves accusations que nous ayons eue à subir pendant toute la dernière campagne, c'est que le gouvernement avait trop d'employés. Pourtant, le directeur général des Postes se propose de créer tout un personnel d'officiers nouveaux....

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Je comprends qu'il prendra pour ce service certains anciens employés, mais il devra alors en nommer d'autres pour remplir leur place. Je ne vois pas comment cela peut faire des économies. Et je considère comme inacceptable de donner au directeur général des Postes le pouvoir de prolonger les contrats de quatre à huit ans.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'appellerai votre attention, M. le président, sur le fait que l'honorable député (M. Macdonald (I.P.-E.)) vagabonde en dehors de la clause.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : J'allais clore mes remarques, mais puisque l'honorable ministre (sir Louis Davies) dit que je vagabonde, je vais prouver que je ne vagabonde pas en disant que le bill parle de la prolongation des contrats de quatre à huit ans. J'allais dire que s'il était une chose reprochée à l'ancien gouvernement, c'était le renouvellement des contrats dans certaines circonstances. Mais ici, nous donnons au directeur général des Postes plein pouvoir de renouveler....

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je rappellerai à l'honorable député....

M. MACDONALD :.... ces contrats, et dans ces conditions....

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : A l'ordre ! Je regrette énormément que l'honorable député ne soit pas disposé à s'en tenir....

M. MACDONALD (I.P.-E.) : J'ai terminé mes remarques, M. le président.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je veux dire quelques mots pour en appeler aux sentiments intelligents de nos honorables amis de la gauche. Ce bill est devant la Chambre depuis près de 20 jours. Il ne touche à aucun principe cher à aucun des deux partis ; c'est un bill purement administratif, se rapportant au fonctionnement d'un des départements les plus importants. Le gouvernement calcule, du fait de ce bill, réaliser une économie sérieuse dans le service civil. C'est après mûre considération qu'il l'a présenté. Nous n'avons aucun désir d'éluder la discussion la plus complète et la plus approfondie et la plus libre, mais nous demandons à ces messieurs s'ils veulent faciliter notre œuvre de législateurs de s'en tenir à la discussion du bill lui-même et de la clause particulièrement examinée. Je vois très bien que cela peut nous prendre beaucoup de temps, plusieurs jours, même ; mais ces messieurs doivent

savoir qu'un gouvernement ne peut pas préparer une mesure avec soin et la laisser mettre de côté après une discussion de quelques heures, ou même de quelques jours. Bien que je n'aie aucune intention de limiter la discussion, je demanderai à mes honorables amis s'il est à désirer, à cette époque avancée, de perdre du temps, ou s'il ne vaudrait pas mieux en venir à une discussion équitable et raisonnable de la clause. S'il s'élève des objections, nous sommes prêts à y répondre et à les discuter d'une façon accommodante. Prolonger le débat ne servira à rien, car nous ne laisserons pas renvoyer le bill faute de temps. Je suppose que si nous siégeons ici lundi, mardi et mercredi, le gouvernement sera forcé de faire passer cette législation. Si nous nous réunissons lundi matin et si nous parlons sur cette question toute la journée de lundi, mardi et mercredi, répétant toujours la même chose, il y aura quand même une fin. Je comprendrais, s'il y avait un principe en jeu, que ces messieurs pourraient alors dire : Nous sommes prêts à faire le sacrifice du temps, à rester ici et à combattre. Mais c'est un bill administratif relatif à la tenue d'un département, qui, de l'avis du chef de ce département, d'accord en cela, avec le gouvernement, doit par son application réduire de beaucoup les dépenses publiques. Dans ces conditions, je fais appel à ces messieurs pour leur demander s'il est à propos de continuer cette discussion déjà trop prolongée et inutile. Personne ne prétend qu'elle se rapporte au bill ; personne ne prétend que ce qui a été dit au sujet de la clause en discussion n'aurait pas pu se dire en deux minutes. Par conséquent, il est évident que c'est du gaspillage de temps dans un but déterminé, et je demande aux honorables députés si c'est loyal et équitable.

M. POWELL : Les remarques de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries m'étonnent beaucoup ; je puis lui assurer que je n'ai en vue qu'un objet, le perfectionnement de ce bill. J'apprécie la nécessité de ce bill, aussi je crois utile qu'il soit aussi perfectionné que possible. Le sécrétaire doit être appliqué avec la plus grande liberté à cet intéressant projet, et, pour ma part, dans l'exercice des onéreuses fonctions de représentant du peuple qui m'ont été déléguées par mes électeurs, je désirais faire certaines recommandations qui me semblaient avoir quelque force, et je regrette de voir que l'honorable directeur général des Postes n'y a prêté aucune attention. Est-il à propos d'avoir une législation uniforme ? Le directeur général des Postes, en adoptant cette procédure pour les commis de malles, ne la place pas sur un pied parallèle au reste de l'administration postale du pays. Par la clause 12, l'inspecteur a le pouvoir de s'enquérir de toutes les plaintes pour faute de transport ou perte de lettre. Nous trouvons que le fonctionnaire nommé sous le titre de contrôleur peut exercer son contrôle sur les surintendants, les agents de transfèrement et les commis de malles, et peut décider de toute question de négligence dans leur devoir. Il faut absolument qu'il y ait négligence avant que cet employé mette une enquête en train. Il faut accuser un homme de négligence avant d'avoir une enquête. Dans la loi telle qu'elle existait, le directeur général des Postes n'était pas tenu d'établir une accusation de ce genre, il lui suffisait d'envoyer un commissaire pour voir si quelque chose allait mal, depuis quand et comment on pouvait y remédier. Je fais remar-

quer au directeur général des Postes qu'il est très à propos d'introduire dans le nouveau bill une disposition de ce genre. Il y a encore une autre question : c'est celle de la rédaction statutaire. Je crois que le directeur général des Postes était un est un avocat, mais il peut ne pas connaître les règles de la construction statutaire, et dans ce cas, je demanderai au ministre de la Marine et des Pêcheries si, en face de la longue série de discours illustres allant de celle de Baron Park à celle de Cockburn, il ne serait pas à propos d'intercaler l'ancienne disposition dans ce bill. Je soumetts cette question afin de voir si le directeur général des Postes est de bonne foi en disant qu'il veut perfectionner son bill. La clause 120, après avoir énuméré les divers officiers, dit qu'ils peuvent être choisis parmi des personnes qui sont actuellement dans le service public.

M. FORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député a probablement oublié que nous en sommes au paragraphe 119.

M. POWELL : Mes remarques s'appliquent entièrement à la clause 119 relative à la nomination des officiers, et je la relie aux dispositions subséquentes du bill, pour montrer quels sont les officiers nommés. C'est une règle de construction légale que lors de la création d'un droit nouveau, une procédure spéciale soit établie à l'égard de ce droit, puis que cette procédure soit expliquée à l'exclusion de toute procédure de droit commun ou autre. Maintenant, si cet acte, en créant de nouveaux officiers, impose comme condition qu'ils soient pris dans une certaine catégorie d'individus, je demande si, dans l'intérêt public, dans une question aussi importante, doivent découler l'ordre, l'économie et la réforme du service, dans cette question d'une gravité considérable, il n'est pas à désirer que l'on étudie cette disposition plus sérieusement que le temps qui nous reste ne nous le permet. Je ne garantis pas l'exactitude de la proposition légale que je développe. De fait, j'inclinerais plutôt vers l'opinion du génie transcendant qui a ce bill sous sa charge. Je désirerais savoir quel effet peut produire ma proposition chez lui. Je lui demande maintenant si c'est une clause facultative ou, en vertu des règles de la construction, impérative. Si elle est impérative, je dénonce le principe comme reprehensible. Pourquoi ? Parce que ce ne sont pas tous les employés des postes qui sont membres du service civil. Les directeurs des postes et les commis ordinaires ne le sont pas, et vous limitez ces fonctions à l'aristocratie du département des Postes. Vous voulez prendre vos premiers officiers parmi ces aristocrates et ne laisser aux plébéiens qu'une situation infime.

M. FOSTER : Il n'y a plus de démocrates dans le parti depuis que le chef les a quittés.

M. POWELL : Il se peut que le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) ait changé d'avis en passant de la démocratie à l'aristocratie. La chevalerie n'a peut être attaché uniquement à l'aristocratie de ce pays. Moi qui n'aspire pas à la chevalerie, qui suis né parmi le peuple et qui espère mourir parmi le peuple, moi, champion des masses contre les castes, maintenant que l'ami chevalier a jeté aux orties ses principes démocratiques, je me lève et demande que les membres ordinaires du service soient admis aux

honneurs et aux émoluments de ces places, pourvu qu'ils aient assez d'intelligence.

Personne ne pourra être nommé contrôleur du service postal par chemin de fer à moins d'avoir servi quinze ans dans les postes canadiennes.

C'est un langage malheureux ; je ne sais pas ce que sont les postes canadiennes ; je connais le service postal canadien ; je connais le directeur général des Postes, mais toi, qui es-tu ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Si vous consultez l'acte des postes, vous y trouverez la définition.

M. POWELL : Je l'ai consulté, et j'ai constaté que le directeur général des Postes n'est pas responsable de cette atrocité linguistique, qui retombe sur quelqu'un de ces prédécesseurs coupable d'avoir introduit dans les statuts de ce pays ce langage barbare qui sera sa honte éternelle. Cela rappelle le statut passé par la législature de l'Arkansas et qui proclamait que le nom de l'État devait se prononcer Arkansaw. Il est vrai, comme le dit le directeur général des Postes, que ce terme se trouve dans l'acte du service postal. Si c'est vrai, cela ne fait pas de différence. Si un barbarisme a été commis, pourquoi le perpétuer. Que le directeur général des Postes, s'il a le désir de perfectionner son bill pour tous ces barbarismes, l'habilite dans toute la pureté de la langue et de l'idiome anglais. Au point de vue constitutionnel, et je sais que le directeur général des Postes est très chatouilleux sur ce point, il avait été décidé que l'on ne pourrait plus introduire de langue inconnue dans les statuts du royaume, que le texte devrait être de l'anglais pur et sans mélange. J'en appelle au directeur général des Postes et le supplie de ne pas négliger ces grands principes constitutionnels, dans une question d'une importance aussi capitale que le bill qui nous est soumis.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'honorable député voudrait-il m'indiquer quels sont les statuts d'Edouard dont il parle ?

M. POWELL : Si l'honorable ministre veut aller feuilleter les rôles du parlement, il trouvera les informations nécessaires. Ces livres là sont très difficiles à comprendre ; ils sont écrits dans ce qu'on appelle du latin bâtarde, dont la traduction sera sans doute des plus agréables à notre classique directeur général des Postes.

M. FOSTER : Le chancelier les traduira.

M. POWELL : Oui, le chancelier de la plus grande université du Canada, devant qui palissent Grimm et Condolle, plus grand que Whitney et Yale, une autorité en linguistique de haute réputation dans ce pays, M. l'Orateur, un homme dont les connaissances en philologie font la gloire du pays qui l'a vu naître. Je prétends que ces deux caractères distinctifs du bill sont une honte pour le pays, et je demande au directeur général des Postes vu l'étendue de ses connaissances et à la délicatesse de son goût pour reviser ce bill, pour le perfectionner, pour nous donner quelque chose digne de sa réputation et du projet gigantesque qu'il a en mains et des conséquences formidables qu'il peut avoir pour le pays.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : Cette clause est-elle adoptée ? Adoptée.

M. POWELL.

M. DUPONT—

M. FOSTER : Nous n'avons pas encore clos cette discussion, et vous ne devriez pas dire adopté, M. le président, quand un député est debout.

M. l'ORATEUR-SUPPLÉANT : L'honorable député n'était pas debout.

M. FOSTER : L'honorable député a le droit de discuter cette question, et nous n'avons jamais eu l'habitude de précipiter ces bills.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : La question a été posée et adoptée.

M. POWELL : L'honorable député (sir Louis Davies) a raison, et l'honorable député (M. Dupont) aura l'occasion de discuter le bill sur la prochaine clause.

Article 12.

Personne ne pourra être nommé contrôleur du service postal par chemin de fer, à moins d'avoir servi quinze ans dans les postes canadiennes.

M. POWELL : Je crois que cette période est beaucoup trop longue. Si le directeur général des Postes a réellement l'intention de voir passer son bill, je lui suggérerais, en cette veille du dimanche d'adopter, comme nous, une tournure d'esprit calme et céleste. Je lui conseille de pratiquer plus de charité chrétienne et de ne pas laisser languir un homme pendant quinze ans dans les régions froides de l'infériorité. Je suggérerais que la période fût réduite à cinq ans.

M. FOSTER : Il est nécessaire pour nommer un contrôleur d'avoir un homme parfaitement propre au service. Quel choix pourrez-vous faire, si vous avez cette limite de service ? Combien de commis ont quinze ans de service ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Cela n'est pas limité au service des malles en chemin de fer ?

M. FOSTER : Cela va en dehors du service des malles en chemin de fer ?

M. MILLS : Le chapitre 35 des Statuts révisés du Canada, "Acte relatif au service postal," donne l'interprétation. L'expression, "dans les postes canadiennes" s'applique à toute personne employée d'une façon quelconque dans le service des postes du Canada."

Sir ADOLPHE CARON : Il est regrettable que ce bill occupe si longtemps la Chambre, mais l'opposition n'est pas responsable de ce retard. J'avais compris que le directeur général des Postes avait retiré cette législation, mais, en tout cas, il l'a présentée à trois reprises différentes lorsqu'il n'y avait presque pas de députés en Chambre. C'est une législation très importante, et je regrette extrêmement que le président ait déclaré la clause 119 adoptée, quand l'honorable député de Bagot (M. Dupont) s'était levé pour parler. Cependant, je suis toujours prêt à me soumettre aux décisions du président, comme je le fais en ce moment. Il n'est pas conforme à l'intérêt public que des bills de

cette importance soient poussés à la vapeur à la fin de la session. La clause dit :

Personne ne pourra être nommé contrôleur du service postal par chemin de fer à moins d'avoir servi quinze ans dans les postes canadiennes.

Je désire demander au directeur général des Postes si cela veut dire qu'il aura été employé quinze ans dans le service postal par chemin de fer.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Cela veut dire un homme occupant une place dans le service postal.

Sir ADOLPHE CARON : Je comprends cela, mais le directeur général des Postes veut-il confier ces pouvoirs illimités à un contrôleur qui n'aura pas été dans le service spécial des malles ? Si l'honorable ministre choisit un homme en dehors de ce service, il commettra une grave erreur, car c'est une spécialité, et si l'on veut la perfectionner, il faut absolument que les réformes s'accomplissent sous la main d'un homme connaissant à fond le service. Le directeur général des Postes croit-il pouvoir améliorer le service des malles avec un homme étranger à ce service ? Je ne le crois pas. L'honorable ministre a été assez bon de nous fournir des détails et de nous dire que le contrôleur aurait pour mission d'envoyer des limiers pour retrouver les lettres perdues. Ceci est parfaitement inutile, ces fonctions-là sont parfaitement remplies maintenant sous la surveillance de l'inspecteur actuel. Son intention est apparemment de centraliser ce travail à Ottawa au siège du ministère. Alors, si quelque difficulté survient dans la Colombie-Anglaise, une personne ne peut pas s'adresser directement à l'inspecteur résident ; il faudra écrire au contrôleur à Ottawa, faire envoyer d'Ottawa un inspecteur jusqu'en Colombie-Anglaise avec tous les ennuis et toutes les dépenses qui en résultent. Le système établi par ce bill est impraticable et ne pourra pas fonctionner même si le bill passe. Les dépenses seront plus élevées, et le public n'aura pas un aussi bon service que maintenant. Prenez par exemple un homme depuis quinze ans de service dans les mandats de poste, sera-t-il bon à prendre charge de cet emploi ? Je dis que non, et voilà pourquoi je demande des informations à cet égard. Je désire savoir si les quinze ans sont limités au service des malles en chemin de fer, où si le directeur général des Postes peut choisir en dehors de ce service les hommes auxquels il entend confier la charge de contrôleur.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je répondrai à l'honorable député, s'il veut bien me le permettre. Le contrôleur actuel ne faisait pas partie du service des malles. Il était au bureau de poste de Toronto. Il a été choisi et m'a été recommandé par l'inspecteur en chef Sweatnam comme l'homme ayant le plus d'expérience et comme étant le plus apte à remplir ces fonctions, car il faut plus qu'une simple connaissance du service des malles pour présider à une organisation complète. Il n'est pas commis de malle et ne l'a jamais été. Aussi, je ne veux pas limiter mon choix aux commis de malles, tout en reconnaissant qu'ils ont des aptitudes pour l'emploi et que c'est chez eux d'abord que doit se porter le choix du contrôleur.

Sir ADOLPHE CARON : Comment donc l'honorable ministre peut-il faire concorder ceci avec les paroles qu'il prononçait il y a un instant, lorsqu'il nous disait que l'objet de cette création était de faire naître l'émulation parmi les commis de malles de chemin de fer ? Comment peut-il créer de l'émulation en allant chercher un homme du dehors et en le faisant passer par-dessus tous les commis de malles ? Voilà encore une raison qui me faisait désirer des informations de l'honorable ministre. Il nous a dit qu'il voulait faire avancer les membres méritants du service des malles en chemin de fer ; et désirait faire naître entre eux une émulation dont le service devrait certainement profiter. Pour créer l'émulation, il commence par prendre un employé du bureau de poste de Toronto, et par le faire passer au-dessus d'employés ayant dix à quinze ans de service. Une autre chose encore me frappe dans ce bill, le plus étrange évidemment de tous ceux qui ont été présentés au parlement. L'honorable ministre insiste pour le faire adopter. Mais, que dit-il ? Il parle du contrôleur qu'il a été chercher à la poste de Toronto. Comment pouvait-il le nommer avant que le bill fût passé ? Quel est donc maintenant le rôle du parlement ? Allons-nous rester assis ici trois mois simplement pour entendre le chef politique d'un département nous dire que dans sa haute sagesse, il a jugé bon de faire telle et telle chose, et pour apprendre que son bon plaisir était de faire ce qu'il a fait ? Si l'honorable ministre par un moyen que j'ignore a pu nommer, comme il nous dit l'avoir fait, des surintendants et des contrôleurs, pourquoi faire adopter un bill ? Pourquoi nous déranger et ne pas continuer à nommer des contrôleurs et des surintendants sans mettre en branle le parlement ? Si l'honorable ministre a pu prendre un contrôleur au bureau de poste de Toronto et nommer dans tout le pays des surintendants sans un bill, pourquoi nous retenir ici aux derniers jours de la session, pour adopter un bill incomplet et qu'il faut revoir, si l'on veut qu'il contribue au bon fonctionnement d'un service important. L'honorable ministre dit qu'il a nommé un contrôleur sur la recommandation de l'inspecteur en chef. L'inspecteur en chef est un employé de grande expérience, dont la conduite est tout ce que l'on peut désirer, et qui a rendu de grands services au département ; mais l'inspecteur en chef a le désir de prendre un contrôleur dans le bureau de poste de Toronto et de le mettre à la tête d'un service qu'il ignore parfaitement comme l'a admis le procureur général. Je ne connais pas le contrôleur, mais le directeur général des Postes admet qu'il ne connaît rien au transport des malles en chemin de fer.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je n'admets rien de ce genre.

Sir ADOLPHE CARON : L'honorable ministre a dit, je crois, que le contrôleur n'avait jamais eu rien à faire avec le service des malles par chemin de fer, et quelle que soit l'importance du bureau de poste d'où il vient, ce n'est pas l'homme qui aurait dû être nommé contrôleur. Voilà des points qui ont, je crois, leur importance et devraient être discutés quel que soit le dégrèvement, de discuter à cette époque un bill qui n'aurait pas dû être présenté si tard, mais au début de la session pour être étudié avec soin, pour en comparer les détails avec la loi actuelle, afin de juger des résultats pro-

ables des changements sur le fonctionnement des services.

Je ne crains pas d'affirmer qu'à la tête de ce service, devrait se trouver un commis de malle de chemin de fer. C'est une spécialité différant absolument du reste du service, et je ne puis comprendre qu'un homme qui ne connaît pas cette branche puisse même songer à contrôler le service. Je prétends aussi que la mesure actuelle, au lieu de simplifier le service et d'en faciliter le fonctionnement, le complique et nuit à son fonctionnement, et voici pourquoi. Si vous centralisez tout à Ottawa et si vous recevez là les plaintes de tout le Canada, si les hommes qui doivent faire des rapports au contrôleur doivent tous partir d'Ottawa pour examiner les plaintes, le service sera compliqué et entravé.

M. SUTHERLAND : Les inspecteurs font actuellement ce travail. Quelle était leur expérience dans le service des postes quand on les a nommés ?

Sir ADOLPHE CARON : Ils ont été dressés à ce service, et plusieurs ont été commis de malle de chemin de fer.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'aimerais savoir si M. Hawkins a jamais été commis de malle de chemin de fer.

Sir ADOLPHE CARON : Je crois que oui.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Et M. Merrick, de Kingston, nommé il y a deux ou trois ans, n'a jamais été commis de malle, pas plus que M. Bolduc, de Québec.

Sir ADOLPHE CARON : Oui, il l'a été.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'inspecteur de Toronto, M. Barwick, n'était pas commis de malle. M. Barwick, nommé inspecteur il y a quelques années, était avocat à Toronto. M. Bain, de Montréal, était membre de cette Chambre et a été nommé inspecteur il y a quelques années. Était-il commis de malle de chemin de fer ?

Sir ADOLPHE CARON : Je ne pourrais pas de mémoire donner l'histoire de tous les inspecteurs du Canada, mais du fait d'être inspecteurs, ils ont acquis des connaissances que les nouveaux inspecteurs que l'honorable ministre veut nommer n'auront pas la chance d'acquérir.

M. SUTHERLAND : Vous les avez nommés inspecteurs avant qu'ils fussent au service.

Sir ADOLPHE CARON : Mais vous voulez améliorer la loi. Le ministre veut améliorer le service, et pourtant il veut nommer contrôleurs des gens qui n'y connaissent rien. Il dit qu'il veut placer à la tête d'une branche importante un homme qui n'en sait pas le premier mot. Les inspecteurs, au moins, du fait d'être en place, ont dû acquérir de l'expérience, et je puis dire à l'honorable ministre s'il veut nommer un homme spécialement pour diriger le service des malles, il devrait choisir un homme qui a été dès le début dans le service. J'ai cru devoir indiquer ces objections, et je demande à l'honorable ministre de laisser là ce bill jusqu'à la prochaine session.

M. CLANCY : Nous avons appris ce soir pour la première fois que le directeur général des Postes Sir ADOLPHE CARON.

a nommé un contrôleur et a tout son personnel en opération, sans avoir été aucunement autorisé par le parlement. Cela veut dire tout simplement qu'il prépare ses plans, nomme ses officiers, puis arrive aux dernières heures de la session pour demander la permission de faire ce qu'il a déjà fait. Je demande à l'honorable ministre de nous indiquer quelles réductions il a opérées, et il refuse de répondre à cette simple question.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai déjà répondu.

M. CLANCY : Combien de réductions ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le système a été à l'essai pendant six mois environ, et il a pu survenir des vacances sans que nous eussions besoin de les remplir. Il faudra 34 commis de malles de moins avec ce système ; ces commis représentent un total de salaires de \$20,400, mais je n'ai pas l'intention de les renvoyer maintenant. Je désire agir avec eux d'une façon aussi aimable que le désirent ces messieurs : je vais laisser survenir les vacances sans les remplir jusqu'à ce que le personnel ait atteint le niveau régulier. En ce moment, nous travaillons avec 19 hommes de moins que sous l'ancien système.

M. CLANCY : Combien d'agents de transfert y aura-t-il maintenant ; de combien le nombre a-t-il été réduit pour l'avenir ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'en ai diminué que d'un jusqu'à présent leur nombre. J'ai trouvé à Brockville un agent de transfert du nom de Kavanagh que j'ai renvoyé pour des raisons dont vous pouvez facilement prendre connaissance.

Cet homme exploitait une entreprise pour certain service, et il avait été nommé agent de transfert pendant qu'il exploitait cette entreprise. Je ne puis rien dire de plus à l'égard des agents de transfert, sauf que j'ai entamé des négociations avec les compagnies de chemins de fer pour savoir si, en certains points, on ne pourrait pas utiliser le personnel des chemins de fer à certains travaux postaux et partager les frais. En tout cas, c'est là quelque chose qui peut se faire, que le bill soit adopté, ou non.

M. CLANCY : L'honorable ministre nous dit que ce système fonctionne depuis près de six mois et qu'il espère obtenir une réduction de \$20,000 environ sur les dépenses par la diminution du nombre des commis de malles. Je ne crois pas qu'il ait dit que tout cela est réalisé maintenant, mais ça se réalisera plus tard.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Qu'est-ce qui s'est réalisé ?

M. CLANCY : Ce que je veux dire, c'est que le directeur général des Postes va traiter gentiment les commis : qu'il ne va pas opérer de balayage, qu'il ne guillotinerà pas tout le monde immédiatement, mais qu'il opérera la décapitation par un procédé moins douloureux et plus lent. Je n'ai pas bien compris si l'honorable ministre a économisé \$20,000 dans les six mois que son système a fonctionné, ou si c'est seulement un espoir d'économie sur les commis de malles. Il ne compte pas faire de réduction sur les commis de transfèrement. Pense-t-il réduire le nombre des surintendants ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : L'ancien officier qui portait le titre de commis en chef des malles par chemin de fer disparaît, et pourra faire un surintendant ou un commis de malle.

M. CLANCY : Maintenant, nous sommes beaucoup mieux à même de comprendre. Il n'y aura pas de réduction chez les agents de transfèrement ni chez les surintendants, toute la réduction portera sur les commis de malles. Tout ceci indique que le bill n'est actuellement pas nécessaire. L'honorable ministre a fait fonctionner son nouveau système et tout a marché sans un accroc. Il n'y a donc pas besoin de bill maintenant avant qu'une législation plus parfaite soit soumise à la Chambre au complet. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, qui est généralement loyal, nous a dit, il y a un instant, que c'était du temps gaspillé. J'ai le droit de dire que de ce côté-ci nous avons toujours été disposés—ardemment disposés, je dirai même—à faciliter la clôture de la session. L'honorable député (sir Louis Davies) avouera lui-même que l'opposition s'est montrée prête à abrégier la discussion de bills même d'une importance capitale pour hâter la clôture de la session. Ce bill qui nous est soumis pourrait facilement être remis à plus tard. C'est un bill sujet à beaucoup d'objections, soulevant une foule de questions nouvelles. . . .

M. L'ORATEUR-SUPPLÉANT : Je regrette d'être obligé de rappeler à l'honorable député qu'il ne parle pas sur la question.

M. CLANCY : Je parle maintenant de l'importance du contrôleur. M. le président, vous admettez avec moi que je suis conforme au règlement. Les devoirs du contrôleur sont très importants. Je suis sûr que de ce côté-ci, tout le monde désire faire marcher promptement les affaires et atteindre le plus tôt possible la clôture de la session. Personnellement, je ne désire qu'une chose, c'est faire de ce bill un bon bill, et je dis que le directeur général des Postes devrait avoir le concours de la Chambre—non pas d'une partie, mais de toute la Chambre—pour le rendre aussi parfait que possible.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Ce bill a évidemment reçu les égards dus à un bill de la plus haute importance. Le chef de l'opposition en commençant son discours lui attribuait une importance capitale, plus tard ; il l'a traité de bagatelle indigne de mériter notre attention.

M. FOSTER : C'était par comparaison.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Le chef de l'opposition peut changer vivement d'attitude. Cependant, je ne demanderai pas au comité de s'occuper plus longtemps de cette question. Je n'ai aucun doute qu'après l'épluchage en règle qu'a subi le bill, ces messieurs seront plus disposés à le comprendre quand la discussion en reprendra lundi. Dans ces conditions, je demande que ces messieurs soient dispensés de batailler plus longtemps ce soir sur cette mesure.

J'espère qu'après une journée de repos, ils reviendront suffisamment frais et dispos pour se consacrer à cet intéressant problème et pour faire jaillir ces lumières transcendantes qui l'ont éclairé ce soir dans ses moindres détails. Quelques personnes, moi par exemple, pourront trouver que l'opposition

ne s'est pas couverte de gloire dans ce débat. Ils sont les juges, naturellement Je propose que le comité lève sa séance, rapporte progrès et demande à siéger encore.

Le comité lève sa séance et rapporte progrès.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 136) pour amender la loi relative aux pensions du service civil—(M. Mulock.)

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je propose que la séance soit levée.

Motion adoptée, et la séance est levée à 11.58 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 28 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures du matin.

PRIÈRE.

LA PÊCHE DU HOMARD.

M. GILLIES : Avant la lecture de l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) pour lui demander quelle décision son département a prise pour la prolongation de la saison de pêche du homard dans la partie est de la Nouvelle-Ecosse. J'ai reçu plusieurs lettres d'individus intéressés dans cette industrie, m'annonçant la cruelle détresse qui pourrait résulter pour eux du refus de prolonger la saison, car la saison a été très défavorable pour l'exploitation de cette industrie, et pour la pêche en général.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je suis heureux que l'honorable député ait soulevé cette question. Je suis informé de tous les points de la côte que la pêche a été des plus désastreuses, que les tempêtes ont brisé les trappes à homard, etc. De concert avec les officiers de mon département, je me suis beaucoup occupé de la question. Je voudrais bien dans l'intérêt général qu'il me fût possible de prolonger le temps. Le ministre des Finances (M. Fielding) et moi nous discutons ces télégrammes à mesure que nous les recevons d'heure en heure. Je ne peux que répéter ce que j'ai déjà dit en pareille circonstance : personnellement, je suis opposé à une prolongation de délai, bien que je ne doute aucunement que ce refus m'expose de tous côtés à des torrents de protestations et même d'insultes. Néanmoins, je crois que l'intérêt général de cette industrie sera mieux sauvé.

M. GILLIES : L'honorable ministre ne doit pas oublier que c'est une année exceptionnelle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je n'ai jamais vu une année qui ne fût pas exceptionnelle à cet égard. Il nous faudra arrêter cela un jour ou l'autre, et à moins que mon

idée ne soit modifiée à l'égard des suites de ces tempêtes par les télégrammes que je recevrai aujourd'hui, j'ai décidé d'assumer la responsabilité de m'en tenir à la loi.

M. MACDONALD (I.P.E.) : Je sais qu'une pression puissante s'exerce sur le ministre de la Marine et des Pêcheries au sujet de cette question, et je sais que le refus de se rendre aux demandes exprimées peut faire du tort à certaines personnes, mais néanmoins je crois qu'il est beaucoup plus important pour le pays tout entier que le ministre de la Marine et des Pêcheries suive sa première intention à la lettre, afin d'empêcher la destruction totale de cette industrie.

SUBSIDES—DERNIÈRE ÉPREUVE.

La Chambre considère des résolutions adoptées en comité des subsides.

Travaux publics—Au compte de la perception du revenu..... \$171,700

M. SPROULE : Je fais remarquer respectueusement que nous expédions ces articles d'une façon qui, à ma connaissance, ne s'est pas encore vue. Il est absolument impossible ainsi d'appeler l'attention sur les articles que nous avons laissés en suspens pour plus ample explication en dernière épreuve. Les chiffres seuls sont cités sans indiquer les sujets auxquels ils se rapportent. Nous allons si vite, qu'il est tout à fait impossible d'étudier chaque item et de constater à quoi il est destiné.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député (M. Sproule) est dans son droit en parlant ainsi. Nous sommes obligés de les lire tout au long, seulement cela prend plus de temps. Si l'honorable député mettait devant lui ses procès-verbaux, il serait en état de suivre les item.

M. SPROULE : Il est impossible de nous servir des procès-verbaux au train dont nous y allons.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les résolutions sont appelées dans l'ordre, et vous pouvez suivre chaque item dans les procès-verbaux.

M. FORATEUR : Si l'honorable député (M. Sproule) veut que nous allions plus lentement dans cette lecture des item, nous nous conformerons à son désir, mais il est bien évident que nous voulons aller aussi rapidement que possible.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Si vous prenez l'ordre du jour d'une main, et les procès-verbaux de l'autre, vous n'éprouverez aucune difficulté.

Département des Postes—Service extérieur \$3,636,657

M. FOSTER : Avant que cet item soit adopté en dernière épreuve, je voudrais demander au directeur général des Postes (M. Mulock), s'il a enfin produit le rapport que j'ai demandé, si ce rapport n'est pas produit, je devrai objecter à l'adoption de cet item.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : De quel rapport voulez-vous parler ?

Sir LOUIS DAVIES.

M. FOSTER : Du rapport que j'ai demandé une douzaine de fois.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Au sujet de M. King ?

M. FOSTER : Oui.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai expliqué à l'honorable député (M. Foster) la dernière fois qu'il a mentionné cette affaire, qu'il m'était impossible pour le moment de me conformer à l'ordre de la Chambre, parce que les documents en question avaient été égarés. Je croyais que le sous-directeur général des Postes pouvait savoir où ils étaient. Il a été absent durant six semaines à Washington. Il est de retour, mais je ne crois pas qu'il ait encore réussi à les trouver.

M. FOSTER : Je propose que nous mettions cet item de côté, et que nous examinions les autres. Il est étrange qu'un rapport qui a été demandé au commencement de la session ne puisse être produit le dernier jour. L'opposition et tout député indépendant de cette Chambre ont certains droits, et j'ai l'intention de demander que ces droits soient respectés. Le directeur général des Postes peut trouver ce rapport et le faire préparer par ses employés. S'il ne peut faire cela, il peut attendre un peu pour ses estimations.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je ne comprends pas ce que veut dire l'honorable député (M. Foster), lorsqu'il prétend que je puis mettre la main sur le rapport. J'ai simplement déclaré que le secrétaire m'avait dit qu'il ne pouvait trouver les documents.

M. WALLACE : Le parlement a donné ordre de produire ce rapport, et le parlement est plus puissant que le directeur général des Postes. L'ordre du parlement doit être exécuté. Si le directeur général des Postes avait déclaré il y a six semaines qu'il ne pouvait trouver ces documents, et si c'était là la raison qui l'empêchait de faire son rapport, et que ses employés faisaient leur possible pour les trouver ; c'est là ce qu'il aurait dû faire, mais il n'a pas donné d'explications de cette nature. Le dernier jour de la session, il dit que les documents sont introuvables. Ce renseignement ne vaut rien pour le parlement. Ces documents auraient dû être produits, ou bien le directeur général des Postes aurait dû déclarer, il y a trois mois, après avoir reçu l'ordre de la Chambre, qu'il avait fait toutes les recherches possibles et que tous les documents restaient introuvables. C'est une chose bien extraordinaire de voir que le directeur général des Postes qui a 300 commis à sa disposition pour examiner ces documents et en prendre soin, ne puisse les trouver. Il y a des mois que le directeur général des Postes aurait dû faire la déclaration qu'il a faite aujourd'hui. Cette déclaration n'est d'aucune utilité au parlement.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je vais faire demander le sous-chef pour voir s'il a été plus heureux.

M. FOSTER : Dans ce cas, cet item doit être en même temps mis de côté. Je n'insisterai pas autant sur ce point n'était le fait que, lorsque j'ai essayé d'obtenir ce renseignement, le directeur général des Postes m'a arrêté sur une objection

technique futile démontrant par ce fait son intention de ne pas donner le renseignement. Je me suis rappelé ce fait, et cela m'a rendu un peu moins charitable à l'égard de l'honorable ministre sur cette question.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : J'espère que l'honorable député (M. Foster) va accepter la déclaration précise du directeur général des Postes que les documents ne peuvent être trouvés. Si ces derniers sont perdus, malgré tout le respect dû à l'autorité du parlement, il ne peut les produire.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je crois que la question m'a déjà été posée une fois, et mon sous-ministre m'a donné le résumé des documents, en réponse à la question ; le renseignement se trouve donc produit.

M. McMULLEN : J'admets qu'il est juste que lorsque la Chambre demande des rapports, les documents doivent être produits, mais ce n'est pas la première fois qu'une chose de ce genre se produit. Je puis faire remarquer à l'ex-contrôleur des Douanes (M. Wallace) qu'il y a deux ans, la Chambre a donné un ordre à l'effet de faire produire le rapport de l'enquête au sujet des irrégularités commises au bureau de la douane à Winnipeg. Le douanier de l'endroit s'appelait M. Scott. J'ai insisté pour que ce rapport fût produit. Je l'ai demandé de nouveau à l'avant-dernière session, de même qu'à la dernière, et il n'a jamais été déposé sur le bureau de la Chambre.

M. l'ORATEUR : Les remarques de l'honorable député ne se rapportent guère à la question.

M. WALLACE : Je nie le fait qu'il y ait eu un ordre de cette nature adopté durant le temps que j'ai été contrôleur des Douanes.

M. MACLEAN : Evidemment, l'honorable député (M. McMullen) n'a pas l'intention de poser comme principe que parce qu'il a été commis des injustices dans le passé, il en sera commis à l'avenir.

M. l'ORATEUR : Il s'agit de savoir si cet item doit être mis de côté pour le moment.

M. MILLS : Je voudrais appeler l'attention du directeur général des Postes sur le fait que les rapports que j'ai demandés plusieurs fois, n'ont pas encore été déposés sur le bureau de la Chambre.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je crois qu'ils ont tous été produits.

M. MILLS : Non. Je viens justement de recevoir une lettre de l'officier qui a charge de cela, me disant qu'ils ne s'y trouvent pas.

M. FOSTER : L'honorable ministre, le directeur général des Postes, est trop occupé à la correspondance privée pour s'occuper des ordres de la Chambre.

M. l'ORATEUR : Je crois que si le greffier-adjoint voulait lire l'en-tête par exemple des subventions postales et des steamers, et continuer, cela vaudrait mieux.

M. l'ORATEUR : L'item est mis de côté.

Service à la vapeur durant la saison de 1897, i.e., depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture de la navigation entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona (service quotidien) ; entre Port-Mulgrave et Saint-Pierre ; entre Grand-Narrows, East-Bay et Irish-Cove..... \$7,000

M. GILLIES : En l'absence du ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) sur certains faits relatifs à ce service, qui se fait entre le lac Bras-d'Or et l'Île du Cap-Breton, entre le terminus du chemin de fer à Port-Mulgrave et les ports intermédiaires situés entre ce dernier point et Sydney.

Je voudrais faire comprendre au gouvernement la nécessité qu'il y a de conclure un arrangement avec la *Bras d'Or Lake Steamship Company*, de manière à ce que ce service se fasse immédiatement et convenablement. Antérieurement, un contrat par écrit existait entre le département du Commerce et la *Bras d'Or Steamship Navigation Company*, pour l'accomplissement d'un service quotidien de Mulgrave à Saint-Pierre ; le steamer continuant de ce dernier endroit à Irish-Cove, puis de là traversant à Grand Narrows, et revenant par le canal à Mulgrave. C'est réellement là la partie importante de ce service, parce que la population qui réside à cet endroit est privée de tous moyens de communication avec le reste du monde, et le seul moyen à leur disposition pour atteindre le chemin de fer, se trouve dans cette compagnie subventionnée. Mon honorable ami (M. Foster) qui avait charge de ce service en 1891, avant l'établissement du département du Commerce, était sur le point de réduire le montant de la subvention accordée à cette compagnie, parce que les services qu'elle rendait étaient de trop peu d'importance, par suite de la construction du chemin de fer à travers le Cap-Breton, mais après que moi-même et d'autres députés de ce côté-ci de la Chambre lui eurent expliqué que cela aurait pour effet de diminuer le service de l'est de Saint-Pierre jusqu'au lac du Bras-d'Or, et que la population de cette région allait en souffrir considérablement, il consentit à continuer d'accorder la subvention de \$7,000 à cette compagnie, vu le fait qu'elle continuait de faire le service entre le lac Bras-d'Or auquel je fais maintenant allusion. Or, quels sont les faits ? Bien que nous soyons rendus au 1er juillet, pas un seul bateau n'est descendu de Saint-Pierre à travers les lacs Bras-d'Or, et aucun arrangement n'a été conclu entre le gouvernement et la compagnie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Y a-t-il eu de l'argent voté l'année dernière jusqu'au 1er de juillet ?

M. GILLIES : Oh ! oui ; cet argent a toujours été voté chaque année depuis 1883.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le contrat était-il pour toute l'année ?

M. GILLIES : Oui, il était conclu au commencement de chaque saison.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Les bateaux ont-ils voyagé cette année ?

M. GILLIES : Oui, mais celui dont je veux parler voyage de Mulgrave à Saint-Pierre seulement, et le bateau venant de l'autre bout voyage bien irrégulièrement jusqu'à Grand-Narrows et Whycocomagh, et quelquefois jusqu'à Saint-Pierre. Mais le steamer qui voyage de Mulgrave à Saint-Pierre qui devrait continuer plus bas—peut-être que l'honorable ministre n'est pas familier avec la géographie de cette partie du pays ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Oh ! oui ; je connais assez bien la localité.

M. GILLIES : Ce steamer devrait descendre jusqu'à Irish-Cove et traverser de là au Grand-Narrows, et revenir en touchant de nouveau à Irish-Cove et à Saint-Pierre, comme auparavant. Le service se faisait dans le passé quatre fois par semaine. J'ai fait remarquer le fait au ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), et il m'a dit que ma demande était certainement raisonnable et que la compagnie devrait être forcée de faire à l'avenir ce qu'elle faisait dans le passé. Réellement, cette compagnie agit comme bon lui semble maintenant, et mon honorable ami (sir Louis Davies) doit comprendre de quelle manière ces compagnies peuvent traiter le public, si elles ne sont pas mises à la raison et s'il n'y a pas là quelque chose pour les obliger à faire leur devoir.

Voici ce que j'attends de mon honorable ami (sir Louis Davies) : je voudrais qu'il obligeât immédiatement la compagnie à conclure un arrangement pour l'accomplissement d'un service convenable de Mulgrave en descendant jusqu'à Saint-Pierre, et Irish-Cove et de là au Grand-Narrows en revenant à Saint-Pierre. La compagnie reçoit \$7,000 pour cela ; et la subvention est assez considérable pour qu'elle puisse donner un bon service. Ces gens qui sont privés de moyens de communication ne devraient pas être traités comme ils le sont actuellement par la compagnie.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Quel est le nom de la compagnie ?

M. GILLIES : The *Bras d'Or Steamship Navigation Company*. On est rendu au 1er juillet, et le contrat devrait être passé.

Le ministre du Commerce m'a dit qu'il lui avait été impossible de s'occuper de tous ces détails, ayant trop d'autres affaires en tête, et je comprends bien cela ; mais comme la session achève, et que je sais l'honorable ministre du Commerce désireux d'obtenir un service convenable à cet endroit (puisqu'il me l'a déjà dit), je demanderai de nouveau au ministre de la Marine et des Pêcheries, en l'absence du ministre du Commerce, de soumettre immédiatement cette question à ses collègues. L'état de choses actuel est une injustice qui ne devrait pas être permise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je vais prendre note tout particulièrement de la plainte de l'honorable député (M. Gillies), et voir à ce qu'elle soit sormise à mon honorable ami, le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) lorsqu'il reviendra cette après-midi.

Sir LOUIS DAVIES.

Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital—Chemin de fer Intercolonial Pour payer les terrains et les dommages, divisions Oxford, New-Glasgow et Cap-Breton \$2,000

M. GILLIES : Est-il compris que cette somme doit couvrir tous les dommages causés par le chemin de fer dans le district du Cap-Breton ? Je sais qu'il y a plusieurs plaintes devant le département des Chemins de fer, et je voudrais savoir si cette somme est destinée à couvrir toutes ces réclamations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Je suis sous l'impression que cette somme va couvrir toutes les réclamations présentées jusqu'à présent.

M. GILLIES : J'ai en mains plusieurs réclamations pour dommages dans le district de Cap-Breton. J'ai écrit plusieurs lettres au département à ce sujet, mais sans recevoir de réponses. Quelqu'un fut envoyé l'hiver dernier par le département pour prendre connaissance des faits. Je voudrais demander au ministre s'il a un rapport de toutes les réclamations pour dommages faits aux terrains par suite de la construction du chemin de fer du gouvernement dans le district du Cap-Breton, et s'il en est ainsi, puis-je avoir une copie de la liste de ces réclamations ? Je veux m'assurer si les réclamations au sujet desquelles j'ai écrit sont au département, puisque je n'ai pas d'autres moyens de constater ce fait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serais très heureux de fournir à l'honorable député tout renseignement dont il pourrait avoir besoin. Je n'ai pas celui qu'il me demande dans le moment. Je crois que le crédit mentionné ici est le montant ordinaire. Les réclamations sont faites chaque année au département, et nous nous efforçons de les régler aussitôt qu'elles sont présentées, et je crois que le crédit de \$2,000 est suffisant pour cela. J'ignore si les réclamations mentionnées par l'honorable député s'y trouvent incluses, mais ce sera toujours avec plaisir que je fournirai en tout temps à l'honorable député les renseignements que nous possédons, s'il veut bien se rendre au département ; mais je n'ai aucun rapport en ma possession.

M. GILLIES : Il y avait une réclamation pour dommages à un endroit appelé Jamesville, près de Grand-Narrows, que je veux mentionner spécialement, parce qu'elle est en suspens depuis longtemps. J'ai écrit au département de l'honorable ministre quatre ou cinq fois à ce sujet, mais pour une raison ou pour une autre, je n'ai pu obtenir de réponse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député m'a-t-il écrit à moi-même ?

M. GILLIES : J'ai écrit une ou deux fois au ministre lui-même l'hiver dernier. J'ai été quelque peu surpris de ne pas recevoir de réponse. Toutefois, le département a envoyé un officier à cet endroit pour examiner la réclamation et visiter les lieux. J'ai réussi à le rencontrer durant son séjour à cet endroit, et je lui ai dit de s'adresser à la per-

somme dont le terrain avait été endommagé, et qu'elle lui donnerait tous les renseignements dont il avait besoin. Ceci se passait en janvier dernier. Je n'ai pas entendu parler de l'affaire depuis, bien que mon client m'ait souvent demandé de régler l'affaire d'une façon ou d'une autre, ou d'obtenir une réponse définitive. J'aimerais à savoir relativement à ce cas particulier, pris parmi plusieurs autres, à quelle décision en est arrivé le département. Et je vais me prévaloir de l'invitation qui m'est maintenant faite par le ministre, pour aller au département et prendre connaissance des documents, si ce privilège peut m'être accordé.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement, et ce sera avec plaisir. Je ne voudrais pas que l'honorable député pût croire qu'il m'a écrit des lettres auxquelles je n'ai pas voulu répondre. Je dois dire que lorsque je reçois des lettres de ce genre, je les lis et après avoir donné instruction d'y répondre, je ne les revois plus. Si l'honorable député a demandé des renseignements et qu'il n'a pu les obtenir, je me ferai un plaisir de les lui donner s'il veut bien m'en indiquer la nature.

Terres fédérales—Imputable sur le revenu..... \$90,933 25

M. FOSTER : Avant que cet item soit adopté, je voudrais demander certains renseignements. Il est vrai que le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) est absent, mais je suppose que le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) peut me donner les renseignements dont j'ai besoin. Nous avons été avertis que des soumissions avaient été demandées pour certains droits de mine dans certains districts, et je ne suis pas certain si c'est dans le Yukon, mais je crois que c'est quelque part dans cette région. Il a été fait mention une fois dans la Chambre—et c'était la première nouvelle que nous en avions—qu'une annonce avait été faite par la voie des journaux, demandant des soumissions pour l'achat de ces droits ou privilèges. Le ministre de l'Intérieur déclara alors qu'aucun contrat n'avait été passé. Je crois qu'il a aussi fait connaître les conditions de ces soumissions, et s'il en est ainsi, cela doit se trouver dans le journal de la Chambre. Je voudrais demander au ministre de la Marine et des Pêcheries si le gouvernement a fait quelque chose dans cette affaire.

Comme l'honorable ministre peut lui-même s'en convaincre, c'est une question très sérieuse que celle qui consiste à accorder au moyen de soumissions d'immenses étendues de cette partie du pays à n'importe quelle compagnie. Je voudrais savoir si l'on a fait quelque chose de plus, et je préférerais encore obtenir la certitude que rien ne sera fait, tant que la Chambre n'aura pas eu l'occasion de discuter la question des conditions. La population entière est vivement intéressée dans cette question.

LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Il n'est pas à ma connaissance qu'il ait été fait autre chose, et mon collègue (M. Fielding), n'en sait rien non plus, mais je vais envoyer quelqu'un auprès du sous-ministre de l'Intérieur, afin de prendre les renseignements voulus, et plus tard, je les communiquerai à l'honorable député (M. Foster).

Pour payer les frais de l'arbitrage relatif aux comptes entre le Canada et les provinces de l'Ontario et de Québec. (Des paiements pour services rendus pourront être faits à des membres du service civil, nonobstant toute disposition contraire de l'acte du service civil)..... \$7,500

M. SPROULE : Il me semble que l'honorable ministre des (M. Fielding) a dit, lorsque cet item a été discuté devant le comité des subsides, qu'il serait en état de nous donner de nouveaux renseignements lorsqu'il serait discuté en dernière épreuve, relativement à ces comptes et aux progrès faits par les arbitres.

LE MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Si mon honorable ami (M. Sproule) veut bien regarder dans les comptes publics de l'année dernière, il y trouvera un rapport complet sur la question, dont il sera satisfait, j'espère, puisqu'il explique la situation tout entière et cite un grand nombre de documents. Si l'honorable député s'aperçoit que ce n'est pas là tout ce qu'il a demandé, il n'aura qu'à me le faire remarquer, et je me ferai un plaisir de le lui fournir.

M. SPROULE : Mais le ministre des Finances doit s'apercevoir que les comptes publics ne font mention de la chose que jusqu'au 30 juin 1896. Nous n'avons aucun renseignement sur ce qui a été fait depuis.

LE MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a réellement pas eu grand-chose de fait depuis.

M. SPROULE : Ils n'avancent guère.

M. FOSTER : Les appointements sont-ils toujours payés ?

LE MINISTRE DES FINANCES : Ces causes ne vont pas très vite. Je possède certains renseignements à leur sujet, mais c'est virtuellement une répétition de ce qui figure dans les comptes publics.

M. SPROULE : Nous pouvons voir par nous-mêmes ce qui se trouve dans les comptes publics, mais nous aimerions obtenir certains renseignements sur ce qui a été fait depuis.

LE MINISTRE DES FINANCES : L'une de ces causes, qui est très importante, est en appel, et réellement, la cause n'avance pas très vite. Il y a longtemps que ces causes sont commencées, et mon honorable ami doit savoir qu'il faut toujours beaucoup de temps pour en arriver à une décision.

M. FOSTER : Quelle est l'opinion du ministre de la Justice (sir Oliver Mowat) sur cette question ? Je sais quelle position il a prise à ce sujet, il y a deux ou trois ans, et je serais curieux de savoir s'il a changé d'avis sur cette question comme sur tant d'autres. J'espère que mon honorable ami (M. Fielding) sera en position de me dire si le ministre de la Justice appuie fermement la prétention du gouvernement fédéral.

LE MINISTRE DES FINANCES : Il semble que ces messieurs, qui sont avocats, n'éprouvent aucune difficulté à appuyer vigoureusement la cause de leur client pour le temps du procès. Dans le moment, le Canada est le client du ministre de la Justice, et ce dernier défend ses intérêts avec

toute la loyauté dont messieurs les avocats font preuve à l'égard de leurs clients.

M. FOSTER: Tempéré, je suppose, dans une légère mesure, par les honoraires qu'il reçoit.

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL (M. Fitzpatrick): Afin d'éviter toute recommandation comme celle faite par le chef de l'opposition, le ministre de la Justice a jugé à propos de continuer dans leurs fonctions les avocats récemment employés dans la cause, M. Christopher Robinson, M. Ritchie et M. Coste, leur abandonnant la direction absolue de cette cause.

M. FOSTER: Cela est très sage, car ils en avaient été les avocats depuis le commencement.

M. SPROULE: Cela s'applique-t-il seulement à la commission des comptes des provinces, ou à une autre question pendante entre les provinces et la Confédération?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Quelle autre question?

M. SPROULE: Si j'ai bien compris, il y a la question des conseils de la reine.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES: Cela ne se rattache pas à la présente question.

M. SPROULE: Non, mais si j'ai bien compris, le solliciteur général a parlé de toutes questions soulevées entre les provinces et la Confédération. Le même système a-t-il été suivi en ce qui a trait à cette question des conseils de la reine?

Le SOLLICITEUR GÉNÉRAL: Cette question de la nomination des conseils de la reine est à la veille d'être réglée entre les provinces et la Confédération. Il est proposé que les deux parties acceptent la décision de la cour Suprême en la matière.

M. SPROULE: Je serais curieux de savoir si les avocats dans la cause vont tourner d'un côté comme le ministre de la Justice, et parler dans le sens contraire. Mais le ministre des Finances, si j'ai bien compris, désire nous donner des renseignements relativement aux comptes des provinces.

Le MINISTRE DES FINANCES: J'ai un mémoire, mais il n'ajoute pas beaucoup à ce que l'on sait déjà. Le mémoire que je me suis procuré en réponse à la question de mon honorable ami dit que, virtuellement, toutes questions en litige entre la Confédération et les provinces ont été réglées, à l'exception des suivantes:—

I. Fonds des écoles communes.—Relativement à cette question, l'Ontario et Québec en ont appelé des décisions rendues par les arbitres, et les appels sont pendants devant la cour Suprême du Canada.

II. Les traités Robinson.—Relativement à ces traités, la décision des arbitres du 13 février 1895, portant que l'Ontario devait être responsable des paiements faits par la Confédération aux Sauvages, a été infirmée par un jugement du comité judiciaire du Conseil privé, et, en conséquence de ce dernier jugement, la question a été de nouveau soumise aux arbitres pour qu'ils décident si l'Ontario et Québec ne sont pas solidairement responsables des paiements.

III. Paiements depuis la Confédération.—Les arbitres sont saisis de réclamations faites par le gouvernement fédéral contre les anciennes provinces du Canada pour dettes contractées et travaux faits avant la Confédération, M. FIELDING.

mais qui n'ont été payés qu'après la confédération. Ces réclamations s'élèvent à environ \$60,000,

IV. Traité n° 3.—Les arbitres sont aussi saisis d'une réclamation contre l'Ontario pour dépenses faites par le gouvernement fédéral en ce qui se rattache au traité n° 3 passé avec les Sauvages.

Toutefois, l'affaire n'a pas fait beaucoup de progrès depuis la date des comptes publics.

M. MACLEAN: J'espère qu'en cette affaire, le solliciteur général aidera non seulement passivement mais activement à défendre l'opinion du gouvernement fédéral au sujet de toutes ces questions, vu, surtout, que le gouvernement est aujourd'hui dans une large mesure formé d'ex-premiers ministres provinciaux qui ont déclaré, lorsqu'ils dirigeaient leurs gouvernements respectifs, qu'ils se proposaient de revendiquer les droits de leurs provinces et d'obtenir autant que possible de ces derniers au sujet desquels il y a contestation. Or, j'espère qu'ils considéreront la chose au point de vue fédéral, et qu'ils revendiqueront les droits de la Confédération dans ces questions, non seulement d'une manière passive, comme l'a dit le solliciteur général, mais d'une manière des plus actives.

Défense d'Esquimalt. C.-A.—

Contribution de l'Etat aux dépenses à même le capital pour travaux et édifices.....	\$24,000
Solde d'un détachement d'artillerie de la marine royale ou des ingénieurs royaux.....	47,500
	76,500

Le MINISTRE DES FINANCES: Le chiffre de ce crédit est exact, mais la distribution en est inexacte. Je désire en modifier la distribution, bien entendu, sans en changer le total, que nous ne saurions changer. Je propose que l'item soit de \$29,000 et \$47,500, et cela ne changera pas le total.

M. FOSTER: Pouvons-nous le faire? Dans un sens, nous ne partageons pas le montant total, mais le crédit nous est donné en deux parties.

Le MINISTRE DES FINANCES: J'avais d'abord quelque doute moi-même, mais après avoir examiné attentivement la question, je constate que ce n'est pas un partage auquel on doit objecter, parce que les deux sommes sont destinées aux mêmes fins, pour la défense d'Esquimalt. On me dit que cette Chambre peut faire un partage lorsque nous ne changeons pas le chiffre du crédit.

M. FOSTER: Il y a ici une autre petite particularité. Dépouillé de toute sa partie explicative, le crédit pourrait se lire ainsi: "Défense d'Esquimalt, \$76,500."

Le MINISTRE DES FINANCES: La première partie de l'item serait \$29,000, et la seconde, \$47,500, le total restant le même, \$76,500.

La motion est adoptée.

Pour payer à E. St.-O. Chapeau tous droits se rattachant au livre de scrutin dont il a le brevet, et qui est en usage depuis 1891.....

\$1,000

M. FOSTER: Je n'ai pas eu le plaisir d'avoir de document du ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher): Je dois m'excuser.

M. FOSTER : Je voudrais avoir ce livre merveilleux, afin de pouvoir faire quelques observations édifiantes au sujet de ce crédit. Il ne m'a pas été donné de satisfaire mon désir. Vous m'absoudez peut-être, mais comment absoudrions-nous le ministre de l'Agriculture ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dirai *peccati*.

M. FOSTER : Outre cela, l'honorable ministre voudra-t-il produire le document cette après-midi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le produirai.

Pour pourvoir aux paiements à faire aux percepteurs des douanes pour services relatifs à l'émission de permis de pêche à des navires des États-Unis au cours de l'année 1896..... \$479 32

M. CASEY : Je suis peiné de prendre le temps de la Chambre, mais c'est la seule occasion que j'aurai de demander certaines explications au ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Il paraît qu'il a jugé à propos de réduire à \$25, dans Essex, le prix des permis pour la pêche aux rets à enclos. Mes commettants, ainsi que les commettants d'autres députés dont les circonscriptions sont baignées par le lac Érié, ont insisté pour que la même réduction s'applique à ces localités. J'ai parlé de la chose au ministre de la Marine et des Pêcheries, et je désire lui donner cette occasion de dire publiquement pourquoi il a été incapable d'appliquer la réduction qu'il a faite dans Essex à d'autres localités situées sur le lac Érié. Je suis obligé de demander cela en justice pour mes commettants.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je dirai que le crédit qui nous est soumis ne concerne guère ce sujet, mais je n'ai aucune objection à répondre à l'honorable député (M. Casey). Il n'a pas tout à fait raison de dire que cette réduction a été faite dans le comté d'Essex, si, par là, il veut donner à entendre qu'elle s'applique à tout le comté. Il y a une petite localité où, m'a-t-on informé, l'on éprouvait de grandes difficultés à recouvrer les droits des pêcheurs. Mon conseiller, M. Prince, m'a dit que, l'année dernière, ces droits n'ont pas été recouverts, et la conséquence en a été que j'ai dû renvoyer le fonctionnaire qu'il y avait là. Il a prétendu qu'il avait fait tout en son pouvoir, mais que les pêcheurs de la localité étaient tellement pauvres, qu'il leur était impossible de payer les droits. Je ne pouvais pas accepter cela comme paiement, ni à titre d'explication, bien que ce fût une excuse dans une certaine mesure. J'ai fait faire une enquête par le commissaire Prince, qui m'a recommandé de réduire le chiffre des droits, en considération des circonstances particulières où se trouvent ces quelques pêcheurs. Dès que cette réduction eut été faite comme je l'avais prévu, l'on a partout demandé la même chose, mais j'ai refusé, parce que les circonstances se rattachant à ce cas étaient d'une nature spéciale.

M. CASEY : A quelle localité la réduction s'applique-t-elle ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : A une petite localité située entre l'île Pelée et l'embouchure de la rivière Détroit.

M. KAULBACH : Je désire signaler un fait à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries ...

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Il ne s'agit pas de la question des pêcheries en général. Je serai heureux de répondre à toute question que l'honorable député (M. Kaulbach) désirera me poser, mais je le prie de ne pas aborder la question générale des pêcheries.

M. KAULBACH : Je ne ferai pas de longues observations. J'avais l'intention de parler longtemps, mais il m'est impossible de mettre mon projet à exécution, car je n'ai pas les renseignements nécessaires que j'espérais avoir. Je désire appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur la question de l'industrie de la pêche, plus particulièrement au sujet de la création d'établissements de pisciculture dans les provinces maritimes, surtout dans le comté de Lunenburg, où l'on se livre à l'industrie de la pêche. J'espère que le ministre ou son commissaire va examiner attentivement la question durant les vacances, afin que, lorsque le parlement se réunira de nouveau, il puisse nous donner des renseignements utiles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député veut-il parler de quelque espèce particulière de poisson ?

M. KAULBACH : Je veux parler du homard et de la morue. La création d'établissements de pisciculture serait évidemment dans l'intérêt de ces pêcheries et ce serait là, je crois, le meilleur placement que le gouvernement pût faire. La création de ces établissements rapporterait un fort revenu et augmenterait considérablement le commerce du pays. Je me proposais de traiter la question avec beaucoup d'attention, mais il ne m'a pas été donné de le faire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je promets à l'honorable député (M. Kaulbach) d'étudier très attentivement cette question. Jrsqu'ici, il m'a été impossible de partager les opinions du commissaire Prince sur cette question.

Pour faire face aux dépenses et aux appointements des commissaires chargés de faire des enquêtes sur les accusations portées contre des employés du gouvernement, y compris l'indemnité des témoins.....\$2,000 00

M. SPROULE : Je désire poser une question à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Ce crédit se rapporte-t-il aux différends qui existent entre les frères Noble, de Collingwood et Killarney et le département, ou a-t-on des renseignements sur cette affaire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Le juge Johnson a été nommé, il y a quelques années, pour examiner cette affaire. Il a fait une enquête au sujet des plaintes portées à l'époque où mon prédécesseur dirigeait le ministère. Il a repris l'enquête, et lorsque j'ai pris la direction du ministère, j'ai constaté que la question était pendante. L'enquête avait été reprise à la demande des Noble, et ils n'ont pas voulu continuer. Il a été échangé beaucoup de correspondance entre les avocats des Noble et moi. Ils vou-

laient mettre le département dans la position de défenseurs, demandant que le département fit certains aveux et s'excusât d'avoir saisi les filets des Noble. Nous n'admettons pas cela. Nous prétendons que le département a eu raison de faire ce qu'il a fait, et s'ils désirent donner des explications, nous disons que nous reprendrons l'enquête et que nous entendrons leurs témoins.

Au cours de cette correspondance, arriva la décision de la cour Suprême du Canada, soulevant toute la question de savoir si nous avions jamais eu juridiction sur ces eaux. Les frères Noble pourraient alors nous dire : Nous ne nous occupons pas aujourd'hui de savoir si vous allez continuer, ou non ; si cette décision est maintenue, nous réclamerons de vous des dommages-intérêts pour saisies illégales, et si elle n'est pas maintenue, notre position ne sera pas pire qu'elle ne l'est aujourd'hui. J'ai ordonné que l'enquête fût close immédiatement, et \$100 sont dus au juge Johnson. J'ai envoyé le compte au ministère de la Justice pour vérification, mais il n'est pas compris dans les \$2,000, et sera payé à même notre crédit général.

Edifices publics, Ottawa.—Protection contre l'incendie, éclairage électrique, etc. \$ 75,000

M. FOSTER : Je désire demander au ministre des Travaux publics s'il n'est pas vrai que le gouvernement a passé avec l'*Ottawa Gas Lighting Company* un contrat qui n'expirera que dans environ trois ans, et si ce contrat n'a pas été conclu après que certaines conditions eurent été adoptées par les deux parties, conditions dont l'une comportait que le prix du gaz devait être considérablement réduit et que la compagnie devait être obligée de fournir une quantité dont le maximum était diminué. Pour remplir ces conditions et pour fournir la quantité de gaz requise, on me dit que la compagnie a fait pour environ \$50,000 de dépenses pour se mettre en état de répondre à ce qu'on exigeait d'elle. On m'apprend aussi que le prix du gaz a non seulement été réduit de \$4 à \$1.50, ce qui constitue une très forte réduction, mais avec l'amélioration des nouveaux becs, vous avez une lumière de quarante chandelles, et vous ne consommez qu'environ la moitié du gaz que vous consommez auparavant. Si ces choses sont vraies, elles modifient dans une grande mesure la proposition que l'honorable ministre (M. Tarte) a soumise à la Chambre ; et j'avais moi-même oublié les faits et je n'y ai pas fait allusion lors de la discussion de l'item. Si vous prenez cette position—et nous devons exécuter les contrats aussi honnêtement que possible—il vous faudra poser des fils dans une grande partie des édifices, il vous faudra avoir un personnel de spécialistes et de fonctionnaires compétents pour appliquer ce système, toutes dépenses inutiles si vous conservez l'éclairage au gaz, car, bien entendu, la compagnie s'y attend.

Je soulève cette question, car ce sont là de nouveaux renseignements que la Chambre ne possédait probablement pas lorsque la chose a été discutée, et je crois que ces renseignements pourraient modifier le projet du ministre des Travaux publics. Je ne veux pas dire que parce que vous vous servez du gaz, aujourd'hui, vous ne devez pas faire de changement. Mais je veux dire que, lorsque le gouvernement modifie une décision qu'il a déjà prise, et que, par suite des conditions faites des deux côtés,

Sir LOUIS DAVIES.

il y a des dépenses considérables à faire, et qu'un contrat est basé sur ces conditions, il devient très important de savoir si, oui ou non, le gouvernement est justifiable de détruire dans cette mesure le placement de la compagnie avec laquelle il a passé le contrat. Assurément, avant que cela soit fait, on devrait donner de meilleures raisons, et, même alors, il s'agirait de savoir si, oui ou non, l'on devrait accorder une compensation à l'entrepreneur qui a conclu le contrat de bonne foi. Si mon honorable ami (M. Tarte) veut examiner les faits sous ce jour et s'il devait faire une proposition à cette compagnie dans un certain sens, il est possible qu'il constate qu'il peut conclure un arrangement beaucoup plus avantageux eu égard aux conditions existantes qu'en faisant cette dépense considérable de \$75,000 pour l'installation de l'outillage que l'éclairage électrique exige. Je regrette que ces renseignements nous aient fait défaut lorsque le ministre a soumis son projet au comité ; mais cela ne rend pas les renseignements moins importants. Je demanderai à mon honorable ami d'examiner cette question, et je suis sûr qu'il verra la force de ces arguments. Si je devais exprimer une opinion, je dirais que, dans toutes les circonstances, il serait bon d'aller un peu lentement d'ici au mois de janvier ; et, en attendant que la Chambre se réunisse de nouveau, l'honorable ministre pourra obtenir des renseignements complets et faire perfectionner ses plans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dirai que mon intention est d'aller lentement. Ainsi que je l'ai expliqué à la Chambre, nous nous proposons de munir ces édifices d'appareils convenables pour les protéger contre l'incendie, et de changer le mode mixte d'éclairage au gaz et à l'électricité que nous avons aujourd'hui. Depuis que la discussion a eu lieu ici, je dirai que j'ai rencontré M. Coates, président de la compagnie du gaz, lequel m'a dit qu'il serait bien aise de me rencontrer plus tard.

M. MACLEAN : J'espère que le ministre des Travaux publics examinera attentivement cette question et qu'il donnera à l'Etat un mode d'éclairage électrique qui lui soit propre. A Toronto, nous avons appris ce que sont les compagnies de gaz, d'électricité et de force motrice ; ce sont des monopoles implantés dans cette ville, et les citoyens ne peuvent pas en obtenir justice. Nous avons entendu dire beaucoup de choses au sujet des droits acquis de ces compagnies. Bien qu'elles aient droit à des égards, le public aussi mérite que l'on s'occupe de lui. Aujourd'hui, la tendance générale est de faire disparaître ces monopoles, et de faire administrer ces choses par les municipalités, ou par l'Etat, ou par les villes. J'espère que le ministre n'aura pas trop de négociations avec les monopoles implantés ici, mais qu'il établira un mode d'éclairage administré par l'Etat. S'il doit y avoir une coalition, qu'il en forme une avec la ville d'Ottawa, et que l'Etat et la ville fournissent eux-mêmes l'éclairage le moins coûteux possible.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (sir Louis Davies) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 1 heure de l'après-midi.

Séance de l'après-midi.

LUNDI, le 28 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

PRIÈRE.

SUBSIDES—DERNIÈRE ÉPREUVE.

La Chambre reprend l'examen des résolutions rapportées du comité des subsides.

Ministère des Postes—Service extérieur \$3,636,657

M. FOSTER : Lorsque ce crédit a été discuté ce matin, j'y ai objecté parce que certains documents dont la Chambre avait ordonné la production n'avaient pas été déposés sur le bureau. A cette objection, le ministre a répondu qu'il avait donné des ordres pour que ces documents fussent préparés, et qu'ils avaient été égarés. Il a eu l'obligance de m'envoyer une lettre du sous-chef de son ministère, dans laquelle ce dernier dit être sous l'impression que les documents relatifs à l'affaire de Marsh-Hill ont été livrés de la manière ordinaire à un commis pour qu'il les copiât avant que le sous-chef allât à Washington, mais qu'il est impossible de les trouver aujourd'hui ; qu'il les a fait chercher, et qu'il est probable qu'ils ont été mêlés avec d'autres papiers. Pour cette raison, je ne saurais me permettre d'arrêter l'adoption du budget de l'honorable ministre, mais je saisis cette occasion pour dire que ces pièces sont plus importantes que ne le croient peut-être la plupart des députés, et naturellement, si on ne les retrouve pas, la question reviendra plus tard sur le tapis. Ce sera un cas où des papiers concernant des questions très importantes ont disparu d'une manière ou d'une autre. Ce ne sont pas des papiers dont il n'a pas été question, car depuis plus d'un an, je cherche à obtenir les renseignements qu'ils contiennent d'après moi.

J'espère sincèrement que le directeur général des Postes ne négligera rien pour retrouver ces papiers et pour répondre à l'ordre de la Chambre.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Autant que je me le rappelle, ces papiers ne sont pas nombreux. Ils comprennent, je suppose, la nomination de M. King comme directeur de la poste de Marsh-Hill, et sa démission. Parlant de mémoire, je crois qu'il a envoyé sa démission par télégramme, et si c'est à cela que l'honorable député attache de l'importance, il est probable que l'on peut se procurer la chose au bureau du télégraphe où la dépêche a été envoyée ; de sorte qu'en définitive, je ne crois pas que des torts aient été causés dans cette affaire.

M. FOSTER : J'aime à croire que mon honorable ami ne suppose pas que je vais aller faire des recherches au bureau du télégraphe.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non, mais je voulais donner à entendre à l'honorable député que dans le cas même où les papiers seraient égarés, l'on pourrait très probablement en obtenir un double.

M. FOSTER : Alors, j'espère.

Le crédit est adopté.

Kentville, édifice public	\$ 5,000 ⁰⁰
Liverpool, édifice public	5,000 ⁰⁰
Halifax, salle d'exercices militaires (à voter de nouveau).....	12,000 ⁰⁰

M. McMULLEN : Je n'étais pas dans la Chambre lorsque l'on a voté les crédits destinés à la construction de bureaux de poste. Je suis désireux d'être en parfait accord avec le gouvernement, mais, en même temps, je ne saurais oublier que lorsque j'étais dans l'opposition, j'ai demandé énergiquement que l'on appliquât le principe posé en 1890, principe dont s'écarte à mon avis le crédit qui nous est soumis. J'ai souvent condamné les honorables membres de la gauche parce qu'il n'appiquaient pas, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ce principe qu'ils avaient eux-mêmes accepté, mais leurs fautes sous ce rapport ne justifient pas le gouvernement actuel de suivre la même ligne de conduite. Quinze années durant, j'ai défendu certains principes, et aujourd'hui que nous sommes au pouvoir, je tiens à ce que nous appliquions, sans exception, tous les principes que nous avons invoqués dans l'opposition. Quant à cette question des édifices publics, il a été bien entendu, en 1890, qu'ils devaient être élevés dans les localités fournissant le plus de recettes au trésor, et montrant que l'état de nos revenus en permettrait l'érection. Rien ne prouve que les localités mentionnées au budget aient droit à des édifices publics, ou que certaines circonstances exceptionnelles nous justifient de nous écarter du principe que nous avons établi, et défendu avec tant de persévérance, et par conséquent, quand ce ne serait que par fidélité aux principes, chose si rare en ce monde, je crois de mon devoir de proposer :

Que la résolution soit amendée en bifant les crédits de \$5,000 pour les édifices publics de Kentville et de Liverpool respectivement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : L'honorable député de Wellington est parfaitement dans son droit en proposant de biffer le crédit en question. Il y a quelques années, nous avons longuement débattu les principes d'après lesquels le gouvernement doit se guider à cet égard, et il a été adopté un principe auquel, prétendions-nous, l'ancien gouvernement n'a pas été fidèle. Nous avons déclaré, l'autre jour, que le gouvernement ne prétendait pas s'écarter du principe posé, et qu'il était prêt à s'en tenir à l'esprit de la résolution adoptée, et j'espérais que l'honorable député accepterait notre déclaration à cet égard. L'honorable député est d'avis que le crédit affecté à l'édifice public de Liverpool, est en antagonisme avec l'esprit de la résolution mentionnée. Il est bien permis d'en douter. Liverpool est le chef-lieu du comté de Queen, et n'a pas d'édifices publics, c'est un port de mer de quelque importance, et bien que les recettes n'en soient pas aussi considérables que celles de certaines villes que l'honorable député pourrait citer, ce n'est pas là le seul critérium qui permette d'apprécier l'importance d'une localité et du droit qu'elle peut faire valoir à un édifice public.

Abstraction faite de cette considération, le crédit a été approuvé par le comité, et j'espérais que la promesse faite par le gouvernement de se conformer au système adopté il y a quelques années, aurait donné satisfaction à mon honorable collègue. Je l'ai déjà dit, le gouvernement n'a pas l'intention d'ériger dans cette localité de vastes édifices, mais

tout simplement un bureau de modestes proportions. En tenant compte du fait que le comté de Queen est presque le seul comté de la Nouvelle-Écosse qui, depuis nombre d'années, n'ait pas imposé de dépenses au gouvernement, vu la modicité du coût de l'édifice et vu l'importance du chef-lieu, qui mérite bien quelque considération, je pense que mon honorable collègue pourrait fort bien laisser voter ce crédit, en présence de l'assurance donnée par le gouvernement qu'il ne s'écartera pas du système et du principe de la résolution adoptée il y a quelques années. C'est pour appliquer ce système que nous avons biffé le crédit affecté à un édifice public de Saint-Martin, crédit qui venait évidemment en antagonisme avec l'esprit de la résolution. Le crédit affecté au bureau de poste de Kentville est évidemment conforme à l'esprit de cette résolution. Cette ville est le chef-lieu de la grande vallée d'Annapolis, et je ne comprends pas que ce crédit puisse soulever d'objection. J'ai moi-même vu le misérable et étroit local qui sert actuellement de bureau de poste, et j'ai pensé que cela ne faisait pas grand honneur au Canada.

M. FOSTER : Et vous n'en avez jamais parlé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Non, je n'ai pas soufflé mot, même au meeting public tenu dans cette ville avant l'élection. En même temps, j'ai pensé que la situation de Kentville pourrait justifier un léger crédit. Mon honorable collègue, j'espère, acceptera l'assurance donnée par le gouvernement, que nous nous conformerons, à l'avenir, à l'esprit de la résolution en question, et que nous n'essayerons pas même de raser de trop près la résolution, comme il semble croire que nous le faisons pour le bureau de poste de Liverpool.

M. McMULLEN : Je voudrais savoir si le gouvernement est prêt à nous déclarer catégoriquement à quelle limite il entend s'arrêter, dans les dépenses relatives à l'érection de ces édifices.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : La chose est impossible pour le moment, mais je puis donner à mon honorable collègue l'assurance que dès le début, le gouvernement s'est proposé de n'élever qu'un édifice peu dispendieux et de modestes proportions. Il n'a pas l'intention de construire un édifice qui puisse jeter dans l'ombre les autres édifices de la ville.

M. SPROULE : Je félicite l'honorable député de Wellington du courage et des bonnes intentions dont il fait preuve en proposant son amendement. Tous mes collègues savent avec quelle énergie l'honorable député s'est toujours opposé en parlement à la construction de bureaux de poste dans les localités peu importantes. Or, aujourd'hui qu'il appuie le gouvernement au pouvoir, il tient la même ligne de conduite et reste fidèle au système qu'il préconisait jadis.

Il faut bien une certaine dose de courage et de force morale, pour prendre une semblable attitude et se mettre en antagonisme avec ses propres amis. Je le félicite donc de son attitude, et le pays, j'en suis sûr, l'approuvera également, reconnaissant que l'honorable député traite tous les partis avec impartialité, et qu'il était sincère lorsqu'il prêchait l'économie dans l'opposition, puisqu'il est encore prêt à demander les mêmes réformes. J'appuierai donc

Sir Louis DAVIES.

sa motion, d'autant plus volontiers, que moi-même je n'ai jamais approuvé la construction de bureaux de poste dans les petites localités. Consultons les relevés du service des postes, et nous verrons que dans ce village....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Est-ce Liverpool que vous appelez village ?

M. SPROULE : Ce serait un village, dans notre partie du pays. Je constate que les recettes postales de cette localité, l'année dernière, ont été de \$2,085. Or, comparez cela avec les recettes d'un village de ma propre localité, qui possède une population de mille âmes, et dont le revenu s'élève à \$1,705.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : La population de Liverpool est d'environ 2,500 âmes.

M. SPROULE : C'est par les recettes postales qu'on décide ces questions, et comme les recettes ne sont ici que de \$2,085, cela ne saurait justifier les dépenses qu'entraînerait la construction d'un bureau de poste. Si ce crédit était justifiable, je pourrais citer des douzaines de localités de la province de l'Ontario qui n'ont jamais demandé de bureaux de poste, mais qui auraient tout autant droit que Liverpool d'en avoir. Je le répète, j'appuie cette résolution d'autant plus volontiers, que jamais je n'ai approuvé l'érection de bureaux de poste dans les localités de peu d'importance, lorsque mes amis étaient au pouvoir. J'ai toujours déclaré qu'il peut se rencontrer des circonstances exceptionnelles justifiant le gouvernement de construire un bureau de poste dans une localité peu importante, et c'est lorsqu'il lui est impossible de se procurer un local convenable à un loyer modéré. Mais lorsqu'il peut se procurer à un prix raisonnable un bureau répondant aux besoins du public, le gouvernement n'est pas justifiable de s'imposer des dépenses considérables pour l'érection d'un bureau de poste. Le loyer exigé pour le bureau est relativement insignifiant, comparativement à la dépense qu'entraîne la construction d'un édifice public. Non seulement le pays doit subir la perte de l'intérêt sur la somme affectée à cette construction, mais il faut en outre payer le salaire d'un gardien et toutes les dépenses accessoires, qui suffiraient amplement à payer trois ou quatre fois le loyer d'un bureau convenable. Lorsqu'il est possible d'économiser les deniers publics et de répondre aux besoins du public, pourquoi donc aller gaspiller de l'argent à construire de nouveaux bureaux ? Dans la partie du pays que je représente, nous n'avons jamais demandé au gouvernement d'ériger des édifices publics dans les localités de peu d'importance. Dans nos débats sur cet item, j'ai déjà fait observer que dans mon comté, il se trouve une population de 75,000 âmes et plusieurs villes qui ont autant et même plus de droit que Liverpool de demander un édifice public.

Ainsi, Owen-Sound, le chef-lieu, a une population de 9,000 âmes environ ; Durham en compte 3,000 ; Meaford, entre 2,000 à 3,000, et Thornbury, près de 2,000, outre deux ou trois villages tout aussi importants que Liverpool. Et cependant, dans tout le comté, il n'y a pas un seul édifice public servant soit de bureau de poste ou de douane, et il n'est jamais question dans le budget d'affecter de

crédits à des édifices pour ces localités. Notre comté, du reste, à cet égard, n'est qu'un exemple de ce que l'on rencontre dans toutes les autres parties de la province de l'Ontario. Mais nous dit le gouvernement : laissons passer cet item, et nous verrons à l'avenir à ce que le principe recommandé par la Chambre, il y a quelques années, soit appliqué à l'égard de ces édifices. Le gouvernement, sans doute, tient à ne pas blesser ses amis. Ses amis ne devraient pas s'efforcer de voir biffer un crédit qui n'aurait jamais dû être porté au budget.

M. MACLEAN : L'honorable député de Wellington (M. McMullen), j'espère, va défendre son terrain et l'honorable député de Wentworth (M. Bain) et l'honorable député de Brant (M. Somerville) vont l'appuyer. Je suis prêt à lui accorder mon aide, dans toute la mesure de mes capacités. J'admire l'indépendance en Chambre ; j'admire les députés qui restent fidèles à leurs principes, même à la face de leur parti. Nous avons déjà trop vu de mouvements d'indépendance ici misérablement avorter. L'agitation des Patrons a échoué ; est-ce que ce mouvement d'indépendance des partis en faveur de l'économie est aussi destiné à échouer, faute d'appui ? J'espère que non. L'honorable député de Wellington continuera, j'espère, à proclamer, dans les rangs de la droite, les principes qu'il soutenait à la gauche, et les autres honorables députés que j'ai mentionnés lui accorderont leur appui et leur coopération dans l'œuvre qu'il a entreprise, et le pays, j'en suis sûr, approuvera leur attitude.

M. CASEY : Nous avons entendu force déclarations au sujet de la fidélité aux principes et de l'indépendance, mais que les honorables députés de Grey-est (M. Sproule) et d'York-est (M. Maclean) me permettent de leur faire observer qu'ils auraient eu bien meilleure grâce à pérorer sur la nécessité de l'économie, lorsque leurs amis étaient au pouvoir, alors que nous nous opposions à des dépenses qui parfois nous paraissaient insensées. Abstraction faite de cette réflexion, qui s'est, sans doute, présentée à l'esprit des honorables députés eux-mêmes, je tiens à dire quelques mots sur la question débattue. Lorsque la Chambre des Communes adopta d'une voix unanime la résolution déjà mentionnée, sur la nécessité d'ériger les édifices publics, abstraction faite de la couleur politique des comtés, la Chambre, dis-je, à mon avis, fit un pas dans la bonne voie. Mais il y a aussi un fait qui crève les yeux, et c'est que jamais cette résolution n'a été appliquée par le parti alors au pouvoir. L'ancien gouvernement n'a pas fait abstraction de la couleur politique de comtés où ces édifices étaient érigés. La Chambre a donc aujourd'hui le devoir de se conformer à la volonté de la Chambre exprimée dans cette résolution, en dotant les différentes localités d'édifices publics. Il est bien difficile de dire s'il est plus économique de construire un édifice public que de louer des bureaux. À mon avis, dans nombre de localités, il serait plus économique et plus avantageux au public de construire un édifice public, ce qui n'entraîne pas nécessairement, comme l'a prétendu l'honorable député de Grey-est, le paiement d'un gardien salarié.

Il est toujours plus facile de donner satisfaction au public, quand on a érigé un édifice répondant aux besoins de la population. Il est guère facile de louer un bureau qui réponde aux exigences du public. Les loyers de bureaux appartenant à des

amis politiques peuvent aussi facilement donner prise à la corruption que le fait de bâtir un édifice public. Si l'on tient compte de ces diverses considérations et du fait indéniable que la moitié du pays a été privé d'édifices publics nécessaires, en dépit de la résolution adoptée par la Chambre, je ne suis pas prêt à admettre qu'il faille se montrer trop chatouilleux, quand il s'agit de permettre au gouvernement du jour d'ériger de nouveaux édifices. Bien qu'il ait pu m'arriver, en une ou deux circonstances, de révoquer en doute la décision des ministres à cet égard, j'hésiterais beaucoup à condamner le gouvernement ou à rien faire qui pût affaiblir son prestige, en appuyant une motion comme celle qui nous est soumise. Je suis prêt à lui accorder le bénéfice du doute qui pourrait exister dans mon esprit touchant la sagesse de sa décision, et si la motion à l'étude est mise aux voix, je déclare que je m'y opposerai, comme je m'opposerai à toute motion tendant à révoquer en doute l'honnêteté, la droiture d'intention, ou la rectitude du jugement des ministres.

M. SOMERVILLE : Si j'appuie la motion de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), je dois dire que ce n'est pas à cause de l'approbation que je pourrai obtenir des députés de l'opposition, approbation que nous a promise l'honorable député d'York-est (M. Maclean). Les députés, à mon avis, doivent avoir assez d'indépendance, lorsqu'ils appuient le gouvernement du jour, pour voter en faveur des principes qu'ils défendaient dans l'opposition ; et si mon attitude est désapprouvée par le gouvernement, je ne saurais qu'y faire. Quatorze années durant, j'ai siégé à l'opposition, et chaque fois que ces crédits pour érection de bureaux de poste dans les différentes parties du pays ont été débattus, les libéraux, par l'organe de leurs chefs, et d'hommes qui aujourd'hui occupent des postes distingués sur les bancs ministériels, ont toujours, d'une voix unanime, protesté à titre de représentants du peuple contre cette politique. Pour mon compte, je ne suis pas d'humeur à mettre au rancart les principes que j'ai émis, les déclarations que j'ai faites, dans les rangs de l'opposition, en condamnant les dépenses faites par l'ancien gouvernement dans ce sens ; et bien que je sois partisan dévoué du gouvernement du jour, je le déclare, je ne suis pas prêt à approuver tout ce qu'il fera, surtout quand il présentera des mesures contraires aux principes reconnus et aux traditions du parti libéral. Voilà mon attitude bien définie à cet égard. Je prétends qu'il est injustifiable de dépenser les deniers de l'Etat pour l'érection de bureaux de poste dans de petits villages, ou de petites villes, comme celles mentionnées dans le budget. Dans la province de l'Ontario, il n'y a pas un comté où l'on ne puisse trouver de trois à dix ou douze villes beaucoup plus importantes que celles mentionnées dans les résolutions. Je suis donc tenu d'appuyer la résolution présentée par l'honorable député de Wellington-nord.

M. SCRIVER : Je dois l'avouer, j'abonde absolument dans le sens de mon honorable collègue (M. Somerville). S'il est un abus contre lequel je me sois élevé à l'époque où les députés de gauche présentaient infailliblement à la Chambre, à chaque session, des crédits affectés à l'érection d'édifices publics dans de petites localités, c'est bien la ques-

tion en discussion à ce moment. J'ai surtout souvenance d'un crédit qu'on nous avait demandé pour l'érection d'un bureau de poste à Laprairie, petit village situé dans la partie du pays où je demenre, et dont les recettes postales ne s'élevaient qu'à quatre ou cinq cents dollars. Je compris que c'était un abus intolérable, et je me rappelle avoir élevé la voix pour protester contre ce crédit.

Or, si nos adversaires ont mal agi par le passé à cet égard, ce n'est pas une raison de les imiter ; de fait, je suis d'avis que nous sommes tenus de faire des réformes non seulement à cet égard, mais encore dans bien d'autres sens. Le crédit en discussion est affecté à l'érection d'un bureau de poste dans une localité qui, dans la province de Québec, passerait pour un village ou une petite ville, dont les besoins ne justifient nullement l'érection d'un semblable édifice, autant du moins que j'en puis juger d'après les déclarations du ministre des Finances et de ceux qui se rangent à son avis. Je m'accorde à dire avec l'honorable député de Grey (M. Sproule) que l'érection d'un édifice public entraîne toujours des dépenses concomitantes ; car, presque infailliblement, il faut engager un gardien, ce qui crée une dépense de nature permanente, imputable sur le revenu ; tandis qu'il arrive fort rarement qu'on ne puisse louer un édifice convenable à un prix bien inférieur. Voter en faveur d'un crédit de cette nature serait donc donner un sanglant démenti à mon passé.

M. WALLACE : Je regrette que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) n'ait pas inclus dans son amendement plusieurs autres localités auxquels son argumentation s'applique avec tout autant de force, sinon encore plus fortement.

M. SPROULE : Il n'est permis d'aborder qu'un article à la fois.

M. WALLACE : Kentville est inclus dans le même article. Relativement à Kentville, voici les faits qui ont été mis en lumière, au cours du débat l'autre jour : il a été payé, pour le bureau de poste et le bureau de douanes, \$215 de loyer annuellement, et l'on a aussi fait le calcul approximatif de l'intérêt sur le coût de la construction, des réparations, de l'entretien, lequel, pour les premières années, n'atteindrait pas un chiffre élevé. Puis viennent les autres dépenses, salaire du gardien, coût de l'éclairage, du chauffage, de l'entretien et d'autres services nécessaires aux édifices publics, et dont l'on pourrait se dispenser, de l'avis de l'honorable ministre : Vous devez, toutefois, vous rappeler que parmi les certaines d'édifices publics existants au Canada, il n'y en a qu'un seul, à Orillia, où le gouvernement se dispense des services d'un gardien ; et l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a poussé l'indélicatesse jusqu'au point d'affirmer qu'il y avait au fond quelque raison politique, quelque tripotage politique. J'ignore absolument ce qui en est, mais la Chambre peut rester convaincue qu'il y aura un gardien nommé ici, et que son salaire lui sera payé par le gouvernement, comme cela se pratique ailleurs. On a évalué ces différents services à \$1,300. Donc, pour économiser \$215 de loyer, le gouvernement veut créer à Kentville une dépense annuelle de \$1,300, d'une nature permanente, et cela pour doter cette localité d'un bureau de poste et de douane ; et ce

M. SCRIVER.

chiffre de dépenses, qu'on le remarque bien, tout approximatif qu'il soit, est plutôt en-dessous qu'en-dessus de la vérité. Je n'ai pas à revenir sur les arguments déjà présentés à la Chambre, lors du débat précédent ; la Chambre, toutefois, devrait tenir compte des observations de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), car, à mon avis, elles contiennent la réfutation complète de l'argument de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, puisque le comté de Grey, avec ses 75,000 habitants, avec une ville de 9,000 et d'autres villes de 2,000 à 3,000 habitants respectivement, n'a pas encore été doté d'un seul édifice public dans les limites de son territoire. Et, en présence de ces faits, l'on tient à doter Kentville d'un édifice public, bien que les recettes postales ne justifient pas ce crédit ! L'argument du ministre de la Marine et des Pêcheries consiste à dire que les habitants de cette ville ont droit à une partie du revenu public.

M. l'Orateur, jamais argument plus immoral ne pouvait être présenté à la Chambre et au pays que la proposition tendant à dire que chaque localité a droit à sa part des dépenses publiques, abstraction faite des besoins de chaque comté. Si la sécurité des voyageurs ou l'encouragement du commerce demandent l'ouverture d'un havre, il y a là un argument qui milite en faveur d'un crédit. Si une rivière a besoin d'être draguée, de façon à faciliter la navigation et à protéger la vie des voyageurs, il y a encore là un argument militant en faveur de la dépense des deniers publics. Mais dans le cas actuel, à mon avis, l'argument ne tient pas debout. Abordons maintenant l'autre point. Comme l'ont fait observer les honorables députés de Wellington-nord (M. McMullen), de Brant-nord (M. Somerville) et de Huntingdon (M. Scriver), le parti ministériel a prêché cette doctrine lorsqu'il était dans l'opposition. Un député qui prêche aujourd'hui une doctrine toute différente de celle qu'il prêchait dans l'opposition est l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Casey), lequel, cette après-midi, à la satisfaction de tous ceux qui ont entendu ses déclarations en Chambre depuis dix-huit ans, a eu le cynisme d'approuver ce qu'il dénonçait autrefois, d'approuver, dis-je, tout le système de dépenses effectuées dans ce sens, en déclarant qu'il appuierait la proposition. Bien que les gouvernements conservateurs eussent été trop loin dans cette voie de dépenses, il faut admettre que dans le cours des six ou sept années passées, c'est à dire depuis 1890, ils avaient cessé de continuer ces édifices publics. A cette époque, la Chambre se déclara, par voie de résolution, en faveur d'un nouveau système. Le gouvernement du jour appuya cette résolution ; il en facilita l'adoption et promit de s'y conformer, et on m'assure que depuis le jour de son adoption, ce système a été passablement bien appliqué. L'ex-ministre des Finances (M. Foster) nous a dit que l'ancien gouvernement se serait peut-être écarté, une ou deux fois, au plus, de cette règle, ces six années dernières, de sorte que, durant cette période de temps, on peut dire que le gouvernement canadien a mis en pratique le système en question, exigeant que les recettes et l'importance d'une localité soient de nature à justifier l'érection de ces édifices publics.

La proposition actuelle met à néant ce système ; outre Liverpool et Kentville, il y a encore dans notre budget d'autres exemples encore plus condamnables. Je voudrais savoir du ministre, si le

crédit affecté à l'érection du bureau de poste de Saint-Martin a été biffé. Il ne serait qu légitime de le faire, et le même argument s'applique à plusieurs autres localités. Il n'a pas été allégué une seule raison de nature à justifier ces dépenses aux yeux de la Chambre, et le gouvernement se contente de dire: " Nous avons peut-être fait erreur; mais adoptez pour cette fois ces item, et nous verrons à ce que semblable chose ne se répète plus à l'avenir." Le gouvernement, il me semble, pourrait revenir sur sa décision avec moins de mauvaise grâce que cela, s'il a fait un faux pas. Si nous adoptons ces item, cela créera un précédent remettant en vigueur l'ancien système déjà mis au rancart. Le gouvernement a poussé l'application de ce système à un point qu'il n'avait pas encore atteint jusqu'aujourd'hui, bien que par le passé, je l'avoue, il soit arrivé à l'ancien gouvernement d'ériger, au moins dans une localité, un édifice public, qui est encore injustifiable à l'heure qu'il est. La Chambre, je l'espère, fera son devoir, et en votant pour l'amendement de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), elle demeurera fidèle à l'engagement pris, d'une voix unanime en 1890, engagement auquel elle a toujours adhéré jusqu'ici.

La motion de M. McMullen est mise aux voix.

POUR :

Messieurs

Bain,	Kloepfer,
Bergeron,	Maclean,
Broder,	McMullen,
Cargill,	Morin,
Caron (sir Adolphe),	Oliver,
Christie,	Powell,
Clancy,	Scrifer,
Dupont,	Somerville,
Earle,	Sproule, et
Foster,	Wallace.—20.

CONTRE :

Messieurs

Beausoleil,	Joly de Lotbinière
Belcourt,	(sir Henri),
Blair,	Kaulbach,
Bostock,	Lavergne,
Bourassa,	Lemieux,
Britton,	Lister,
Brodeur,	Logan,
Casey,	Mackie,
Costigan,	McClure,
Davis,	McIsaac,
Ethier,	Maxwell,
Fielding,	Migneault,
Fiset,	Monst,
Fisher,	Mulock,
Fitzpatrick,	Paterson,
Flint,	Perry,
Fraser (Guysborough),	Proulx,
Guay,	Rutherford,
Guité,	Tarte, et
Harwood,	Yeo.—40.
Jameson,	

La motion est rejetée.

M. COCHRANE : Je suis pairé avec l'honorable député de Lambton-est (M. Fraser). J'aurais voté pour l'amendement (de M. McMullen).

M. TOLMIE : Si je n'eusse pas été pairé avec l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale) j'aurais voté en faveur de l'amendement (M. McMullen).

M. MACDONALD (Selkirk) : Si je n'eusse pas été pairé, j'aurais voté contre la motion (de M. McMullen).

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Si je n'eusse pas été pairé, j'aurais voté en faveur de la motion (de M. McMullen).

M. KAULBACH : Si je n'eusse pas été pairé, j'aurais voté contre la motion (de M. McMullen).

M. McCLEARY : Si je n'eusse pas été pairé, j'aurais voté en faveur de la motion (de M. McMullen).

M. GUILLET : Si je n'eusse pas été pairé, j'aurais voté en faveur de la motion (de M. McMullen).

M. BELL (Pictou) : Si je n'eusse pas été pairé, j'aurais voté pour la motion (de M. McMullen).

M. GILLIES : Je suis pairé avec l'honorable député d'Inverness; sans cela, j'aurais voté contre la motion.

M. QUINN : Si je n'eusse été pairé avec l'honorable député de Québec-centre (M. Langelier) j'aurais voté pour la motion (de M. McMullen).

M. MOORE : J'aurais voté en faveur de la motion (de M. McMullen), si je n'eusse été pairé.

M. BRODER : Je suis pairé, mais j'ignore avec quel collègue. J'aurais voté en faveur de la motion (de M. McMullen).

M. BAZINET : Je suis pairé avec l'honorable député de Montcalm (M. Dugas). Si j'eusse voté j'aurais voté contre l'amendement.

M. KLOEPFER : Je suis pairé avec l'honorable député de Brant; sans cela, j'aurais voté pour la motion (de M. McMullen).

M. LISTER : Je prétends, M. l'Orateur, qu'un député viole le règlement en disant dans quel sens il aurait voté.

M. MACLEAN : Depuis quand cela est-il contre le règlement ?

M. WALLACE : L'honorable député (M. Kleopfer) est pairé avec l'honorable député de Brant, qui a voté.

M. PORATEUR : L'honorable député (M. Kloepfer) doit voter, à moins qu'il ne soit pairé.

M. WALLACE : Il est pairé avec l'honorable député de Brant, et celui-ci a voté.

M. PORATEUR : L'Orateur n'a rien à y voir, cela regarde l'honorable député lui-même.

M. LEMIEUX : J'ai été pairé, il y a quelques jours, avec l'honorable député de Dundas (M. Broder), par le whip conservateur. J'ai aperçu l'honorable député (M. Broder) en Chambre et, pensant qu'il votait, j'ai aussi également voté.

M. FORATEUR : L'honorable député (M. Broder) désire-t-il voter maintenant ?

M. BRODER : Je vote pour la motion (de M. McMullen).

M. KLOEPFER : Je vote aussi pour la motion (de M. McMullen).

M. GILLIES : Il semble exister quelque doute au sujet de la déclaration que j'ai faite. Afin de bien me faire comprendre, je déclare que si j'eusse voté, j'aurais voté contre la motion (de M. McMullen).

M. SUTHERLAND : Le député doyen de Halifax (M. Borden) n'a pas voté.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis pairé avec mon collègue de Halifax (M. Russell) ; sans cela, j'aurais voté contre la motion de l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen).

M. RUSSELL : Et si je n'eusse été pairé avec mon honorable collègue (M. Borden), j'aurais également voté contre la motion de l'honorable député (M. McMullen).

Rivière du Lièvre—Digue et écluse des
Petits Rapides..... \$4,500

M. FOSTER : Avant l'adoption de ces item, M. l'Orateur, je veux revenir sur une question dont j'ai déjà saisi la Chambre, au sujet de la démission de M. McCallum, qui était éclusier et contremaître des travaux sur la rivière du Lièvre. J'ai déjà interpellé le cabinet à ce sujet, et le ministre des Travaux publics m'a donné sa version des causes qui ont motivé la démission de M. McCallum. Ces explications ont paru au compte rendu des *Débats*, et M. McCallum les a lues. M. McCallum en profite pour révoquer en doute l'exactitude des affirmations du ministre, et prétend que les renseignements du ministre n'étant pas exacts, ses déclarations ne peuvent être conformes à la vérité des faits. Voici, en substance, les principaux points de cette affaire. D'abord, M. McCallum déclare qu'il n'a fait qu'exécuter loyalement les instructions reçues du département. Il reçut d'abord explicitement instruction de s'adresser à M. Duncan McMillan. Il ne s'est pas adressé à d'autre qu'à M. Duncan McMillan. Puis les instructions furent modifiées, et on l'informa que ce n'était pas à Duncan mais à Angus qu'il fallait s'adresser, et que dorénavant il devrait s'adresser à Angus McMillan pour les provisions, recommandations et le reste. A dater de ce moment, il s'adressa à Angus et non pas à Duncan McMillan.

M. Angus McMillan, toutefois, se préoccupa toujours de la chose, comme il l'avoue lui-même, parce que M. Duncan McMillan ne voulait pas se casser la tête à ce sujet, cela ne lui rapportant pas de profit. Il était, cependant, employé aux travaux, tandis que la direction des travaux était confiée à M. Duncan McMillan. Il était presque continuellement employé à charroyer la pierre nécessaire aux travaux. Cela prouve que même sous M. Duncan McMillan M. Angus McMillan qui, si je ne me trompe, est bon libéral, n'a pas été oublié. Le ministre a déclaré avoir démis M. McCallum parce que M. Bourassa s'étant rendu dans cette localité pour y faire une enquête, avait constaté que les faits concordaient parfaitement avec la déclaration

M. LEMIEUX.

du ministre, et que M. McCallum n'était pas fidèle à son parti. Or, M. McCallum nie carrément que M. Bourassa ait fait enquête, ou qu'il ait jamais visité les travaux dans le but d'y faire enquête. Il se trouve donc dans la posture d'un homme démis de ses fonctions, après avoir fidèlement fait son devoir, et cela sans enquête, et sous le coût d'accusation qu'il nie catégoriquement, et qu'il déclare contraires à la vérité des faits. Eu égard à ces faux renseignements, les amis de M. McCallum ont demandé au ministre d'accorder à ce monsieur une enquête sur les accusations portées contre lui par le député du comté, et sur les déclarations du ministre venant, sans doute, de la même source, afin qu'il soit en situation de se justifier de ces accusations et de ces présomptions, qu'il déclare fausses de tout point. Il a transmis, si je ne me trompe, au ministre une requête couverte de nombreuses signatures, qui seraient encore plus nombreuses, s'il avait eu le loisir d'y voir. Il demande tout simplement une enquête. Parlant ici au nom de M. McCallum, autant qu'un étranger à la Chambre puisse se faire représenter ici, je soulevé cette question, afin de demander au ministre d'accorder franc-jeu à M. McCallum et de soumettre ces accusations à l'enquête. Après cette enquête, le ministre aura toute liberté d'employer M. McCallum, s'il le veut ; mais, à mon humble avis, le ministre n'a pas le droit de démettre ainsi un employé et de le laisser sous le coup d'accusations dommageables à sa réputation, accusations que, du reste, il nie catégoriquement. C'est le droit de tout citoyen, bien qu'il ne goûte pas aux douceurs ni aux émoluments du service public, de demander qu'on lui laisse au moins sa réputation intacte.

M. BOURASSA : J'étais absent de la Chambre la première fois que cette question a été discutée. Je serai fort bref dans mes explications. J'ai résisté assez longtemps à la pression exercée sur moi par certains amis qui tenaient à faire démettre M. McCallum de la charge qu'il occupait au service du gouvernement, parce que je ne me souciais pas de le faire pour raisons politiques. Or, dans le cours de l'hiver, il a été fait certains travaux de réparation à l'excluse des Petits Rapides, et le gouvernement, dans un but d'économie, nomma M. McCallum, qui était éclusier, à la charge de surintendant des travaux, avec instruction de se consulter avec un citoyen du canton, M. Duncan McMillan, au sujet des hommes à engager. Vers la fin de janvier, il reçut instruction du ministre de s'adresser non plus à M. Duncan McMillan, mais à M. Angus McMillan, au sujet de l'engagement des hommes et de la fourniture des matériaux. Au lieu d'obéir à ces instructions, il prit sur lui d'employer les mêmes hommes pendant tout le cours de février, et sans en donner avis à M. Angus McMillan. Quelques individus désirant obtenir de l'ouvrage s'adressèrent à M. Angus McMillan, mais celui-ci leur fit réponse qu'il n'avait pas d'instructions à cet égard, et ce ne fut que sept semaines plus tard que je crus devoir informer le ministre qu'un employé de son département, après avoir reçu certaines instructions vers la fin de janvier, ne s'y était pas encore conformé. Après avoir protégé M. McCallum contre ceux qui voulaient le faire congédier pour raisons politiques, je pensai qu'il méritait d'être renvoyé de sa charge, en raison d'infraction grave aux ordres du ministre, et pour avoir refusé, pendant sept semaines, de reconnaître le droit du ministre à son

obéissance. Ce n'est que fortuitement que j'appris plus tard qu'il avait négligé de donner l'avis voulu à M. McMillan. Lorsque le ministère eut été informé de sa conduite, M. McCallum fut démis de ses fonctions, et cela pour l'unique raison que je viens de faire connaître à la Chambre.

M. FOSTER : Je désire simplement ajouter que M. McCallum nie tout cela.

M. BOURASSA : J'ajoute que j'ai les documents à l'appui de ce que j'avance, je ne les ai pas par devers moi en ce moment, mais je les soumettrai à l'honorable député, dès qu'il le désirera.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il quelque chose à dire ?

Le **MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS** (M. Tarte) : Je ne sache point que j'aie rien à ajouter. J'ai fait peu de démissions, mais je suis justifiable de les avoir faites. Dans l'affaire dont il s'agit, un député m'a affirmé ce qu'il vient de déclarer à la Chambre ; qu'il avait la preuve, avec documents à l'appui, que l'un de nos fonctionnaires nous désobéissait. Jamais je ne démetts un employé, parce qu'il est conservateur, mais, aussi, je renvoie sans pitié tous ceux qui ne veulent pas m'obéir, et mon honorable ami, si je ne me trompe, n'agirait pas autrement. Voilà tout ce que j'ai fait. Sur la déclaration de l'honorable préopinant, avec preuves à l'appui du fait que M. McCallum désobéissant aux instructions qui lui avaient été données de s'adresser à M. Angus McMillan, je le destituai, et je suis sûr que l'honorable député m'a renseigné exactement.

Douanes—Somme supplémentaire pour faire face aux salaires et dépenses des inspecteurs de ports et d'officiers du service douanier.....	\$6,250
Montant requis dans le but de faire face aux dépenses du service douanier spécial.....	\$5,000
Sommes payables au ministère de la Justice, devant être déboursées par lui et dont il lui sera rendu compte, pour service douanier.....	\$5,000
A John Reid, pour services.....	\$200

M. WALLACE : Je désire protester contre ces item, mais surtout contre celui de \$5,000 payables au ministère de la Justice, pour dépenses du service douanier secret. Les débats qui ont eu lieu à ce sujet me fortifient dans l'opinion que cet item devrait être biffé. C'est une innovation injustifiable dans le service douanier. Je le répète, cela ouvrirait la porte à des pratiques étrangères à nos mœurs et dommageables au bien-être du pays et au ministère des Douanes en particulier. C'est un fait bien connu que le ministère des Douanes est revêtu de pouvoirs exceptionnels, car c'est dans ce ministère que se perçoit la masse des recettes fiscales, et il importe que le revenu soit protégé. Or, il s'agit ici d'étendre ces pouvoirs, et le contrôleur nous dit qu'il n'entend pas dépenser lui-même ce crédit, mais le transporter au ministère de la Justice. Cela complique davantage l'affaire, car le ministère de la Justice n'est pas au courant des lois, de la pratique et des statuts douaniers ; il n'est pas au fait du fonctionnement du mécanisme appliqué par le ministère des Douanes quand il veut faire les recherches nécessaires pour la découverte des coupables et à la répression des tentatives de contrebande et de fraudes au préjudice du

département. Le ministère de la Justice ignore absolument tout cela, et cependant voilà qu'on propose de lui confier l'administration de ce crédit. Je comprends que ces fonds seront remis aux mains de la police fédérale. Le contrôleur des Douanes pourrait-il nous dire si ce crédit sera mis à la disposition de la police fédérale ?

Le **CONTROLEUR DES DOUANES** (M. Paterson) : C'est le ministère de la Justice qui en disposera.

M. WALLACE : La police fédérale relève du ministère de la Justice. Le contrôleur des Douanes pourrait fort bien nous dire si c'est la police fédérale qui aura l'administration de ce fonds.

Le ministère de la Justice n'a pas de corps d'officiers à sa disposition. Il a la haute main sur les pénitenciers et sur la police fédérale ; or, ce n'est pas à ce corps de police que devrait être confiée cette œuvre importante. Le ministère va établir un système de surveillance sur les importateurs, sur les fabricants et sur les marchands ; et il se servira de ces fonds pour payer des individus qui s'introduiront dans ces établissements et se mettront au courant de leurs affaires ; ou bien il s'en servira pour corrompre leurs employés et leurs serviteurs. Voilà probablement comment on utilisera ce crédit, abstraction faite des opérations légitimes autorisées par la loi et la pratique douanières. Le gouvernement devrait donc biffer ce crédit et délibérer mûrement la question avant d'inscrire un semblable item au budget. La contrebande, nous dit-on, augmente d'intensité. On peut affirmer sans crainte qu'avant l'inauguration du nouveau régime fiscal, dont j'ai fini de parler, la contrebande loin d'augmenter d'intensité, accusait, au contraire, une diminution, et cela, grâce aux efforts tentés par le ministère des Douanes, appuyé par les citoyens des paroisses situées sur le parcours du Saint-Laurent qui désiraient le triomphe de l'ordre et de la loi ; et surtout, je le reconnais hautement, grâce au clergé catholique romain de la province de Québec qui a bien mérité du pays par les efforts surhumains qu'il a tentés pour réprimer la contrebande. Dans les paroisses où s'exerce la contrebande de l'eau-de-vie, la population est démoralisée. Or, on nous propose aujourd'hui d'affecter un crédit de \$5,000 à un fonds de service douanier secret. Cette proposition est inacceptable. Ce service secret, créé dans le but pour lequel on se propose de l'utiliser, est tout à fait suranné. Je demande donc au gouvernement de peser plus mûrement la question, et en attendant, de biffer l'item à l'étude.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : Les renseignements parvenus au cabinet nous portent à croire que l'honorable député (M. Wallace) fait erreur en affirmant que la contrebande augmente.

M. WALLACE : J'ai dit qu'elle a augmenté d'intensité depuis l'inauguration du nouveau régime fiscal.

Le **MINISTRE DES FINANCES** : C'est précisément là où je voulais en venir. L'idée que la contrebande a augmenté d'intensité, depuis l'inauguration du nouveau régime fiscal, ne concorde pas avec nos renseignements. Ce que l'honorable député nous dit des efforts déployés par le clergé de la province de Québec est sans doute conforme

à la véracité des faits, et il est très flatteur de voir l'honorable député (M. Wallace) lui rendre ce témoignage.

En dépit de tout ce que le clergé a fait pour seconder les énergiques efforts tentés par le gouvernement, les renseignements parvenus au ministère établissent que le fléau de la contrebande, avant l'inauguration du nouveau tarif, augmentait d'intensité. Le mécanisme ordinaire à la disposition du ministère ne suffit point pour lutter victorieusement contre ce mal. Nous allons donc faire une nouvelle expérience—car c'est bien d'une expérience qu'il s'agit—afin d'atteindre le mal par d'autres méthodes. C'est virtuellement un crédit affecté au service de la police, ou des détectives, non pas nécessairement à la police fédérale, mais à tout officier qui pourra être employé par le ministère de la Justice. En disposant de cette question, il a fallu nous écarter des méthodes ordinaires de gouvernement. On nous censurerait sans doute, si nous affections un important crédit à ce service, et on nous blâmerait aussi, si nous inscrivions au budget même un léger crédit, sans vérification de comptes. Nous avons maintenant étudié cet aspect de la question. J'ignore si l'honorable député (M. Wallace) était en Chambre l'autre jour, lorsque le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a donné l'assurance que tout le dossier des dépenses serait soumis à l'auditeur général et, si on le désirait, au chef de l'opposition. Le crédit demandé était peu considérable, et le mal qu'il s'agit de déraciner étant, de l'avis général, difficile à combattre, la Chambre, je l'espère, voudra bien seconder les efforts que nous tentons.

M. MACLEAN : Existe-t-il un crédit de cette nature à Washington ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement ne consulte pas Washington...

M. MACLEAN : Je demande s'il existe un crédit semblable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'en sais rien : je ne saurais répondre à l'honorable député (M. Maclean).

M. MACLEAN : J'allais dire au ministre des Finances qu'après tout, c'est peut-être un crédit légitime. Je suis protectionniste, et c'est peut-être un aven compromettant que je fais ; or, si vous avez un tarif protecteur et qu'il se commette des infractions à ce régime, il vous faut trouver les moyens de déraciner ces abus et d'appliquer votre loi. Je crois qu'à Washington il existe un crédit de cette nature et je ne sache pas qu'il ait donné prise à la critique. Relativement à cette question et à celle des droits spécifiques, contre lesquels les honorables députés ont tant débatté, je dois dire que la question a été discutée à Washington, et il a été prouvé que le seul moyen de faire rentrer les recettes et de protéger les industries indigènes est l'imposition de droits spécifiques, et ce sont les libre-échangistes qui attaquent au Congrès les droits *ad valorem* sous prétexte qu'ils ne protègent pas le revenu.

Le CONTROLEUR DES DOUANES (M. Paterson) : En réponse à l'ex-contrôleur (M. Wallace), je dois dire qu'il fait absolument erreur en affirmant que la contrebande accusait une décroissance.

M. FIELDING.

avant l'inauguration du nouveau régime fiscal ; ou bien, s'il a raison, alors, il faut nécessairement admettre que tous les renseignements parvenus au département soient inexacts. C'est à bon droit, à mon sens, que l'honorable député a rendu témoignage aux efforts tentés par le clergé de la province de Québec pour enrayer la marche du fléau, je dois ajouter que c'est du clergé que nous viennent les représentations les plus énergiques à ce sujet et c'est de lui que nous tenons que, loin d'avoir accusé une diminution avant l'inauguration du nouveau régime douanier, la contrebande accusait au contraire, une recrudescence. Aucune classe de la société, à mon avis, ne désire plus vivement que le clergé de la province de Québec de voir le gouvernement adopter des mesures répressives de la contrebande, et je suis heureux d'entendre l'honorable député rendre témoignage aux efforts qu'ils ont tentés dans ce sens. Mon expérience au département me permet de rendre au clergé le même témoignage. Quant à dire que ce crédit est un fonds destiné à tyranniser le commerce, c'est là une assertion toute gratuite. Ce fonds est destiné à être placé entre les mains du ministre de la Justice, qui le dépensera de façon à mériter l'approbation de la Chambre. Il ne s'agit pas de créer des misères aux importateurs, mais de prêter main-forte au gouvernement pour qu'il puisse abattre ce fléau sans cesse grandissant.

M. COSTIGAN : Je ne viens pas critiquer ce crédit, mais simplement dire un mot au sujet de la contrebande. La contrebande a grandi, ces années dernières, dans d'alarmantes proportions, et j'ai la conviction que le gouvernement du jour, comme son prédécesseur, constatera que ce n'est pas chose facile d'enrayer la marche de ce fléau. Toutefois, toute la Chambre, je suis sûr, fait des vœux pour le succès de la croisade entreprise par le gouvernement, et les député, sans distinction de partis, seront heureux, si je ne me trompe, de faciliter au gouvernement la tâche qu'il a entreprise. Que le gouvernement me permette de lui signaler ce qui constitue, à mes yeux, le point vulnérable de notre administration douanière.

Le partage des produits des effets confisqués se fait de façon à stimuler la contrebande. Par conséquent, il ne suffit pas d'obtenir un crédit quelconque du parlement, comme on le fait aujourd'hui, ou de venir en demander des nouveaux pour récompenser les délateurs ; il faut frapper droit au but. Toute votre législation, tous vos crédits seront en pure perte, tant que vous laisserez subsister une loi qui stimule la contrebande, et neutralise l'effet de vos réformes. Je me suis vivement préoccupé de la question de contrebande par le passé, lorsque j'étais chargé de l'administration du ministère du Revenu de l'intérieur, car il y avait à ce ministère des fonctionnaires qui coopéraient avec ceux du ministère des Douanes, à l'application simultanée des lois de douane et d'accise. Avec l'aide de mes employés, je préparai une statistique qui établit l'existence d'un état de choses qui prévaut encore aujourd'hui, et que je prie le gouvernement de bien noter. Voici ce que j'ai constaté : un contrebandier va acheter aux États-Unis une cargaison de boissons alcooliques, et il l'amène dans le but de l'introduire clandestinement dans quelque port canadien. S'il voit qu'il lui est impossible d'échapper à la poursuite de l'un des croiseurs du Revenu de l'intérieur, et qu'il court le

risque d'être pris et de voir sa cargaison confisquée, alors il suffit qu'un individu quelconque intervienne et fasse une saisie, et dans ce cas, tout le vaisseau est saisi et sa cargaison confisquée, tandis que le contrebandier se tire d'affaire en réalisant certains profits. S'il échappe, il fait un énorme profit, mais s'il est saisi, la loi actuelle lui permet de réaliser certains bénéfices. La Chambre ne voit-elle pas que la loi stimule et encourage la contrebande? Si le contrebandier réussit, il réalise, je le répète, un énorme bénéfice; et s'il échoue, il ne perd rien; au contraire, il réalise encore quelque léger bénéfice. Voilà la réforme qui s'impose. Je conseille fortement au gouvernement d'y réfléchir sérieusement.

M. QUINN : Je m'oppose à ce crédit pour une double raison. D'abord, je m'y oppose, parce qu'on veut établir un service douanier secret, et, en outre, parce que ce crédit indique une tendance de la part du gouvernement à marcher dans la mauvaise voie suivie jusqu'ici par les autorités douanières. C'est en même temps un aveu que le système du partage des produits de la confiscation, auquel a fait allusion l'ex-ministre du Revenu de l'intérieur (M. Costigan), est un fiasco. Ce système du partage des déponilles a été un véritable fléau pour le pays; il a été la source d'un nombre incalculable de fraudes; il a mis en branle les plus tristes individus qu'il soit possible de trouver au pays. Et cependant, on ne songe pas à mettre au rancart ce système du partage. S'il y avait lieu d'espérer qu'on le mit au rancart, cela nous autoriserait peut-être à tenter l'essai du service douanier secret.

Mais nous bâtissons sur ce système un autre système, qui me cause encore plus d'appréhension et fera encore plus de mal au pays que le système du partage des produits de la confiscation, je veux dire le service douanier secret. Le ministre des Finances nous dit que le crédit en question est plutôt affecté au service de la police qu'à un service douanier secret. Si ce crédit est affecté à la police, pourquoi ne pas le dire? La Chambre et le pays ne refuseraient pas au gouvernement les pouvoirs nécessaires à l'administration de la police et à la répression des infractions aux lois de douane et d'accise et des autres crimes. Mais le pays n'entend pas que la Chambre permette à un ministre de dépenser un crédit de quelque importance sans en être comptable à qui de droit. Voici un crédit de \$5,000 dont la libre disposition est laissée au ministre de la Justice. La Chambre lui vote ce crédit, et il peut en disposer comme bon lui semble, même pour les fins de douane, sans en être comptable à qui ce soit. Il est bien censé l'appliquer aux usages des douanes, mais du moment que ce crédit est voté, le ministre en a l'absolue disposition, et n'est plus tenu d'en rendre compte à qui ce soit. Ce crédit, étant affecté au service secret, il se trouve, de sa nature même, soustrait à la comptabilité ordinaire. Voilà pourquoi je m'y oppose. Au lieu de demander un crédit affecté au service secret, le gouvernement, à mon avis, aurait mieux fait de l'affecter aux procès sommaires des cas de saisie, ou de voter une somme pour l'établissement d'une commission d'arbitres ou de juges, dans le but d'assurer des procès sommaires aux personnes accusées d'infractions aux lois de douane. Un autre moyen serait l'établissement d'un corps de police ayant pour attributions spéciales la

répression de la contrebande, dans le golfe, puis que c'est là, paraît-il, qu'on se propose de dépenser l'argent en question. Pourquoi le ministre ne veut-il pas nous dire franchement: "Nous avons besoin de ce crédit pour la police, et nous vous demandons un crédit de \$5,000 ou de \$10,000." Personne ne s'y opposerait. Mais affecter au service secret un crédit de \$5,000 dont le ministre aura la disposition, sans en être comptable à personne, voilà une doctrine que le peuple repousse et ce crédit, à mon avis, devrait aussi être rejeté.

Paiement des dépenses de la commission nommée pour s'enquérir des faits de l'élection d'Algoma..... \$547 30

M. SPOULE : Avant l'adoption de cet item, je désire dire un mot au sujet de la commission chargée de faire enquête sur l'élection d'Algoma. J'ai parcouru ce rapport, sans pouvoir m'expliquer pourquoi on avait confié cette œuvre à un commissaire, car le secrétaire d'Etat aurait aussi bien pu se procurer les renseignements nécessaires ici même, qu'en chargeant M. Crerar de faire rapport, après enquête sur les lieux.

Le commissaire fait un voyage au Sault-Sainte-Marie, pose quelques questions au président d'élection, puis se rend à Dunnville pour interroger le docteur Montagne, et sur la foi de ces renseignements et de ceux obtenus du ministère, il bâcle un rapport. Ce rapport s'appuie sur la correspondance échangée entre le président d'élection et le greffier de la Couronne en chancellerie. Ce n'était pas la mer à boire, n'est-ce pas? On n'y trouve pas un seul renseignement que le ministère n'eût pu lui-même fournir. Cette commission me semble donc parfaitement inutile, et cette dépense de \$547.30 me semble tout à fait disproportionnée à l'importance du service, rendu par un avocat partisan, en quête de besogne.

La résolution est adoptée.

Canal Lachine—

Pose de la toiture et peinture des remises au bassin Jacques-Cartier... \$1,500
Station électrique à Montréal... .. 2,700

M. QUINN : Avant l'adoption définitive de cet item, je désire faire observer au ministre des Chemins de fer et Canaux qu'il devait déposer sur le bureau certains documents relatifs aux destinations effectuées sur le canal Lachine. Je n'ai pas encore vu un seul de ces documents.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Chemins de fer et Canaux est absent en ce moment. L'honorable député (M. Quinn) pourrait-il me dire si le ministre a promis de produire le rapport en question, avant l'adoption de l'item en l'épreuve définitive?

M. QUINN : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, il nous faudra remettre l'item à plus tard.

M. QUINN : Vous m'obligerez, en le faisant.

Le MINISTRE DES FINANCES : A moins que l'honorable député n'ait l'intention de proposer un amendement, j'espère qu'il laissera adopter l'item, et je verrai à ce qu'il ait l'occasion de le discuter avec le ministre des Chemins de fer et Canaux. J'ignore la nature de la promesse faite par le ministre.

Chemin de fer de la Baie des Chaleurs—
Exploitation et entretien..... \$18,500.

M. FOSTER : La Chambre se le rappelle sans doute, en discutant, l'autre soir, l'affaire du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. J'interpellerai le ministre, pour savoir si, avant d'entreprendre l'exploitation de ce chemin, le ministre des Chemins de fer et Canaux avait fourni au conseil tous les renseignements de nature à lui permettre d'appuyer sa décision sur un rapport du ministre, énonçant les raisons l'autorisant à supposer que cette voie ferrée pourrait s'exploiter sans entraîner de dépenses pour le pays. Le comité se le rappelle, je n'ai pas craint d'affirmer que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'avait probablement pas fourni au cabinet tous les détails circonstanciés de l'affaire. J'ai demandé la production de l'arrêté du conseil relatif à cette affaire. Je vais donner lecture d'une intéressante partie de cet arrêté, afin que le comité se rende bien compte du fait que le conseil manquait absolument de renseignements, lorsqu'il a décidé de prendre à sa charge l'exploitation de cette voie ferrée, chose qui n'était nullement approuvée par la Chambre qui n'avait pas voté de crédit dans ce sens : L'arrêté du conseil est ainsi conçu :

Sur rapport, en date du 17 novembre 1896, du ministre des Chemins de fer et Canaux, déclarant que la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Lac Supérieur a demandé de faire voter de nouveaux subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer du Grand Occidental, pour la construction d'un chemin de fer de Sorel à la Jonction de la Chaudière, ainsi qu'une subvention de \$3,200 le mille pour le prolongement du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, de Paspébiac au Bassin de Gaspé, et a prié le gouvernement du Canada de déterminer les différents boni accordés soit par le parlement fédéral soit par le gouvernement provincial ou par les municipalités, à titre de fonds devant servir à garantir et à payer l'intérêt sur les obligations émises par la compagnie, ainsi qu'elle est autorisée à le faire par sa charte, et en conformité du système dont la compagnie donne un aperçu dans ses propositions.

Voilà une partie de leur proposition.

Le ministre observe qu'en formulant sa demande, la compagnie a établi que le chemin de fer de la Baie des Chaleurs se trouve actuellement entre les mains des séquestres, en vertu de procédures actuellement pendantes devant les tribunaux de la province de Québec, et ne se trouve point, par conséquent, en mesure d'exploiter son chemin, au grand détriment de la partie du pays qui traverse ce chemin ; elle représente, en outre, que le président, les directeurs et autres personnes qui ont été entendus par le sous-comité du Conseil privé à l'appui de la demande, de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Lac Supérieur ont représenté que l'exploitation du dit chemin de fer pendant l'hiver serait d'un immense avantage pour les localités qu'il parcourt, et qu'il serait un précieux tributaire de l'Intercolonial, et ils ajoutent que si Votre Excellence en conseil approuve la chose, elle pourrait être effectuée certains arrangements entre les tribunaux devant lesquels se font les procédures en séquestre et le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le ministre ajoute que lorsqu'il a été proposé au gouvernement de prendre à sa charge et d'exploiter le chemin de fer de la Baie des Chaleurs pour le prochain hiver, il a été représenté au sous-comité du Conseil privé que le chemin était en excellent état d'exploitation, étant pourvu d'un matériel roulant suffisant et en bon ordre, et qu'il pourrait être exploité pendant l'hiver par le ministre des Chemins de fer et Canaux à titre de branche ou de tributaire du chemin de fer Intercolonial, non seulement sans perte pour le gouvernement, mais de façon à laisser une balance, tous frais d'exploitation payés.

Voilà ce qu'a déclaré ce célèbre individu, qui a nom Armstrong, contre lequel l'honorable ministre des Travaux publics lança jadis une terrible philippique, déclarant qu'il ne voudrait pas même lui M. FIELDING.

toucher avec une perche de dix pieds de long. D'après la déclaration de ce gentleman, ce chemin de fer serait un tributaire précieux pour l'Intercolonial et si le gouvernement consentait à le prendre à sa charge et à l'exploiter pendant six mois de l'hiver, loin de laisser un déficit, son exploitation serait rémunératrice. Le ministre des Chemins de fer et Canaux n'avait pas d'autres renseignements à l'appui de sa proposition. Au lieu de consulter la statistique à sa disposition, et le relevé des recettes et dépenses du chemin, attesté par la compagnie, après deux années d'exploitation, le ministre se contenta d'accepter la déclaration des promoteurs du chemin, et entreprend illégalement et sans autorisation préalable l'exploitation de la voie ferrée, puis après cela, il vient déclarer, d'un air penaud, au parlement. " Nous avons voulu tenter une expérience ; nous avons perdu \$18,000 ; et nous demandons au parlement le crédit nécessaire au remboursement de nos dépenses." Je tenais à donner lecture de l'arrêté du conseil, afin de faire comprendre à la Chambre sur quels renseignements peut s'appuyer un gouvernement d'hommes d'affaires, pour conclure un arrangement impraticable.

M. SPROULE : Voilà la plus malencontreuse proposition que jamais gouvernement ait encore soumise au parlement. Quels arguments fait-on valoir en faveur de cette proposition ? Les intéressés, nous déclare-t-on, ont fait de puissantes représentations en faveur de l'entreprise en question. Le gouvernement aurait pu envoyer ses propres ingénieurs faire l'inspection de la voie ferrée. Il aurait pu constater le volume du trafic transporté par le chemin de fer. Il aurait pu se procurer tous ces renseignements, mais il ne s'en est pas donné la peine. Les intéressés, nous déclare-t-il, ceux qui s'attendaient à bénéficier de la transaction nous ont fait de fortes représentations. Que le ministre des Chemins de fer et Canaux, avec une armée de fonctionnaires à sa disposition, ingénieurs, comptables et autres, salariés par l'Etat, n'ait pas songé à s'assurer s'il était possible d'exploiter ce chemin sans perte, voilà qui semble incroyable. Si le conseil est satisfait de cette transaction commerciale, la Chambre, je dois le déclarer, est loin d'en être satisfaite.

Canal de Welland—

Paiement à William Higgins, du 20 octobre 1896, époque à laquelle il est devenu incapable de travailler, jusqu'à sa mise à la retraite, le 1er février 1897, à \$38.....	\$139.33
Paiement à G. Edwards, du 20 octobre 1896, date à laquelle il est devenu incapable de travailler, jusqu'au 15 décembre 1896, date de sa mise à la retraite, à \$45.....	\$79.16

M. McCLARY : Au cours du débat sur le canal de Welland, ces jours derniers, j'ai appelé l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur certaines destitutions, et il révoqua en doute ma déclaration au sujet du nombre des employés du canal renvoyés du service. Il déclara qu'il avait été renvoyés 45 hommes. Je lui fis observer qu'en outre, il en avait été renvoyés 50 ou 60 autres, et il révoqua en doute l'exactitude de mon affirmation. Outre les 45 hommes renvoyés sur la ligne du canal Welland déjà mentionnée, il s'en trouve 69 autres, dans les comtés de Lincoln et de Welland, ce qui porte le chiffre des démissions à 114. Si l'on y ajoute les 15 ou 20 employés renvoyés du service de la branche tributaire, cela porterait le nombre des hommes

renvoyés sur le canal Welland à 125 ou 130, sur un total de 160 à 170 employés. Je porte ces faits à la connaissance du ministre, car il a donné carte blanche à ses amis et ils se sont acquittés de leur mission à merveille.

M. FOSTER : Est-ce que le ministre va demeurer muet, en présence de la déclaration de l'honorable député ? Le ministre a déclaré à la Chambre qu'il n'avait été renvoyé que 45 employés, bien que l'honorable député eût affirmé que ce chiffre fit en dessous de la vérité ; or, voici que mon honorable collègue, arrivant du théâtre des événements, réitère son affirmation, et le ministre se contentera-t-il de dire : vos renseignements ne sont pas exacts ? De deux choses l'une : ou le ministre n'admet pas son propre département se reposant de ce soin sur un comité, relativement aux nominations et aux destitutions des employés ; ou bien, il ne donne pas à la Chambre les renseignements authentiques auxquels elle a droit de la part d'un ministre parlant de faits débattus. Passe encore si le ministre avait commis une légère erreur, mais il y a un écart important entre le chiffre 45 et le double ou le triple ; et cela nous autorise à croire qu'il existe quelque part un comité qui dispose des nominations et des destitutions, sans consulter le ministre.

Paiement à la *British American Bank Note Co.*, pour impression et gravure des billets fédéraux.....\$33,656 15

M. FOSTER : La Chambre se le rappelle, vendredi dernier, il s'est élevé sur cet item relativement aux timbres du jubilé, un court débat pendant lequel le directeur général des Postes a fait certaines déclarations à l'égard de la *British American Bank Note Co.* Ces déclarations, naturellement, ont paru dans les *Débats*, et j'ai, depuis, reçu de M. Burland une communication au sujet de ces déclarations. Je ne veux pas infliger à la Chambre la lecture de ce document en entier ; je me contenterai de dire que M. Burland nie que les déclarations du ministre soient conformes à la vérité des faits :

Quand la rumeur s'ébruita qu'il allait être imprimé un timbre du jubilé, j'allai voir le ministre et, après discussion, il promit de me confier ce travail. Nos artistes préparèrent alors un dessin, lequel fut soumis au ministre. Après examen, il admit son ignorance en cette matière, et renvoya la chose à M. Dobell, auquel il adressa une lettre que je portai moi-même en même temps que mon dessin. M. Dobell examina attentivement le dessin, l'approuva, y ajouta ses initiales et écrivit à M. Mulock dans ce sens. Je délivrai moi-même cette lettre au directeur général des Postes. Il remit alors sa décision de jour en jour, de semaine en semaine, prétextant les affaires, et disant qu'il voulait consulter un commis d'un autre ministère qu'il prétendait être artiste. Le commis en question avait fait lui-même un dessin nullement acceptable, et le directeur général des Postes n'a jamais dit que le dessin, approuvé par M. Dobell, n'était pas convenable. Le dessin dont on se sert actuellement n'est qu'une reproduction du nôtre légèrement modifié sans avoir gagné, toutefois, à cette modification,

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je répète ce que j'ai déjà dit à ce sujet, et quant au renvoi de l'affaire à M. Dobell, il ne vaut guère la peine d'y faire allusion. Voici comment la chose est arrivée : j'avais soumis les ébauches à plusieurs personnes, entre autres, à M. Dobell, et il me semble que j'ai remis tous les dessins à M. Dobell, afin qu'il les examinât. M. Burland me talonnait sans cesse.

M. FOSTER : M. Burland nie la chose.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il m'obséda jusqu'à ce qu'il eût pris possession de ces ébauches. M. Dobell, si je ne me trompe, fit choix d'un certain nombre de dessins qui n'étaient encore qu'à l'état d'ébauches informées. Je n'ai absolument rien à rétracter, et si M. Burland croit que je lui ai fait quelque promesse et qu'il décide de poursuivre le gouvernement, il aura toute liberté de le faire. S'il a eu quelque promesse de ma part, il peut obtenir le redressement de son grief, en instituant une poursuite pour violation de contrat. Il vint me voir, après que j'eus confié le travail en question à l'autre compagnie, et en présence de mon secrétaire, nous discutâmes toute l'affaire, et dans le cours de cette entrevue, il reconnut qu'il n'avait pas reçu de promesse, qu'il n'avait aucun droit, et qu'il avait seulement à cœur de faire ce travail lui-même. Je l'aurais moi-même préféré, s'il eût été possible de lui en confier l'exécution. J'aurais préféré lui confier ce travail, mon inclination m'y portait.

Edifices publics, Québec..... \$58,908 15

M. FOSTER : A quel chiffre portez-vous le coût de l'édifice public de Berthierville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne dépasserai pas d'un dollar le crédit demandé, \$5,000.

M. WALLACE : Il y a quelques item qui ne devraient pas être adoptés, surtout le crédit de \$7,500 pour le bureau de poste de Montmagny. Je propose donc, appuyé par l'honorable député d'York-est (M. Maclean), que cet item soit biffé.

L'amendement étant mis aux voix, est rejeté, et la résolution est adoptée.

Dépenses relatives à la visite de l'honorable M. Laurier en Angleterre, pour les fêtes du jubilé de diamant de la Reine.....\$8,000

M. FOSTER : Je désirerais que le chef du cabinet nous fit connaître d'une façon générale sans, toutefois, entrer dans les détails, comment on se propose de dépenser ce montant.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député le sait, il y va de l'honneur et de l'intérêt du Canada, en pareilles circonstances, que le premier ministre ne se montre pas trop parcimonieux. Il lui faudra nécessairement visiter nombre de localités et de gens, voyager beaucoup, et étant accompagné de lady Laurier, de son secrétaire et de ses suivants, il n'est guère possible....

M. FOSTER : Les dépenses de la garde du corps sont-elles comprises dans cet item ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, les militaires ne forment pas partie de la suite du premier ministre. On a pourvu, d'ailleurs, à leurs dépenses. Je ne suis pas en mesure de faire connaître tous les détails, mais la Chambre peut demeurer convaincue que sir Wilfrid Laurier soutiendra l'honneur du Canada d'une façon convenable, sans folles dépenses, mais aussi sans mesquinerie. Voilà tous les renseignements que je puis donner. La Chambre, sans distinction de partis,

il me semble, comprend que le premier ministre doit paraître, en toute circonstance, d'une manière digne du Canada qu'il représente, digne de lui-même, digne de l'accueil distingué qui lui a été fait en Angleterre et ailleurs.

M. FOSTER : Je ne me sens pas d'humeur à épiloguer même sur un crédit libéral, affecté aux frais de route du représentant du Canada aux fêtes jubilaires de Sa Majesté, en Grande-Bretagne. De fait, je ne me soucierais guère de limiter ce crédit à la semaine du jubilé, ou à l'époque des fêtes. La Chambre, tout entière, j'en suis sûr, voit dans le premier ministre, en une pareille circonstance, non pas le simple représentant d'un parti politique, mais celui de tout le pays. Ce n'est pas un esprit de critique qui m'a inspiré ces observations. Je sais que M. Laurier. . .

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. FOSTER : Pardon, que sir Wilfrid Laurier et ses suivants sont les hôtes de l'Empire, pour la période officielle des fêtes jubilaires ; mais je suis aussi que son titre de représentant du Canada lui impose de fortes dépenses, et je me garderai bien de m'ériger en censeur de ces dépenses. Tout économe qu'il soit, le peuple canadien est doué d'assez de bon sens et a suffisamment à cœur de se voir noblement représenté en Grande-Bretagne, pour vouloir que son représentant soit traité sans parcimonie. J'espère que l'honorable premier ministre fera un voyage des plus agréables. Le Canada, j'en suis sûr, sera bien représenté, et je ne suis pas jaloux de l'honneur qui rejailit sur les honorables députés de la droite et de la satisfaction qu'ils éprouvent de l'accueil fait à leur chef, pendant son voyage, à titre de représentant du Canada aux fêtes jubilaires.

Prolongement du chemin de fer Intercolonial à Montréal.— Paiement à la Compagnie Grand Tronc du chemin de fer et à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, du loyer du chemin de fer de la Chaudière à Montréal, devant être exploité comme partie du chemin de fer Intercolonial, neuf mois. \$157,500

M. FOSTER : Il est un point touchant ce crédit au sujet duquel je désire avoir quelques renseignements.

La Chambre se le rappelle, l'item en discussion n'était pas porté au budget précédent, bien que les stipulations fussent arrêtées et qu'un arrangement fût virtuellement conclu, à l'ouverture de la Chambre, et que le contrat eût été signé le 15 mai. La Chambre se rappelle, en outre, que cette proposition fut présentée à la Chambre sous forme d'un projet de loi, qu'elle y fut adoptée et fut transmise à l'autre Chambre du parlement. Là, le projet de loi reçut un échec, et si ma mémoire est fidèle, c'est le 24 juin qu'il a été écarté. Or, si je ne me trompe, c'est par le message du gouverneur général que fut soumis à la Chambre ce crédit de \$157,000 comme article du budget, et l'on semble avoir ainsi essayé de mettre à exécution, d'une façon indirecte, l'intention du gouvernement, qui nous avait d'abord été proposée sous forme d'un projet de loi qui ne pût se rallier l'assentiment des deux Chambres ; ce qui me paraît singulier c'est qu'un message ait été signé par le gouverneur général antérieurement à la décision du Sénat. Je suis donc porté à croire que, dans le cours de la journée du 23 juin, avant Sir RICHARD CARTWRIGHT.

que le bill eût été écarté par le Sénat, ce qui arriva dans la matinée du 24 juin, et, par conséquent, avant qu'il eût été possible d'enregistrer la décision du Sénat, le gouverneur général a apposé sa propre signature à un document constituant l'alternative du gouvernement, au cas où sa proposition primitive n'obtiendrait pas l'assentiment du parlement. Il me semble que la Chambre a droit à des éclaircissements à ce sujet, dans l'intérêt même du gouvernement, et pour d'autres raisons probablement, et j'espère donc que l'honorable ministre va nous éclaircir à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois déclarer à l'honorable député qu'il fait erreur en supposant que le crédit en discussion est en quelque façon subordonné à la décision du Sénat. A tout événement, il eût été nécessaire de présenter cet item à la Chambre, et c'est tout simplement par erreur qu'il a été omis du budget primitif. C'est donc un simple accident, et nous l'avons soumis à la Chambre, à titre de crédit supplémentaire, abstraction faite du vote du Sénat. C'est donc par un accident tout fortuit que le Sénat se soit prononcé avant que nous eussions eu l'occasion de soumettre à la Chambre ce crédit supplémentaire. La Chambre a délibéré en comité, toute l'après-midi et la soirée, et c'est ce qui nous a empêché de déposer plus tôt cet item sur le bureau.

Nous ne l'avons pas préparé en prévision du vote du Sénat, et nous l'aurions déposé sur le bureau, quand même le Sénat eût adopté le bill.

M. FOSTER : Si le gouvernement avait réussi à faire approuver son projet sous forme de bill, ainsi que la convention par laquelle il s'engage à payer \$64,000 et \$6,000 annuellement, puis \$37,500, et \$40,000 et encore \$62,500 annuellement, l'honorable ministre prétend-il qu'il aurait été obligé de s'adresser tous les ans à la Chambre et d'inscrire tous ces item au budget ? Ou bien, se serait-il contenté de suivre la pratique adoptée par le passé et encore suivie aujourd'hui, et qui veut que lorsqu'une obligation financière statutaire est stipulée pour un certain nombre d'années, il ne soit pas nécessaire de demander de crédit à cette fin dans le budget annuel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il arrive souvent de soumettre à la Chambre, dans le budget, des item relatifs à des obligations statutaires. Pour l'item en question, quand bien même le bill eût été adopté, il nous aurait fallu demander un crédit pour les neuf mois. Voilà la pratique suivie jusqu'ici par l'honorable député, voilà celle que nous avons adoptée. Nous avons donc préparé le crédit en question, qui a été signé par Son Excellence, prêt à être soumis au parlement avant que le vote fut pris, et cela, abstraction faite de la décision du Sénat.

M. FOSTER : Le ministre n'a pas répondu à ma question. Demandra-t-il ce crédit dans le budget annuel, et cela pendant quatre-vingt-dix-neuf ans ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il arrive souvent d'inscrire au budget des articles prescrits par statut, et cela afin de mettre en évidence toute la dépense de l'exercice financier. L'année dernière l'honorable député a critiqué l'omission d'un item statutaire. Il était alors d'avis que cet item devait figurer au budget ; et par conséquent, cette opinion

ne concorde plus avec celle d'aujourd'hui. Il a posé en principe qu'il importait de faire figurer au budget toute la dépense projetée pour l'exercice financier, et lorsque j'ai omis d'inscrire au budget le coût de la session extraordinaire du parlement, l'honorable député m'a pris à partie.

M. WALLACE : Je désirerais avoir quelques mots d'explication du gouvernement au sujet de ce crédit de \$157,500. Ces explications ne sont nullement satisfaisantes. Le ministre des Chemins de fer nous dit qu'il s'agit simplement d'une expérience qui sera suivie d'un autre crédit de \$100,000 affecté au matériel roulant, ce qui est encore une expérience, puisqu'elle dépend de ce crédit. A-t-on jamais entendu parler, ici ou ailleurs, d'une proposition semblable à celle contenue dans ces deux résolutions ? Le gouvernement nous avait soumis un projet, grâce auquel, moyennant une dépense annuelle de \$210,000, pendant 99 années, il se proposait de prolonger le chemin de fer Intercolonial de Québec ou de Lévis à Montréal, mais le parlement n'a pas voulu l'adopter. Or, voilà qu'il se propose d'étudier la décision du parlement, et comment s'y prend-il ? En votant \$157,000 pour neuf mois, et il faudra bien trois mois, je suppose, pour construire les lignes de raccordement ; puis il faudra faire voter, je présume, un contre crédit pour la construction de ce chaînon de raccordement, ou bien donner quelque nouvelle subvention, car cette compagnie ne pourrait pas construire ce chemin, sans argent. Il s'agit donc de voter \$157,000 à titre d'expérience, probablement afin de voir si ces travaux seront rémunérateurs, et cependant le ministre nous a dit que ces travaux n'avaient nullement le caractère d'une expérience. Il nous a cité les chiffres du fret et du transport des voyageurs ; il faudra transporter 1,100 voyageurs par jour, nous a-t-il dit, et 400,000 tonnes de fret dans le cours de l'année. Cela n'a pas l'air d'une expérience. Il avait tous les chiffres au bout des doigts ; il n'y avait pas même l'ombre d'un doute. Jamais projet plus apocryphe n'a été soumis à la Chambre. Voici le Grand Tronc de chemin de fer qui est intéressé à cette entreprise dans la mesure de \$5,000,000, car il n'y a rien d'exagéré à dire que si le projet du gouvernement avait abouti, le Grand Tronc aurait pu prélever \$5,000,000, sur la garantie de l'entreprise. Le parlement, toutefois, a rejeté la proposition, puis le gouvernement vient nous soumettre cette proposition, à titre d'expérience, pour cette année-ci. Certes, ce serait l'expérience la plus heureuse qui ait jamais été proposée au parlement. La Compagnie du Grand Tronc, intéressée qu'elle est dans la mesure de \$5,000,000, expédierait tout son fret, de Québec à Montréal et de Montréal et Québec, par cette voie ferrée, dans le cours de ces neuf mois, afin de s'assurer ces 5,000,000 qu'elle obtiendrait virtuellement, sans bourse délier, puisqu'à tout événement, il lui faudrait construire elle-même ces travaux pour déservir son propre trafic, travaux pour la construction desquels le gouvernement la paie. Quant au droit de parcourir du gouvernement sur cette voie, cela ne causera pas le moindre préjudice au Grand Tronc de chemin de fer.

La Compagnie du Grand Tronc obtiendra ces \$5,000,000, dans une large mesure en raison de travaux qu'elle se proposait de construire à tout événement, et pour lesquels il lui aurait fallu prélever des fonds de sources étrangères. Il serait de

l'intérêt de la compagnie, pendant ces neuf mois, de faire de cette expérience un véritable succès, et, pour cette raison, d'expédier son fret et ses passagers par la voie ferrée du gouvernement, pendant cette période de neuf mois. Elle empocherait les deux tiers du crédit de \$157,000, soit \$105,000 pour neuf mois, autres les autres recettes. Puis à la prochaine session, le gouvernement serait en mesure de dire au parlement. Vous avez prétendu que nous allions exploiter cette voie ferrée à perte, eh bien ! nous pouvons vous prouver que nous avons distancé le Grand Tronc ; nous avons deux fois plus d'affaires que cette compagnie ; et il en sera à l'avenir, comme par le passé. La proposition du gouvernement est tellement couverte de fil blanc que je m'étonne que le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) l'ait soumise à la Chambre. Quel a été le coût de cette voie ferrée ? Je vais donner lecture d'une statistique dont je ne saurais garantir l'exactitude. Elle aurait été faite par un ancien employé de cette compagnie qui était au fait de la question, et qui l'a soumise aux créanciers du chemin de fer, au début de son existence. Régilage, \$500 le mille ; ballastage, \$250 le mille ; traverses, 2,640 à 18 cents pièces, \$375 le mille ; fer, 56 livres à la verge, soit 2,500 (y compris coussinets, boulons et fiches) pose des rails, \$150 ; cinq ponts, coût \$150,000, soit \$1,500 le mille ; dommages aux terrains, \$750 le mille ; coût probable du chemin, \$9,025 le mille. Au crédit du chemin se trouvaient les items suivants :—\$50,000 reçus du gouvernement local pour ponts, représentant pour tout le parcours en milles, \$500 le mille ; subvention du gouvernement de Québec, \$4,000 ; subvention du gouvernement fédéral, \$3,200 ; soit une totalité de recettes de \$7,000 le mille ; et si l'on soustrait de cette somme la dépense de \$6,025, il reste \$1,675 de profit clair le mille à ceux qui ont exécuté les travaux de construction. Le gouvernement se propose de donner à la compagnie au moins \$2,000. L'autre jour, j'ai démontré à l'aide d'une estimation basée sur un calcul vigoureux, que le gouvernement donnait à la compagnie \$2,200,000 valant. Outre ce profit de \$1,675 le mille, qu'ils se sont déjà partagé, ces heureux mortels, je suppose, auront encore \$2,000,000 à se partager entre eux, et l'on dit que M. Greenshields, M. Mitchell, M. Farwell, de la banque des Cantons de l'Est, et nombre d'autres en particulier, doivent se partager cette grosse somme. On dit même que certains députés, parmi nos collègues—et ils ne se trouvent peut-être pas tous d'un seul côté de la Chambre—doivent avoir une part dans la distribution de cette somme, ou plutôt ils allaient l'avoir, si le parlement eût été assez généreux que de voter le crédit demandé.

M. TALBOT : En connaissez-vous quelques-uns ?

M. WALLACE : On me dit qu'une autre Chambre va s'enquérir de leurs noms et d'autres détails, et si mon honorable collègue (M. Talbot) qui m'a posé cette question possède quelques autres renseignements, il pourra les fournir au comité. Je ne doute pas qu'il ne possède certains renseignements précieux pour le comité, bien qu'il ne possède guère autre chose de précieux pour la Chambre. Le ministre des Travaux publics semble s'intéresser vivement à ce projet. J'ignore s'il a des intérêts financiers dans l'entreprise, mais je ne doute point qu'il ne soit établi à l'enquête qu'il est en relations

financières très intimes avec M. Greenshield et les autres gentlemen qui sont le plus profondément intéressés à ce projet. Qu'il ait été échangé des chèques entre eux, et que les promoteurs du projet aient, moyennant ces chèques, payé les dettes du ministre des Travaux publics, voilà, à mon avis, un fait que le ministre lui-même a admis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je n'admets point cela, et ce n'est pas vrai.

M. WALLACE : Ce que j'affirme c'est que ces personnes ont émis des chèques pour payer les dettes de *La Patrie*.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'honorable député fasse un pas de plus, qu'il déclare que j'ai des relations financières avec M. Greenshield, puis qu'il ait le courage de demander une commission d'enquête, et je lui donne ma parole que le gouvernement y consentira immédiatement. Je n'en puis dire davantage. J'invite l'honorable député, s'il en a le courage, à formuler sur-le-champ son accusation contre moi, et, séance tenante, en pleine Chambre, je demanderai qu'une enquête soit immédiatement instituée. S'il est homme, qu'il accepte mon défi.

M. WALLACE : Je crois que personne en Chambre ne se laisse guère effrayer par les fondres du ministre. Il dit que si j'ai le courage de demander une enquête, il m'attend de pied ferme. Certes, M. l'Orateur, je pense avoir toujours eu le courage de mes opinions, et j'ajouterais que je ne me suis jamais dérobé à aucune poursuite.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Moi non plus.

M. WALLACE : L'honorable ministre des Travaux publics a intenté une poursuite devant les tribunaux de juridiction criminelle de la province de Québec, et au jour fixé pour le procès, il était à des centaines de milles de la province.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député fait certainement erreur en cela.

M. WALLACE : Je parle en connaissance de cause.

M. FORATEUR : Lorsqu'un honorable député fait une dénégation au sujet d'une question dont il a connaissance personnelle, il va sans dire que tout député est tenu d'accepter cette déclaration.

M. WALLACE : Voilà précisément ce que je voulais. J'ai cité un fait qui est venu à ma connaissance personnelle.

M. FORATEUR : L'honorable député sait parfaitement bien qu'il faisait allusion à un fait que l'honorable ministre des Travaux publics vient de nier. Que l'honorable député ait donc la bonté de se conformer au règlement, en désavouant cette allusion.

M. FOSTER : S'agit-il ici d'une erreur au sujet de la distance séparant l'honorable ministre de son accusateur ? Dans ce cas, j'ai cru entendre le ministre affirmer que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) savait qu'il se trompait. Le ministre n'a rien nié.

M. WALLACE :

M. WALLACE : Je voudrais savoir en quoi consiste cette dénégation. J'ai affirmé que le ministre avait intenté une poursuite contre un individu, devant les tribunaux de juridiction criminelle de la province de Québec. A-t-il nié cela ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et vous avez ajouté que je m'étais dérobé, ce qui n'est pas vrai.

M. WALLACE : Le ministre dit qu'il ne s'est pas dérobé. Est-ce là l'affirmation que je dois désavouer ? L'autre affirmation que j'ai faite, et que je ne désavouerai point est celle-ci : au jour fixé pour l'audition des parties en cause, le ministre était absent de la province de Québec. Et je fais une autre déclaration : c'est que le ministre a intenté une poursuite devant les tribunaux de juridiction criminelle....

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES : Je prie mon honorable collègue d'observer le règlement.

M. WALLACE : Il y a déjà longtemps, et le procès n'a pas encore eu lieu, et la raison en est que....

M. FORATEUR : Je rappelle l'honorable député au règlement ; et le prie de s'en tenir à l'item en discussion. Ce débat est entièrement déplacé. Cette discussion pourrait offrir un certain intérêt et avoir sa raison d'être en temps et lieu ; mais pas encore dans ce moment-ci.

M. FOSTER : L'item débattu est le ministre même des Travaux publics, et c'est lui qui a soulevé cette discussion.

M. FORATEUR : L'honorable député comprend qu'il se moque de la Chambre en disant cela.

M. WALLACE : Je ne sais point que la discussion de cette question puisse venir plus à propos qu'à l'occasion d'un crédit affecté au prolongement du chemin de fer Intercolonial à Montréal. Voilà ce que je discutais.

M. FORATEUR : Voilà la question dont la Chambre est saisie.

M. WALLACE : Voilà la question que j'étais à discuter lorsque l'honorable ministre a cherché à créer une diversion.

M. FORATEUR : L'honorable député n'a pas besoin que je lui fasse observer que les faits relatifs à un certain procès intenté devant les tribunaux de juridiction criminelle à Montréal n'intéressent nullement le crédit affecté au chemin de fer Intercolonial, et l'honorable député évitera une perte de temps précieuse, en se bornant à débattre les questions relatives au crédit en discussion.

M. WALLACE : Si, comme je n'en doute point, vous voulez bien vous donner la peine de vous rafraîchir la mémoire, vous vous rappellerez, M. l'Orateur, que je me bornais strictement à l'item en discussion, lorsque le ministre des Travaux publics a voulu créer une diversion en abordant ces questions impertinentes, pour me servir de l'épithète que vous avez employée.

Il a fait allusion à mon courage et m'a porté un défi relativement à certaine autre question. Vous

vous rappelez parfaitement la chose, M. l'Orateur, et, par conséquent, s'il y a eu une impertinence quelque part, elle ne s'est certainement pas trouvée dans les affirmations que j'ai faites. Tout ce débat est le fait du ministre des Travaux publics.

M. l'ORATEUR : Je suis prêt à admettre que l'honorable député pensait que ce débat était pertinent lorsqu'il le souleva, mais, à mon avis, cette discussion est impertinente, et, par conséquent, l'honorable député m'obligera en maintenant le débat dans les bornes de la pertinence.

M. WALLACE : Je crois qu'il est tout à fait pertinent de dire que cette question est actuellement en voie d'être soumise à l'enquête de l'autre Chambre du parlement, et j'ai la certitude que l'affaire sera examinée à fond, et tout en me gardant de devancer le jugement de la Chambre, si j'en juge, toutefois, d'après la preuve à notre disposition, je prétends qu'il y a suffisamment de faits connus pour nous justifier de dire que cette affaire a toute l'apparence d'un nouveau scandale de la Baie des Chaleurs, sinon un pire scandale. C'est un fait de notoriété publique, que certains individus se sont partagé les actions de cette compagnie. Supposons qu'une action vaille \$100, elle rapporterait facilement, en espèces sonnantes, \$500, puisqu'il y a deux millions de dollars de profit, moins \$400,000, ce qui porte le profit de la transaction à \$1,600,000. Voilà la somme d'argent que le gouvernement se propose, d'une façon insensée, de donner pour la construction de cette partie du chemin, c'est-à-dire un total de trois millions de dollars à partager entre la compagnie en question et la Compagnie du Grand Tronc. Ainsi, l'expérience que le gouvernement se propose de faire avec ce crédit de \$157,000 pris dans le trésor public, et un autre crédit de \$100,000 qui précède le premier crédit, cette expérience, dis-je, est un pur gaspillage de deniers publics et ne servira qu'à tenir en branle le projet primitif entraînant une dépense annuelle de \$210,000 pendant 99 ans, et à assurer la garantie du gouvernement à ce projet équivalant actuellement au paiement de \$7,000,000 en espèces sonnantes. Je suis tout à fait opposé à ce projet, et je ne crois pas que le peuple canadien l'approuve. Que veut dire en effet, ce projet? On veut construire des voies ferrées que les besoins du commerce ne justifient nullement.

Il existe déjà deux lignes de Montréal à Québec, celle du Grand Tronc et celle du chemin de fer Canadien du Pacifique, puis le chemin de fer de la rive Sud, et voici surgir un quatrième projet de chemin de fer. Or, sans la ligne de la rive Sud, cela donnerait trois lignes de chemins de fer entre Québec et Montréal, pour exploiter un trafic qu'une seule ligne de chemin de fer pourrait facilement desservir. Cette proposition me paraît parfaitement absurde. Les deux lignes rivales étaient peut-être justifiables d'obtenir accès à la ville de Québec et se raccorder avec l'Intercolonial, afin de pouvoir se prolonger jusque-là. Mais venir nous proposer l'établissement d'une quatrième ligne est tout simplement absurde. Puisqu'il existe déjà trois lignes de chemins de fer reliant les deux villes sur les deux rives du fleuve, une quatrième ligne est tout à fait inutile et un pur gaspillage des deniers publics. Ce projet cache un job énorme, et l'enquête prouvera dans quelle mesure le gouvernement est au fait de cette dilapidation. Je

n'entends pas, toutefois, accuser le gouvernement d'avoir, à ce titre, trempé dans l'affaire : je ne l'accuse pas d'être solidement complice de cette affaire véreuse ; l'enquête, toutefois, nous fera voir s'il y a des membres du cabinet ou des députés qui ont trempé dans ce job. Le Sénat, à mon avis, a rejeté le bill à bon droit, et le gouvernement ferait bien de biffer cet item de \$157,000.

EQUIPEMENT MILITAIRE.

M. GUAY :

In re habillements militaires Lewis.—Les autorités militaires vont-elles faire un essai, dans le but de constater quel est l'équipement le mieux adapté à l'usage de la milice canadienne? Ou et quand cet essai se fera-t-il? Est-ce que les équipements Lewis et Oliver seront mis à l'essai, et y aura-t-il d'autres équipements admis au concours? Quels seront les juges de ce concours? Quelles sont les conditions du concours? La question de l'équipement est-elle laissée au commandant général de la milice?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Les corps permanents de Halifax, de London et de Toronto font actuellement l'essai de quatre équipements, et ils nous feront rapport à cet égard. Ces équipements sont tout simplement à l'essai, au pays. Les rapports seront étudiés par le commandant général simultanément avec le ministre de la Milice. Ce qu'on veut constater par ces essais c'est de savoir s'ils répondent d'une manière uniforme aux besoins du pays. La question de l'équipement n'est pas laissée uniquement au choix du commandant général.

A six heures, la séance est levée.

Séance du soir.

Prolongement de l'Intercolonial à Montréal. \$157,000

M. SPROULE : Je désire dire quelques mots sur la question dont la Chambre est en ce moment saisie. J'ai cru entendre le ministre des Finances (M. Fielding), dire, cette après-midi, en réponse au député d'York (M. Foster), que l'item en discussion avait été sanctionné par le gouverneur général en conformité d'un arrangement conclu pour le loyer du chemin de fer du comté de Drummond ainsi qu'avec la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Ai-je bien entendu?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que le message de Son Excellence avait été obtenu avant que la question eût été mise aux voix au Sénat, et abstraction faite du vote du Sénat.

M. SPROULE : Est-ce dans le but de payer, pour le reste de l'exercice financier, les sommes stipulées au bail?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est dans le but de payer le loyer pour la période de temps mentionnée dans le budget pour l'exercice financier.

M. SPROULE : D'après le bail?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, primitivement, d'après le bail.

M. SPROULE : A mon avis, la constitution ne le permet pas, car, si l'on obtient la sanction du gouverneur général pour un item quelconque du bill des subsides, le crédit en question doit être affecté au but mentionné, et à nulle autre fin. Il n'y a rien de mieux établi par les auteurs qui traitent de ces questions. Citons Bourinot, qui établit clairement ce point :

Tous les freins, toutes les garanties que la sagesse des parlementaires anglais, dans le cours des siècles, ont mis aux dépenses publiques, existent maintenant dans toute leur vigueur au parlement du Canada. Le grand principe qui repose à la base de toutes les règles parlementaires et de toutes les prescriptions constitutionnelles au sujet des subsides et des taxes, est celui-ci : du moment qu'on impose des fardeaux au peuple, il faut donner pleine et entière liberté à la discussion, afin que le parlement n'aïlle pas d'une façon précipitée, inconsiderée, voter certaines dépenses, ou se laisse persuader d'approuver des mesures imposant au peuple d'une façon permanente de pesants fardeaux. Il a donc été sagement réglé que, du moment que le gouvernement juge nécessaire d'exécuter une dépense publique, il doit présenter à la Chambre une recommandation de la Couronne à cet effet, et que la chose doit être mûrement débattue en comité et en Chambre, afin que nul député ne prenne une décision précipitée, mais que chacun puisse avoir tout le temps nécessaire d'exposer les raisons qui le portent à accorder son appui ou à s'opposer au subside proposé.

Dans les anciennes législatures du Canada, avant 1840, toute demande de subsides était directement adressée à la Chambre d'Assemblée, et tous les gouverneurs, surtout Lord Sydenham, ont attesté les mauvais effets de ce système. La loi organique de l'Union de 1840 donne à la Couronne l'initiative des crédits, et cette sage pratique a toujours été suivie, jusqu'en 1867, époque à laquelle la nouvelle constitution entra en vigueur. En vertu de l'article 54 de la loi organique de l'Amérique Britannique du Nord, article reproduit, du reste, de l'article de la loi organique de 1840, il est expressément stipulé :—

Puis, cette clause est ainsi conçue :

Il ne sera pas loisible à la Chambre des Communes d'émettre de vote et d'adapter de résolution, adresse, bill, pour l'affectation d'une partie quelconque du revenu public, ou d'une taxe ou d'un impôt quelconque, à une fin qui n'aura pas, au préalable, été recommandée par un message du gouverneur général, dans le cours de la session à laquelle tel vote est émis, et telle résolution, adresse ou bill est proposé.

Cet article rend nécessaire non seulement la sanction du gouverneur général relativement au crédit qu'on veut obtenir, mais encore son approbation du but auquel ce crédit est affecté. S'il est vrai que le gouvernement a obtenu la sanction de ce crédit par le gouverneur général, en raison d'une convention conclue d'une façon subordonnée à l'approbation du parlement, pour le loyer d'un chemin de fer, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, alors, on ne peut nier que ce crédit ne soit affecté à un autre but, en l'appliquant au loyer d'un chemin de fer, pour les neuf mois en question. Le ministre des Finances ne prétend pas que ce loyer, s'il est exécuté, se prolongera au delà de neuf mois, mais le loyer primitif couvrirait une période de quatre-vingt-dix-neuf années, et lorsque le gouverneur général sanctionna cet item, il n'a pu entendre sanctionner autre chose que l'exécution du loyer primitif. C'est détourner le crédit de la fin à laquelle il était affecté que de l'imputer au loyer d'un chemin de fer pour neuf mois au lieu de quatre-vingt-dix-neuf années. D'autre part, ce crédit, il me semble, est attribué au paiement de la balance de l'exercice financier pendant lequel ce loyer doit courir, au cas où il serait approuvé par le parlement. Le loyer commence le 1er novembre, tandis que l'exercice financier ne finit qu'à 30 juin, de sorte qu'il ne resterait que huit mois de l'année financière, au lieu de neuf. A quelque point de

M. FIELDING.

vue que se place le ministre des Finances, il ne saurait constitutionnellement affecter le crédit à cet usage ; ou bien le gouverneur général a été trompé, quand on lui a demandé de sanctionner une dépense pour un bail de quatre-vingt-dix-neuf années, si le gouvernement l'affecte à l'exécution d'un bail de neuf mois. Si le gouverneur général n'a pas été trompé, alors le gouvernement impute ce crédit à un but différent de celui auquel il a été affecté quand il a demandé la sanction du gouverneur général. La Chambre, à mon avis, ne saurait consentir à approuver ce crédit, et pourquoi ? Parce qu'en approuvant cette dépense de \$157,000, nous consentons à une dépense effectuée à titre de simple expérience. Je pourrais à bon droit affirmer que les trois principes qui président à l'administration actuelle des affaires se résument à ceci : gouvernement de commissions instituées pour toutes les fins imaginables ; gouvernement de plébiscite, et gouvernement d'expérimentations.

Le gouvernement nomme des commissions, afin de se renseigner sur les besoins de la législation ; il a promis d'instituer un plébiscite, afin de consulter les besoins du peuple, et voilà maintenant qu'il inaugure un nouveau système, celui de l'expérimentation. C'est une expérience qui va nous coûter cher. Cette expérience n'implique pas seulement une dépense de \$157,000 affectée au paiement du loyer du chemin de fer du Comté de Drummond et pour obtenir certains privilèges du Grand Tronc de chemin de fer pendant neuf mois, mais elle implique aussi une autre dépense de \$100,000 pour matériel roulant, et celle de \$300,000 à titre d'aide à l'agrandissement du pont Victoria. Si ce projet n'avait pas été mis de l'avant, le gouvernement n'aurait pas consenti à aider, dans la mesure qu'il le fait, l'agrandissement du pont Victoria, au bénéfice du Grand Tronc, car si cette compagnie, en raison de l'augmentation du trafic, a besoin d'agrandir ce pont, cela n'autorise pas le gouvernement à lui accorder l'aide qu'il a l'intention de lui donner.

Voilà dans quelle impasse nous a amenés le projet que la Chambre haute vient de rejeter. Nous allons nous engager à une dépense de \$557,000, dans le but de faire une expérience de neuf mois. Le peuple n'approuvera pas une semblable manière d'administrer ses affaires. Ce n'est pas là une proposition légitime. La ligne de conduite qu'un gouvernement doit suivre est celle-ci : qu'il soumette ses projets au parlement, après les avoir mûrement étudiés, en lui donnant tous les éclaircissements de nature à le convaincre que ces projets sont dans l'intérêt du pays ; et si le parlement les approuve, alors, que le gouvernement assume la responsabilité de leur exécution. Or, le gouvernement nous a soumis un projet que le parlement n'a pas ratifié. Au lieu de mettre son projet au rancart, il fait tous les efforts possibles pour l'imposer à la Chambre, sous une autre forme. Le parlement ne saurait approuver une semblable innovation.

Je m'oppose donc de toutes mes forces à l'adoption du crédit demandé. Je me contente des arguments que j'ai avancés contre ce projet illégitime, bien qu'il me soit facile d'en faire valoir beaucoup d'autres. Le parlement doit lui refuser son approbation. Il n'est pas légitime, dans le simple but de tenter une expérience, de demander au parlement de voter un crédit affecté à l'exécution de cette partie de la convention en question.

M. MACLEAN : Je suis partisan de l'acquisition de chemins de fer par l'Etat, et je verrais avec plaisir le prolongement de l'intercolonial non seulement jusqu'à Montréal, mais jusqu'à Parry Sound. Mais tout en pressant cette doctrine et tout heureux que j'eusse été de voir le gouvernement présenter une législation dans ce sens, je ne saurais approuver la proposition dont la Chambre est saisie. Cette proposition n'a pas été mûrie ; elle n'est pas dans l'intérêt public. Non seulement je désapprouve la proposition du gouvernement au fond, mais je la condamne au point de vue de sa politique de chemins de fer. J'espérais qu'en arrivant au pouvoir, le parti libéral aurait compris les fautes commises par le parti conservateur et les aurait évitées, mais, au contraire, sa politique loin d'avoir amélioré la situation actuelle, ne fera que l'aggraver.

À mon avis, le grand problème qui s'impose à l'attention publique est celui des chemins de fer, ou si l'on veut, la question des transports. Ce problème prime tous les autres en importance. La question fiscale n'est rien en comparaison du problème qui agite le pays, puisqu'il s'agit d'établir les moyens de transport les plus économiques pour les produits du pays. Voilà la question qui tient la plus au cœur du peuple, et voilà le problème que le parlement devrait résoudre. En tant que j'en puis juger, la proposition en discussion, ainsi que le système général du gouvernement relativement aux chemins de fer, viennent directement en antagonisme avec l'objectif que je viens de mentionner. Quel a été jusqu'aujourd'hui le système suivi au pays, relativement aux chemins de fer ? D'abord, nos chemins de fer ont surtout été construits par des promoteurs de voies ferrées, par des particuliers qui ont obtenu des subventions considérables et du gouvernement fédéral et des municipalités et des provinces ; et qu'ont-ils fait ? Ils se sont attribués des actions ; ils ont majoré les actions des chemins de fer sur lesquels ils ont eu la haute main ; ils ont émis des obligations qu'ils se sont attribuées à eux-mêmes ou qu'ils ont vendues à un fort escompte ; ils se sont constitués en compagnies de construction et de transport. Ils ont administré ces chemins de fer uniquement dans le but de se créer des fortunes aux dépens du public ; et autant que j'en puis juger, le gouvernement du pays jusqu'aujourd'hui a coopéré avec eux. Non seulement cela, mais il est arrivé qu'après avoir exploité ces voies ferrées et en avoir tiré tout l'argent qu'ils ont pu, les promoteurs les ont abandonnées et les ont cédées aux compagnies rivales auxquelles ils devaient faire concurrence. Le même système se poursuit encore aujourd'hui. Plus l'on construit de chemins de fer, et moins l'on résout le problème des transports. Au lieu d'arriver à transporter le plus fort volume de trafic au coût le plus minime, nous n'arrivons qu'à en transporter le petit volume au coût le plus élevé. Le problème que cherche à résoudre aujourd'hui le gérant d'un chemin de fer est celui-ci : comment, je ne dis pas desservir les populations et leur donner un transport aussi économique que possible, mais comment créer des dividendes à même un capital majoré, à même des obligations volées, à même un chemin de fer bâti par une compagnie de construction et qui avait probablement été volé par ses constructeurs. Le parti libéral, aujourd'hui au pouvoir, ne s'est pas préoccupé de la question des chemins de fer. Il n'a cherché à abaisser ni le taux du transport ni les prix du passage

des voyageurs sur les chemins de fer. Il n'a pas travaillé dans le sens des intérêts du peuple. Tout ce qu'on cherche à faire aujourd'hui c'est de travailler dans l'intérêt des promoteurs de chemins de fer.

Le peuple canadien a demandé l'abaissement des prix du passage des voyageurs. J'ai essayé de saisir la Chambre de cette question, mais avec bien peu de succès. Le peuple canadien a cherché à mettre fin au scandale créé par l'abus des billets de passage gratuits. Presque tous les membres de cette Chambre et de l'autre Chambre ont des billets de passage gratuits dans leur gousset. Le peuple veut faire disparaître ce scandale, mais le gouvernement n'a rien fait dans ce sens. Le peuple canadien désire qu'il y ait moins d'avocats au comité des chemins de fer de la Chambre. Les seules personnes dont on consulte les intérêts dans ce comité sont les promoteurs de chemins de fer, ceux qui spéculent sur les voies ferrées. Assurément, il est temps que tout cela finisse. Jamais occasion plus favorable ne s'est présentée de faire ces réformes, et les libéraux qui viennent d'arriver au pouvoir devraient tâcher de résoudre ce problème des transports et de faire abaisser les prix de passage des voyageurs. Nous espérons qu'un de leurs premiers actes, en arrivant au pouvoir, aurait été l'établissement d'une commission de chemins de fer. Ils prétendent vouloir établir cette commission ; mais nous ne l'aurons que lorsque tous les monopoles auront été affermis, et mis en situation de pressurer encore davantage le pays. Les employés de chemins de fer m'ont demandé, ainsi qu'à plusieurs de mes collègues, de tâcher de saisir la Chambre d'un bill tendant à les protéger contre les accidents. Nous avons présenté un projet de loi dans ce sens ; nous avons fait nommer un comité spécial, chargé de s'enquérir des faits ; mais ce projet de loi après avoir été rapporté du comité a été rejeté par la Chambre. Le leader de la Chambre (sir Richard Cartwright) me disait l'autre jour qu'il me faudrait attendre longtemps avant de voir la Chambre adopter une semblable législation. Pourquoi donc le parlement ne s'intéresserait-il pas un peu au sort du peuple qui supporte ces chemins de fer et à celui des ouvriers qui travaillent à leur exploitation ? Mais au lieu de cela, on ne voit que tentatives de perpétuer les anciens scandales et les agissements du passé, de fortifier les monopoles et les combler de faveurs. Donnons un exemple, celui du chemin de fer Canadien du Pacifique, cette grande voie ferrée, construite par le parti conservateur et que ce parti réclame comme l'une de ses grandes œuvres. Je lui en donne volontiers le mérite ; mais, aujourd'hui, le gouvernement canadien devrait avoir la haute main sur ce chemin de fer ; il devrait en être le maître ; il devrait pouvoir régler les tarifs du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Or, au lieu de cela, qu'arrive-t-il ? Voilà qu'un gouvernement libéral demande au parlement de fortifier le monopole de cette compagnie, de lui donner de plus grands privilèges, au lieu de les restreindre et de régler les tarifs.

Je prétends donc qu'il est temps que tout cela finisse : il est temps que la Chambre cesse de légiférer dans l'intérêt des promoteurs de chemins de fer. Ces gentlemen viennent à la capitale dans des wagons spéciaux ; on peut les voir à la gare ; ils sont ici tous les jours. Voilà ceux dont le parlement se préoccupe. Quant aux pauvres ouvriers de chemin de fer, on n'en a cure. On a dit, l'autre jour, que le parti conservateur approuvait tous ces

projets de prolongement de chemins de fer et, en particulier, le projet en discussion. A titre de conservateur, je dois opposer une dénégation catégorique à cet énoncé, surtout à titre de représentant de la province de l'Ontario. Aujourd'hui qu'il est dans l'opposition, le parti conservateur est décidé à adopter une nouvelle ligne de conduite. Il est décidé à se préoccuper sérieusement de la question des chemins de fer. Il désire réglementer les monopoles de chemins de fer, et alléger les fardeaux du peuple, en abaissant les taux de passage; il désire faire quelque chose au bénéfice des employés de chemins de fer, et nous espérons que l'honorable directeur directeur général des Postes (M. Mulock) et les autres membres du cabinet nous auraient prêté main-forte. L'honorable directeur général des Postes posait en réformateur, jadis, et on le désignait comme le futur réformateur du système du gouvernement relativement aux voies ferrées. O, la seule tentative faite jusqu'ici par le gouvernement a consisté à affermir les monopoles des chemins de fer. Songeons à l'attitude du grand organe libéral, le *Globe* de Toronto. N'est-ce pas un scandale de voir un journal qui a battu en brèche, dès le début, l'entreprise du chemin de fer Canadien du Pacifique, se constituer aujourd'hui le défenseur des pouvoirs et des privilèges de ce gigantesque monopole, et chercher à les accroître? N'est-ce pas un fait, ainsi que l'a démontré l'un des députés de la Colombie-Anglaise, que le président de ce grand journal est intéressé dans le coup monté relativement au chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau? En raison du passé de ce grand journal, ne devons-nous pas espérer le voir, de concert avec ses amis, combattre les bons combats du peuple, au lieu de le trouver parmi les champions des monopoles de chemins de fer? Je regrette donc vivement de voir aujourd'hui que le parti libéral, loin de suivre une nouvelle ligne de conduite et de combattre pour le peuple qui soutient ces chemins de fer, prête, au contraire, main-forte à tous les monopoles. Il se propose même de fortifier le monopole du chemin de fer du lac de la Pluie. Ce chemin de fer partirait du lac Supérieur et se rendrait à Winnipeg ou près de cette ville, et c'est le plus légitime de tous les projets de chemin de fer dont il soit question aujourd'hui.

Si le gouvernement désirait réellement résoudre le problème des chemins de fer, il ne se contenterait pas de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, mais il tâcherait aussi d'avoir la haute-main sur le chemin de fer de Parry-Sound, il établirait une ligne de steamers sur le lac Supérieur et construirait le chemin de fer du lac de la Pluie jusqu'à Winnipeg; et, en outre, il conserverait la maîtrise absolue sur le chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Si le gouvernement avait fait tout cela, la question des chemins de fer serait aujourd'hui en train d'être résolue. Au lieu de cela, il se contente de temporiser. Il n'a pas mûrement pesé la question, ou bien, s'il s'en est préoccupé, il ne l'a fait qu'au point de vue de l'intérêt des monopoles. J'adjure donc en ce moment le parti libéral et le gouvernement de ne rien précipiter. Abandonnez, leur dirai-je, cette proposition mal élaborée, ce prolongement de l'Intercolonial à Montréal; soumettez la question à l'enquête, à l'instar de l'autre Chambre; et soumettez aussi à l'enquête la Compagnie de chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise. Sachons une bonne fois quels sont ceux qui sont si intéressés à ce coup monté. Sachons

M. MACLEAN.

quels sont les gens de l'Ontario qui ont monté ce coup, et qui ont cherché à faire adopter leur projet par la Chambre. Prenez votre temps, ajouterais-je, attendez jusqu'à la prochaine session; établissez d'abord votre commission des chemins de fer, commission qui nous importe souverainement de voir établir, et que le parlement, avant tout, fasse disparaître le scandale du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Tous ces scandales donnent des nausées au peuple canadien. Que se passe-t-il, en effet? Voici que le gouvernement et le parlement votent des millions en faveur de compagnies de chemin de fer; ils comblent d'égards les présidents de chemins de fer et les avocats des compagnies, qui viennent à la capitale dans leurs wagons privés; de fait, vous les rencontrez à chaque pas, au parlement, et nous entendons leur voix dans la presse. Mais lorsque les employés de chemins de fer viennent ici demander quelque faveur, infailliblement ils sont éconduits. Lorsque les citoyens de notre grand Nord Ouest viennent nous demander de les libérer des tarifs exagérés des chemins de fer, il leur est impossible de rien obtenir. M. l'Orateur, tous les anciens scandales se perpétuent et sont même aggravés par le parti libéral aujourd'hui au pouvoir. Le parti libéral n'a fait aucune tentative d'enrayer la marche du mal. Si le gouvernement est sage, non seulement il mettra au rancart le triste projet du prolongement de l'Intercolonial à Montréal, mais il jettera aussi par-dessus bord le projet du Pas-du-Nid-de-Corbeau, et laissera en suspens la proposition relative au chemin de fer du lac de la Pluie, jusqu'à ce qu'il ait établi sa commission des voies ferrées, et qu'il ait fait bonne justice de tous les scandales du passé, scandales, qui, je le dis à regret, se perpétuent sous le nouveau régime.

Si le gouvernement actuel refuse de faire cela, nous, le parti conservateur, sommes prêts à mettre notre réputation et notre avenir en jeu, en nous engageant à donner une nouvelle solution au problème des chemins de fer, et nous deviendrons les amis du peuple et des employés de chemins de fer. Nous essayerons de mettre fin aux scandales, nous essayerons de donner au peuple des tarifs de transport moins élevés, choses auxquelles il a droit et dont il a grandement besoin.

S'il y a dans cette Chambre un groupe qui devrait approuver cette politique, ce sont bien les cultivateurs. Si les représentants d'une région du pays doivent plus que tout autre appuyer cette politique, ce sont bien les députés de la grande contrée des prairies de l'ouest. Je suis bien désolé de voir, M. l'Orateur, que nombre de ces députés de l'ouest qui, au début de la session, se proclamaient prêts à revendiquer les droits du peuple dans ce grand problème des chemins de fer, ne sont pas ici pour continuer la lutte qu'ils avaient ébauchée. S'ils étaient ici ce soir, s'ils s'étaient joints à nous pour combattre la politique de chemins de fer qu'on nous propose, j'aurais fait de mon mieux pour les aider. Je dois maintenant me contenter de dire: je regrette que le parti libéral n'ait pas soumis une politique de progrès en vue de régler les grands problèmes des transports. J'espère qu'ils veulent simplement prendre leur temps et laisser ces propositions attendre jusqu'à une autre session. Mais s'il nous fait défaut, je dois le prévenir que le parti conservateur de l'Ontario entend soumettre au peuple la question des transports et demander compte au parti libéral de sa conduite à cet égard.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : L'honorable député d'York-est (M. Maclean) m'a fait l'honneur de faire allusion à moi dans ses remarques. Il a pris sur lui d'annoncer une nouvelle politique conservatrice. Je ne sais s'il est le nouveau chef du parti, mais je déclare en toute sincérité qu'il est digne de l'être. Mais, M. l'Orateur, lorsque l'honorable député parle au nom du parti conservateur, je songe bien vite qu'il est le premier homme de l'opposition qui ait proclamé cette nouvelle politique. Je ne vais pas la discuter avec lui—au contraire, je l'approuve en bien des points—mais lorsqu'il nous a exposé combien le parti conservateur se montrera l'ami du peuple en prêchant cette politique et en arrachant les masses au joug de la tyrannie, cela me rappelle que pendant dix-sept ans, le parti conservateur a été au pouvoir, et pendant dix-sept ans, il a tout fait pour asservir le peuple du Canada. Quand le parti conservateur, dans les dix-sept dernières années, a-t-il montré qu'il désirait adopter la politique que notre honorable ami d'York (M. Maclean) annonce en leur nom ?

M. MACLEAN : Je l'ai fait pendant sept ans.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Oui, je le reconnais, et j'en tiens compte à l'honorable député (M. Maclean). Il est conséquent avec lui-même en prêchant dans l'opposition la même conduite qu'il prêchait lorsque ses amis étaient au pouvoir. Il parlait alors en son propre nom, mais il ne parlait pas au nom du parti conservateur, et je pense qu'il parle maintenant pour lui et pour lui seul en ce qui regarde le parti conservateur. Je n'ai pas besoin de vous faire connaître le passé du parti conservateur en matière de chemins de fer. Il est inscrit aux pages de notre histoire ; il est écrit dans les statuts du pays, il est écrit dans l'esprit du peuple qui a perdu confiance en lui pour accorder sa confiance aux hommes qui sont ici aujourd'hui. Mon honorable ami dit qu'il n'espère rien du parti libéral, mais je lui demande, moi : qu'est-ce que le parti libéral a fait jusqu'à présent ? L'honorable député est en faveur de la nationalisation des voies ferrées. C'est une idée populaire, elle présente de vifs attraits, mais elle recouvre de graves difficultés. Néanmoins les actes de l'administration actuelle ont été dirigés dans ce sens. Quels que puissent être les mérites ou les torts du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau, nous y avons introduit un élément nouveau qui est dans le sens des idées chères au député d'York-est. Cet arrangement du chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau comporte dans les termes les plus catégoriques que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'aura pas le monopole des transports sur les 330 milles de chemin entre Lethbridge et le terminus occidental. Au contraire, l'arrangement que nous avons préparé fixe que toute compagnie qui en exprimera le désir aura droit de passage sur cette ligne, non pas aux conditions qu'il plaira au Pacifique d'accorder, mais aux conditions que fixera le gouverneur en conseil jusqu'à la création d'une commission des chemins de fer. Le fait même que l'arrangement fait allusion à une commission des chemins de fer implique que le ministre des Chemins de fer et Canaux et avec lui le gouvernement ont l'intention, dans un avenir prochain, de demander au parlement et au pays la création d'un tribunal comme celui que demande mon honorable ami. Ce

n'est pas seulement dans l'ouest que nous voulons orienter de la sorte notre politique. Dans l'est, nous tendons à introduire l'Intercolonial au sein de la grande métropole commerciale du Canada, dans Montréal. Nous avons cherché à nationaliser le système de chemins de fer de cette partie du pays, en nous assurant au moins le droit de passage sur d'autres lignes et en permettant au gouvernement de contrôler les tarifs des transport entre la mer et la tête de la navigation fluviale.

J'approuverais, si c'était possible, l'extension de cette politique dans laquelle le député d'York-est entrevoit la réalisation de ses espérances, de façon à créer d'un bout à l'autre du continent un grand chemin de fer du gouvernement, qui opérerait comme régulateur pour empêcher les lignes aux mains de particuliers de pressurer la population du pays. Et, M. l'Orateur, puisque le parti libéral, à l'est comme à l'ouest, a donné des preuves de la foi qui l'anime, il convient mal au parti conservateur en bloc—j'en excepte mon ami qui a toujours été conséquent—de se dire aujourd'hui l'ami du peuple, tandis que dans ses dix-sept années de pouvoir il n'a jamais mis en pratique la politique qui vient de naître sous ses pas, politique à laquelle il doit avoir recours, nous dit-il, pour essayer de tromper l'électorat et de lui faire croire qu'il aspire au bonheur du peuple.

M. MACDONALD (I.P.-E.) : Comme mon silence pourrait passer comme une approbation du crédit demandé pour le loyer du chemin de fer de Drummond, je crois devoir, en justice pour moi et pour la province que je représente, dire que je suis absolument opposé à un crédit de ce genre, surtout quand je dois rappeler que depuis seize sessions de ce parlement, j'ai vainement demandé au parti que j'appuyais la construction de certains embranchements de chemins de fer pour la province de l'Île du Prince-Edouard. Après bien des années d'insistance et de patience excessive, j'ai réussi à faire approuver la politique que je proposais et j'ai amené le gouvernement à s'engager à la construction de certaines lignes dans cette province entraînant pour le trésor fédéral une dépense de près d'un million de dollars. Le parti conservateur en descendant du pouvoir s'était engagé à faire cette dépense au taux de \$250,000 par an jusqu'à l'achèvement des embranchements. Non seulement le parti conservateur s'était engagé, mais encore mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) et mes amis du comté de Prince (MM. Yeo et Perry), s'étaient ouvertement prononcés en faveur de la construction sur l'île de certains embranchements qui auraient entraîné des dépenses bien supérieures à celles que je demandais avec mes amis. Je trouve donc que l'honorable ministre qui siège dans le cabinet comme représentant de l'Île du Prince-Edouard fait preuve de bien peu de zèle pour sa province, ou montre qu'il a bien peu d'influence sur ses collègues, lorsqu'il laisse négliger l'Île du Prince-Edouard au moment même où le gouvernement s'engage à dépenser des millions dans tout le pays en long et en large.

Ainsi, nous voyons que dans tous les subsides de chemin de fer dont le gouvernement vient de nous présenter la liste, il n'y en a pas un seul intéressant l'Île du Prince-Edouard et cela, en dépit que plus de \$11,000,000 vont se dépenser en tous sens dans le Canada. C'est \$11,000,000 que

nous aurons payés en subsides de chemins de fer lorsque les différentes lignes subventionnées seront terminées. Le gouvernement s'est engagé à dépenser trois ou quatre millions pour le chemin de fer du Pas-du-Nord-du-Corbeau. Il s'est engagé à dépenser pour neuf mois de loyer du chemin de fer de Drummond \$57,800, et cela peut se répéter pendant 99 ans, si on laisse faire le gouvernement au gré du ministre des Chemins de fer et Canaux; nous nous sommes engagés aussi à acheter pour \$100,000 de matériel roulant pour la même ligne et le gouvernement a demandé au parlement de voter \$18,000 à \$19,000 pour payer les frais d'exploitation du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, qu'il n'avait pas en loi le droit d'en courir et que seules conseillaient les nécessités politiques du moment. De plus encore, le gouvernement s'est engagé à dépenser chaque année \$210,000 pour le prolongement de l'Intercolonial à Montréal où trois lignes déjà communiquent avec cette voie et seul, le refus du parlement a sauvé le pays de la perspective de ces dépenses. Ils se sont engagés aussi à dépenser au pont Victoria, dans l'intérêt du Grand Tronc, \$300,000. Je vois aussi que le gouvernement s'est engagé à construire 346 milles de chemin de fer en Nouvelle-Ecosse; 26½ milles au Nouveau-Brunswick; 123 milles dans Québec avec une dépense supplémentaire de \$662,672; 181½ milles dans l'Ontario, soit en tout 977 milles dans ces provinces; plus 330 milles en Colombie-Anglaise, ce qui fait un total de 1,000 milles de chemin de fer pour ces provinces. Et bien que la petite île du Prince-Edouard paie sa part de toutes ces dépenses, on la néglige. Lorsque le gouvernement a voulu faire passer la dépense de certaines sommes d'argent pour la construction de travaux publics dans la Nouvelle-Ecosse, on a prétendu que cette province n'avait jamais joui de l'argent dépensé à ces fins. On nous fait payer notre argent pour la construction des chemins de fer et des travaux publics du Canada, et sûrement, on devrait nous construire les embranchements nécessaires à relier notre système qui, je dois le rappeler à cette Chambre, a été construit à nos propres frais. Si notre argent n'avait pas été employé à la construction de nos chemins de fer de l'Île du Prince-Edouard, nous jouirions de l'intérêt de ce qu'ils ont coûté, et ces revenus serviraient à défrayer les dépenses de la province. Je prétends donc, et j'ai toujours prétendu que nous ne devons rien au peuple du Canada pour la construction du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Et si nous obtenions quelque argent pour la construction d'embranchements, ce serait bien la seule dette que nous aurions jamais contractée vis-à-vis du peuple du Canada pour la construction de nos chemins de fer.

Dans ces conditions, mon devoir m'oblige à protester contre ce gaspillage d'argent exorbitant dans d'autres provinces, tandis que ma province est laissée de côté. Je devrais parler plus tôt à ce sujet, mais je remettais de jour en jour, espérant que le ministre de la Marine et des Pêcheries parviendrait à décider ses collègues d'inclure au budget un crédit qui aurait été au moins un commencement d'exécution de l'arrangement pour la construction de lignes à laquelle s'étaient engagés ses prédécesseurs. Je regrette de voir que le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est fait maîtriser par ses collègues et n'a pas même pu obtenir pour sa province le plus modeste crédit.

Article adopté.

M. MACDONALD (I.P.-E.)

Chemin de fer de l'Intercolonial—Achat de matériel roulant additionnel..... \$100,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'ai examiné la question depuis que ce crédit est venu devant le comité et j'en ai parlé aux officiers de mon département puis j'ai décidé de réduire la somme que je demandais à cette Chambre. Le crédit avait été préparé primitivement en vue de l'arrangement projeté et soumis au parlement. Comme l'arrangement n'a pas été adopté et est tombé, nous avons cru bon de proposer une réduction de ce montant. Avec le consentement de la Chambre, je demanderai que le montant soit réduit de \$100,000 à \$50,000.

Amendement adopté.

M. SPROULE: Je suppose que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas encore décidé plus clairement quel matériel roulant il va acheter —s'il achètera du matériel du chemin de fer du Drummond ou du matériel nouveau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je puis dire très confidentiellement à l'honorable député que nous n'avons pas l'intention d'acheter la moindre parcelle de l'équipement du chemin de fer du Drummond.

La Chambre concourt dans le crédit tel qu'amendé.

VOIES ET MOYENS.

La Chambre se forme de nouveau en comité des voies et moyens.

(En comité.)

1. Résolu que pour couvrir les subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public pour l'année fiscale terminant le 30 juin 1897, la somme de \$1,772,476.61, soit accordée à même le fonds consolidé du Canada.

2. Résolu que pour couvrir les subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service civil, la somme de \$26,552,226.85 soit accordée à même le fonds consolidé du Canada.

Résolutions rapportées.

BILL DES SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES: Je demande la permission de présenter le bill (n° 150) pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent requises pour faire face à certaines dépenses du service civil des années se terminant respectivement le 30 juin 1897 et le 30 juin 1898, aux fins du service civil.

Motion adoptée. Bill lu une première fois.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité pour considérer certaines résolutions concernant la concession des subventions y mentionnés à des compagnies de chemins de fer, et pour la construction des chemins de fer qui y sont mentionnés.

(En comité.)

Résolution 1.

M. FOSTER: Avant d'étudier les divers chapitres, je désirerais avoir quelques informations au

sujet de cette expression employée deux ou trois fois : le coût du chemin ? Elle se présente à propos de la limite fixée à \$15,000 par mille, pour laquelle on donne \$3,200, tandis qu'on établit une règle, si cela peut s'appeler une règle, en vertu de laquelle lorsque le coût dépasse \$15,000 par mille, 50 pour 100 du coût du surplus doit être payé par le gouvernement, à condition—c'est l'interprétation exacte, je crois—que le paiement total ne dépassera pas \$6,400 par mille. Maintenant, beaucoup dépend de ce que vous appellerez le coût d'un chemin de fer, de ce qui constitue le coût, car sans cela il peut être facile de faire monter la somme au-dessus de \$15,000 pour n'importe quel chemin de fer. Pour le moment il est bon que le comité s'entende parfaitement là-dessus, je mets en fait immédiatement que l'achat du matériel roulant ne doit pas être introduit dans la supputation du coût d'un chemin de fer pour l'attention d'un subside. Ai-je raison ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Maintenant, pour les arpentages. Il y a, je crois, différentes sortes d'arpentages ; il y a ce que l'on appelle l'arpentage d'exploration qui consiste à examiner le pays dans diverses directions pour trouver dans quelle région se fera la localisation de la voie et souvent ces arpentages préliminaires coûtent fort cher. Devons nous comprendre que ces arpentages ou d'autres—et, dans ce cas, lesquels ?—seront compris dans la computation du prix du chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pourrais dire que j'ai examiné à fond le sujet dont parle l'honorable député. Mais je crois que c'est une question comme plusieurs autres qui peuvent se soulever simultanément pour laquelle il est difficile d'établir maintenant une règle déterminée et inflexible. Il me semble à première vue sans avoir, comme je l'ai dit, étudié sérieusement la question qu'il ne serait que juste de tenir compte des frais d'arpentage pour déterminer le coût de la ligne.

M. FOSTER : Les arpentages d'exploration.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que les frais d'arpentage d'exploration sont tout aussi considérables que ceux d'arpentage final. Tout cela entraînerait nécessairement dans les frais de construction et il importe pour les compagnies de faire des arpentages consciencieux. Je crois que ce ne serait pas agir d'une façon équitable à l'égard des entreprises que de refuser d'entrer en ligne de compte pour déterminer le coût du chemin, les sommes dépensées pour des arpentages nécessaires.

M. FOSTER : Mon honorable ami avouera que cela ouvre une question très complexe. Une compagnie conçoit d'abord le projet de construire une ligne entre deux points et elle peut encourir des dépenses considérables d'arpentages d'exploration générale avant de pouvoir conclure si la construction est possible ou non. Une fois ce travail fait elle commence les arpentages pour la localisation définitive de la voie. Eh bien ! si les arpentages primitifs comptent, on voit tout de suite qu'il peut s'accumuler une dépense considérable qui, distribuée sur toute la ligne, peut grossir beaucoup par

mille le prix du chemin. Mon ami sait, sans doute, que dans bien des cas ces arpentages préliminaires se paient ou peuvent se payer en actions de la compagnie. Supposons que cela arrive, ou comme il arrive encore que le constructeur du chemin accepte du stock en paiement : c'est-à-dire qu'il soit payé partie en argent, partie en stock à une valeur nominale. Dans l'un ou l'autre de ces cas la valeur du stock accepté sera-t-elle comptée comme faisant partie du coût de la ligne, et dans ce cas, comment mon honorable ami pourra-t-il, avec justesse, calculer la valeur réelle à donner à ce stock pour l'appliquer aux frais d'arpentages d'exploration ou aux frais de construction ? Ou bien, mon honorable ami va-t-il adopter la méthode beaucoup plus simple de ne considérer comme coût réel que la somme qui aura été effectivement payée en argent comptant pour la construction ? Naturellement ce serait là le terrain le plus solide ; mais s'il fait entrer en ligne de compte les paiements en stock il s'apercevra vite combien il est difficile de déterminer d'une façon équitable la valeur du stock d'une compagnie qui débute.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je pense que lorsqu'une compagnie demandera le maximum ou un subside supérieur au minimum, le département devra examiner attentivement des prétendus frais de construction, exiger un état complet et détaillé de tous les articles constituant le montant total qui représente le coût du chemin et sur lequel est basée la réclamation. Je crois que s'il ressort qu'un contrat a été signé pour la construction, contrat en vertu duquel une partie modeste ou considérable du travail ou même tout le travail doit être payé en stock, aussitôt nos soupçons devront s'éveiller et il nous incombera de voir si les valeurs de cette compagnie peuvent ou non supporter un examen précis. Nous n'aurons pas, je crois, quand une réclamation de ce genre sera faite ou qu'une question pareille se souleva, grand peine à déterminer le prix réel qu'a pu coûter la construction. Il n'est pas difficile pour des ingénieurs compétents d'examiner le travail fait, et d'établir un estimé de ce qu'il coûte ou devrait coûter. Si l'on s'aperçoit que les chiffres de la réclamation diffèrent trop de cet estimé, mon devoir sera de charger un officier d'étudier à fond la question, de voir si réellement les frais encourus ont pu dépasser l'évaluation, en quoi, et pourquoi. Je ne crois pas que l'on puisse trouver de difficulté à savoir le coût vrai et réel d'une construction de ce genre.

M. FOSTER : J'avais l'espoir que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux me dirait que pour établir le coût on ne tiendrait compte que du montant en argent comptant réellement consacré à la construction du chemin.

Le montant de stock que reçoit l'entrepreneur ne représente pas ce qui est employé à la construction du chemin. C'est considéré comme un placement devant venir à maturité dans quelques années.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que vous avez raison à cet égard.

M. FOSTER : Si vous prenez en considération le stock comme partie du paiement de l'entrepreneur, vous aurez bien du mal à obtenir le coût réel. Mais il se présentera encore une autre diffi-

culté à propos des ponts. Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, parlait samedi d'une règle et disait qu'il n'y en avait pas autrefois mais que, maintenant, il y en aurait une. Comment, donc? La règle était autrefois de donner \$32,000 par mille de chemin de fer; la règle aujourd'hui est de donner \$32,000 par mille de chemin de fer dont le coût ne dépasse pas \$15,000 le mille, s'il dépasse ce montant, l'Etat paie en plus une somme proportionnelle. Est-ce plus régulier qu'autrefois? Vous dites que l'ancienne règle ne l'appliquait pas et que l'on admettait des exceptions. Il est vrai que pour chaque ligne on prenait en considération l'état de la voie, le coût, etc., et une foule de choses analogues, on peut même trouver des cas où l'on a pris en considération des questions étrangères au coût absolu du chemin. Mais ce que je tiens à dire c'est que votre règle va de pair simplement avec le bill des subsides de chemin de fer de cette année mais ne va plus loin. Vous n'établissez pas de règle. Vous ne faites pas passer un acte que vous n'aurez pas le pouvoir de rappeler et qui déclare que dès maintenant et à l'avenir ce sera la règle admise et pas une autre. Vous présentez l'Acte des subsides pour une année, en indiquant bien qu'il s'applique à une année en particulier mais rien ne vous empêche l'année prochaine d'en présenter un autre aux conditions qui vous plairont. La règle existe comme autrefois sans que nous sachions ce qui pourra se passer l'année prochaine. Par le passé il y avait une règle scrupuleusement observée, c'est que pour les ponts nous ne devons pas payer plus de 15 pour 100 du prix des ponts dépassant \$100,000.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ceci ne s'appliquait qu'aux ponts dépassant \$100,000.

M. FOSTER : Oui, les ponts coûtant \$100,000 ou plus. Cette règle autant que je sais a été suivie fidèlement. Les ponts d'un prix moindre n'obtenaient rien. Que va-t-il arriver dans ce cas. Il est important que le comité sache à quoi s'en tenir. Supposez que 50 milles du chemin soient construits; d'après l'ancienne coutume, vous auriez reçu \$3,200 par mille ce qui aurait fait en chiffres ronds \$190,000 pour les 50 milles de chemin. Vous pouvez avoir sur cette ligne un pont coûtant \$100,000. D'après l'ancienne loi, vous auriez pu payer 15 pour 100 du prix, ce qui aurait fait \$15,000 ajouter aux \$160,000, soit en tout \$175,000. Prenez le cas actuel : Vous avez 50 milles de chemin ne coûtant pas plus de \$15,000 du mille, soit \$160,000. Mais il y a un pont de \$100,000 au lieu de donner 15 pour 100 de ce prix, vous répartissez les \$100,000 sur les 50 milles de chemin et vous obtenez 50 pour 100 du coût total du chemin au-dessus de \$15,000 au mille. C'est-à-dire que vous touchez \$50,000 au lieu de \$15,000. Autrefois on ne payait 15 pour 100 que si le prix du pont dépassait \$100,000. Supposez que les 50 milles de voie aient à passer sur quatre rivières et qu'il faille sur chacune un pont de \$20,000. Les ponts vous coûtent \$100,000 qui, ajouter aux frais de construction, vous permettent de toucher \$50,000 tandis qu'avec l'ancien système vous n'auriez pas touché un sou. C'est un subside pas mal élevé si l'on songe que la moyenne du prix du mille de voie ne dépassera pas \$15,000. D'après le plan que vous recommandez, vous aurez beaucoup à payer pour les ponts.

M. FOSTER.

Il faut songer à cela avant de s'extasier sur les beautés de la nouvelle règle. Supposons la construction d'une ligne de 50 à 100 milles aboutissant dans une ville comme il doit en aboutir un à Ottawa. Il faut alors à la ligne un terminus et de l'espace. Un mille de la ligne peut coûter là \$100,000. Vous aurez à payer le subside sur tout le chemin, plus 50 pour 100 du prix additionnel dépassant \$15,000 par mille, c'est-à-dire que vous paierez la moitié des frais de terminus. Voilà des points importants à considérer. Il faut que nous sachions où nous en sommes. En adoptant la nouvelle méthode, nous paierons beaucoup plus cher que sous l'ancienne. Nous allons avoir à payer pour tout le travail supplémentaire du pontage des voies qui ne se payait pas autrefois à moins que l'on déposât \$100,000 et alors cela, ne nous coûtait que 15 pour 100 du tout. Nous n'avions pas à payer les terminus, ni les ponts au-dessus de \$100,000. S'il y avait un pont de \$100,000 et au-dessus, on payait 15 pour 100 du prix. Il nous faut des informations pour ces ponts et pour ces terminus. Il faut savoir où l'on nous conduit avant que ce vote décide du subside. Je pense qu'il vaut mieux s'en tenir au principe pur et simple des \$3,200. Rendez l'obtention du subside aussi difficile que possible. Je vous aide; mais si ce subside ne suffit pas, s'il en faut plus pour réussir à construire une ligne le parlement doit avoir l'autorité nécessaire pour examiner la subvention et savoir s'il faut payer plus de \$3,200. Vous pouvez compter qu'avec la règle que vous posez et si vous n'établissez pas de limite pour les ponts et les terminus, vous allez avoir à subir d'énormes dépenses d'argent si bien que finalement vous vous apercevrez que toutes ces lignes-là arriveront au maximum du prix et que vous devrez payer \$6,400 du mille.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. le président, il n'est certainement pas difficile d'imaginer des cas hypothétiques spéciaux dans lesquels, selon toutes les apparences, le subside à payer, en vertu des arrangements nouveaux, sera plus élevé qu'il n'était avec l'ancienne règle. Mais en admettant l'exactitude théorique de ces cas, je crois que cela ne nous justifierait pas de préférer le maintien de l'ancien système à l'établissement du nouveau que nous vous soumettons. D'ailleurs, je ne crois pas que la question des terminus s'applique au cas actuel, car nous n'entendons pas payer de subsides pour autre chose que la construction même de la voie. Nous n'avons aucune intention d'inclure dans nos calculs les frais qui pourraient être encourus pour l'achat ou la construction de terminus coûteux. J'avoue que ce que l'honorable député (M. Foster) a dit au sujet des ponts est de la bonne et loyale discussion; ses remarques pourront peut-être se réaliser en plusieurs circonstances avec ces arrangements, je n'admets pas, cependant, que ce soit dangereux. Je pense, au contraire, qu'il y a dans un arrangement de ce genre un élément d'équité dont le comité comprendra la valeur.

Je crois que l'objet que le gouvernement a eu en vue en fournissant de temps en temps des subsides était d'assister sur une base équitable la construction des chemins de fer, en traitant d'une manière loyale les diverses entreprises que le gouvernement approuvait. En agissant ainsi, je ne crois pas qu'il serait loyal de dire à une compagnie construisant

une ligne, dont le tracé croise un certain nombre de rivières importantes, que le gouvernement refuse de l'aider dans son entreprise dans la même proportion que les autres lignes similaires qui n'ont pas à encourir les frais de construction de ponts de ce genre. Je crois que le refus d'aider à la construction de ponts coûteux—bien que n'atteignant pas le minimum qui donne droit au subside de 15 pour 100—a eu pour effet, dans bien des cas, de prolonger indûment les lignes, d'abord pour éviter les rivières et ensuite pour accroître la longueur milléaire et toucher plus de subsides. L'intérêt public réclame, à mon avis, que lorsqu'une ligne est projetée pour réunir deux points, elle ne soit pas plus longue qu'il n'est nécessaire, et tous les avantages possibles soient accordés pour que le raccordement se fasse de la façon la plus directe possible. Nous allons dire aux gens qui placent du capital dans ces entreprises : "Nous sommes disposés à mettre en ligne de compte, pour estimer le coût du chemin, les dépenses que vous aurez à faire d'un bout de la ligne à l'autre, y compris non seulement le coût de la voie, mais encore celui des ponts qui vous seront nécessaires pour passer les rivières, et je pense que l'effet de cette déclaration sera d'établir un principe équitable et qu'il est bon d'adopter. Je ne crois pas, M. le président, qu'il soit bon de revenir à l'ancien système. Je pourrais citer à ce comité un grand nombre de lignes de chemin de fer qui ont reçu du gouvernement et du parlement des subsides bien supérieurs à \$3,200 et qui, pourtant, ne coûtaient pas plus cher à construire et n'avaient pas droit à un traitement plus favorable que d'autres lignes, je dirai même, que la généralité des autres lignes qui touchent \$3,200 par mille.

La difficulté que nous voulons éviter est sérieuse. C'est une difficulté avec laquelle mon honorable ami a eu certainement à lutter quand des compagnies lui demandaient des subsides. En certains cas il s'est vu obligé de céder aux demandes des subsides considérables qui lui étaient faites—\$5,000, \$6,000 et \$8,000 et, dans d'autres cas, il s'est vu obligé de repousser des justes demandes d'autres compagnies dont les frais étaient aussi lourds et qui avaient certainement autant de titres à un subside supérieur. Pourtant, il n'a pu leur donner que \$3,200 par mille. Prenez par exemple le cas du chemin de fer de la River Plaine. D'après tout ce que nous savons du tracé et de la nature du parcours, on peut admettre que la ligne coûtera cher à construire et pourtant le sentiment général est que cette ligne est utile et ouvrira un pays dont le développement doit être encouragé. Eh bien ! nous pourrions difficilement demander au parlement \$6,400 par mille pour cette ligne-là et refuser le même subside à plusieurs autres lignes du Canada. Nous ne pourrions pas la refuser sans mécontenter bien des gens et sans laisser croire que nous avons un intérêt personnel dans ces lignes en demandant au parlement de traiter d'une certaine façon des lignes dans certaines parties du pays et de traiter autrement d'autres lignes dans d'autres parties. Je crois que chaque section du Canada doit être traitée équitablement suivant une règle unique. Par suite, en dépit des paroles prononcées par mon honorable collègue, je persiste à croire que le principe contenu dans la résolution est de beaucoup préférable à la pratique ou à la coutume suivie jusqu'à ce jour. J'admets, comme l'a dit l'honorable député, que nous pouvons très bien revenir l'année

prochaine et dire : nous abandonnons cette règle et nous allons en suivre une autre, mais nous ne pouvons le faire sans expliquer au parlement les raisons pour lesquelles nous abandonnons la politique proposée aujourd'hui et sans montrer quel y a de bons motifs pour que nous cessions de prêcher en 1898 la politique que nous prêchions en 1897. Mais pour la politique que nous adoptons maintenant, il est à supposer qu'à moins d'avoir de bonnes raisons pour juger qu'elles n'est pas d'une application judicieuse, à moins que cette méthode de subventionner les chemins de fer nous paraisse clairement mauvaise et contraire à l'intérêt public, nous la maintiendrons. Aussi ne suis-je pas convaincu par les dénégations de mon honorable ami qui prétend que nous n'établissons pas de règle fixe. C'est tout le contraire. Nous présentons ceci comme notre politique et une politique qui s'appliquera à tous les chemins inclus dans les présentes résolutions.

M. FOSTER : Voyons un peu où nous en sommes. Nous n'avons pas plus de règle fixe qu'avant car mon honorable ami avoue que si l'année prochaine le gouvernement veut en changer, il pourra, c'est-à-dire que chaque année produira son expérience et que tous les cas seront jugés d'après leurs mérites propres comme par le passé.

Je veux cependant appeler l'attention du comité sur ceci. Le comité peut-être pour ou contre la mesure, mais il faut s'entendre. A l'avenir, pour tout chemin de fer considérable—car je pense que toute bonne ligne montera bien jusqu'à \$15,000 par mille—vous paierez la moitié du prix des ponts. Jusqu'à présent nous avons subventionné les chemins de fer et pas les ponts, à moins que ceux-ci dépassent \$100,000 et alors, il revenait 15 pour 100 à l'avenir pour toutes les lignes dépassant \$5,000 du mille, vous paierez la moitié du prix des ponts. Si la ligne ne coûte pas \$15,000, vous allez avoir à ajouter la moitié du prix des ponts à la moyenne du tout pour arriver à \$15,000 au plus, et alors vous paierez la moitié du prix de cela. Dois-je comprendre que les travaux de terminus comme gares, stations, etc., sont exclus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Alors en supposant que vous subventionnez un chemin de fer qui passe dans une ville, et qui pour y entrer doit faire deux ou trois milles de chemin coûteux et acheter des droits de passage considérables dans la ville, ces droits de passage feront-ils partie du chemin et les prendrez-vous en considération. Par conséquent lorsque vous subventionnez une ligne qui passe dans une ville, comme par exemple Toronto, Hamilton ou Ottawa ou aucune autre ville où il coûte très cher pour pénétrer au centre des affaires, les lignes vont se prévaloir de cette clause qui vous force à payer la moitié des frais car le coût sera certainement supérieur à \$15,000. Si vous excluez les bâtiments allez vous exclure aussi les compensations à payer pour droits de passage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous devons certainement faire entrer dans le coût les dommages et droits de passage. Cela fait à proprement parler partie des frais de construction. Mais lorsque l'honorable député nous expose le cas de subvention d'une ligne passant dans

une grande ville et trouve matière à redouter que les frais atteignent un chiffre considérable, il subordonne certainement son jugement à ses craintes. Nous n'avons pas l'intention de subventionner des lignes passant par de grandes villes. Mes idées sont absolument opposées aux subventions de cette nature. Je ne crois pas qu'il y ait au Canada de villes où l'entrée pourrait coûter cher qui n'aient déjà leurs lignes, et je crois que le gouvernement devrait veiller que toute nouvelle ligne pénétrant dans une cité y entre au moyen des lignes existantes. En tous cas nous devons veiller de ne pas subventionner la ligne destinée à pénétrer dans les villes ou de nature à accumuler les dépenses de subsides.

Tout ceci devra être examiné. Je ne crois pas qu'aucune des lignes pour lesquelles nous demandons des subsides soit de nature à justifier les plaintes de l'honorable député. Il y a bien la ligne de Kingston et Smith's-Falls, mais pour celle-ci je conseillerais même d'ajouter à la résolution un amendement disant que nous la subventionnons jusqu'à un certain point à quelque distance de la ville, pour qu'elle ait à se procurer une entrée sur les anciennes voies. Je ne connais pas d'autre ligne qui réponde aux craintes de ces messieurs.

M. CASEY : Tandis que l'honorable député d'York (M. Foster) est en train de méditer un autre rébus, je vais demander au ministre pour quelles raisons il a accordé certains de ces subsides. Le *Lake Erie and Detroit River Railway* est une ligne qui part de Windsor avec une charte pour atteindre Buffalo en vertu de sa charte par Ridgetown et Saint-Thomas. La ligne est terminée jusqu'à Ridgetown qui touche à la frontière ouest de ma division avec l'entente formelle d'atteindre Saint-Thomas qui fournirait un débouché à l'est. La portion de ligne déjà construite dessert toute une région qui n'a pas d'autre chemin de fer et les municipalités ont payé des bonus considérables dans l'espoir d'obtenir le débouché de l'est. A présent, la ligne, même à partir de son extrémité est, a créé une concurrence qui permet aux gens d'obtenir des taux plus favorables qu'avant vers l'est par Saint-Thomas. La distance est de 40 à 45 milles. Je faisais partie d'une délégation importante qui est venue l'hiver dernier exposer au ministre les besoins de la ligne. L'objection qu'on a soulevée c'est que pour une partie du parcours il serait parallèle au Canada-Sud exploité par le Michigan Central. Cependant, je ne crois pas que ce chemin de fer soit un de ceux pour lesquels le vice du parallélisme puisse être fatal, car il n'existe que pour 25 milles d'après le dernier plan que j'ai soumis au ministre, tandis que dans le plan soumis lors de la venue de la députation les deux lignes étaient parallèles sur 35 ou 60 milles. Mes électeurs sont d'avis que cette ligne devrait être subventionner comme un débouché pour cette partie du pays qu'elle dessert sous forme de ligne d'intérêt local dans les comtés d'Essex-sud et de Kent qui n'ont pas d'autre communication ferrée. De plus ils savent fort bien que le Canada-Sud ne leur fournit pas de débouché. Le comté d'Elgin, du moins mes électeurs d'Elgin-ouest n'ont jamais reçu du Canada un sou en subside de chemin de fer. Le comté a fourni \$250,000 de bonus au Canada Central et une autre partie du comté a encore subventionné l'embranchement actuel du Pacifique qui s'appelait alors *Credit Valley Railway*. Ces gens-là qui, depuis des années paient

M. BLAIR.

les subsides accordés dans d'autres sections du Canada pensent que ce serait bien leur tour d'avoir dans leur comté un chemin de fer qui serait avantageux aux gens d'affaires et aux cultivateurs du district.

On a conseillé d'obtenir un droit de passage sur le Canada-Sud dans la partie parallèle à cette ligne. Je répondrai qu'il n'y a aucun espoir d'obtenir sur le Canada-Sud rien qui ressemble à des termes de passage raisonnables. Le Canada-Sud est une ligne très occupée, transportant par mille autant de marchandises, si non plus, que le Pacifique et le Grand Tronc. Il fait circuler un grand nombre de ces trains et je ne crois pas qu'il pourrait en accepter d'autres. De plus, c'est une ligne directe. En dépit des nombreux bonus qu'il a reçu des municipalités, il ne s'est pas occupé de développer le trafic local. La ligne est simplement un chaînon d'une grande ligne directe qui comprend le Michigan Central et le New-York Central et le trafic local ne reçoit pas l'attention à laquelle il a droit et la conséquence est que nos cultivateurs manquent absolument de facilités commerciales.

En vue de ces considérations que j'ai exposées énergiquement au ministre je désirerais, au nom de mes électeurs, avoir une explication des motifs qui vont poussé à omettre cette ligne même des estimés supplémentaires. Je ne me plains pas des lignes qui ont obtenu des subsides mais je ne crois pas qu'aucune avait plus de titres que celle-ci.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a exposé très exactement ce qui s'est passé. Il est venu avec une délégation me demander de proposer au conseil un subside pour cette ligne. Au cours de l'entrevue il m'a présenté un plan indiquant l'emplacement de la ligne projetée et des lignes existantes. D'après ce plan la ligne en faveur de laquelle il demandait un subside était parallèle sur 30 ou 40 milles au Canada-Sud et parallèle à un demi-mille de distance. Dans ces conditions je n'ai pas pu laisser concevoir à la députation l'espoir que sa demande serait écoutée. J'ai cru devoir les aider de nouveau à obtenir un droit de passage sur le Canada-Sud et j'ai appris d'eux qu'ils n'avaient adressé au Canada-Sud aucune demande pour savoir s'ils pourraient obtenir des conditions raisonnables pour passer.

M. CASEY : On a considéré que ce n'était pas la peine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La délégation me l'a dit à l'entrevue et l'honorable député me l'a redit depuis. Mais je crois que tant qu'une démarche n'aura pas été faite dans ce sens ; tant qu'on ne nous aura pas donné de bonnes raisons pour qu'un arrangement de ce genre ne puisse pas se faire, nous n'avons pas le droit de supposer qu'il est impossible. Je partage entièrement le désir des électeurs de ce comté d'avoir leur propre ligne de chemin de fer. Je sais que la partie déjà construite leur sert beaucoup. Elle a, je crois, encouragé beaucoup le trafic dans les environs et stimulé la production de certains articles.

M. CASEY : Parlez-vous du Canada-Sud ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je parle du *Lake Erie and Detroit Road*.

M. CASEY : Il n'a que quatre milles jusqu'à présent dans mon comté.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne parle pas seulement du comté de l'honorable député. Il vient de l'autre côté de la péninsule en partant de Walkerville. La ligne forme un arc jusqu'à ce qu'elle touche presque la rive du lac, puis elle s'infléchit jusqu'à ce qu'elle arrive à un mille du Canada-Sud, qu'elle suit pendant une longue distance ; elle passe dans un pays riche et a provoqué la culture de produits qui sans cela n'auraient pas été cultivés mais je pense que nous devons aller bien doucement quand il s'agit de subventionner des lignes parallèles aux lignes existantes.

Je ne refuse pas cependant d'examiner la question et surtout de voir s'il n'y aurait pas moyen d'acquiescer pour *Lake Erie and Detroit River Railway* le droit de passage sur le Canada-Sud. Si après avoir essayé ce moyen je ne réussis pas, je regrette d'avoir à dire que j'aurai fait ce que je me considère tenu de faire et qu'individuellement je ne m'occuperai plus davantage de cette solution. Je ne demande pas mieux que de lui donner toute ma considération et si après un loyal effort pour obtenir le droit de passage sur l'autre ligne on trouve que tout arrangement échoue, le gouvernement sera plus à même qu'il ne l'est aujourd'hui de demander à la Chambre de consentir à un subside.

M. CASEY : avant de laisser tomber cette question, je dois dire pour ce qui en est du droit de passage, qu'il n'est pas probable que le Canada-Sud ou plutôt le Michigan Central qui exploite cette ligne, soit disposé de son propre mouvement à accorder à un prix raisonnable le droit de passage pour une compagnie rivale. Je pense que le prix de ce droit serait plus élevé que l'intérêt de la construction d'une ligne nouvelle. A moins d'y être forcés, ils vont certainement demander aussi cher que pour construire une ligne neuve. Si l'honorable ministre veut nous dire qu'il usera des pouvoirs dont dispose le comité des chemins de fer du Conseil privé pour imposer un arrangement et s'engage à nous donner un subside si l'arrangement ne réussit pas, je verrai la question sous un tout autre jour. Cependant la compagnie et moi, au nom de mes électeurs, pensons qu'il vaudrait mieux avoir une ligne indépendante. Une compagnie qui sert d'une part de ligne d'une autre compagnie soit par permission, par loyer ou par décret du comité des chemins de fer ne peut pas agir aussi indépendamment que si elle était maîtresse de sa voie et ne peut pas donner au public les mêmes avantages. Quant aux plans soumis au ministre, ce sont des plans d'essai. Mais il a été entendu entre la compagnie et moi et d'autres intéressés que la ligne abandonnerait le voisinage du Canada-Sud à Dutton pour couper droit sur Saint-Thomas et desservir toute une contrée qui manque de communications et qui en a besoin. Bien que le parallélisme existe pendant 25 milles, — je crois que c'est la distance, — ce chemin parallèle est nécessaire comme débouché de ce que j'ai appelé le tronçon d'Essex qu'il n'a pas d'autre débouché. Pour ces raisons je demande à mon ami de revenir sur sa décision sinon à cette session, du moins à la prochaine et de fournir à cette population le débouché pour l'obtention duquel elle a fait le sacrifice de tant de boni municipaux. Je

rappellerai encore ce que je crois avoir eu le droit de rappeler, c'est que mes commettants ont payé sous forme de taxes les chemins de fer qu'ils possèdent et qu'ils occupent à cet égard une position différente de bien d'autres comtés qui ont eu les subsides fédéraux. Nous avons payé pour nos propres lignes et pour les autres lignes, et nous croyons maintenant avoir le droit de demander la construction de ce chemin de fer.

M. SPROULE : J'aimerais dire quelques mots du principe contenu dans ces résolutions de chemin de fer avant qu'elles soient discutées *seriatim*. Je trouve la proposition dangereuse. Elle peut soulever bien des difficultés. Le gouvernement obtient des pouvoirs dont il peut abuser pour corrompre les comtés. Je ne crois pas que personne en doute. Dès le premier jour où le gouvernement a adopté le principe des subventions l'opposition d'alors a prétendu que l'objet réel de ces faveurs était de corrompre les comtés et l'on a dit que si le gouvernement voulait exercer son influence sur une division où passe un chemin de fer il en a le moyen par suite du mode adopté de subventionner les chemins de fer.

Maintenant si le cas se présentant avec l'ancienne méthode par laquelle il était fixé qu'un subside devait être de \$3,200 ou \$4,000 ou n'importe quelle autre somme, combien n'y aura-t-il pas plus de chance de voir la chose se produire quand le gouvernement aura le pouvoir de faire monter le subside de \$3,200 à \$6,400 par mille. Il n'y a aucun doute que c'est mettre entre les mains du gouvernement un pouvoir extraordinaire dont il pourra faire usage pour corrompre les comtés. Nous avons entendu maintes plaintes de ce genre lorsque ces messieurs siégeant maintenant aux banquettes du trésor siégeaient de ce côté-ci de la Chambre. On a jeté maintes fois à la face du gouvernement et personnellement à la face des députés que ces subsides étaient des agents de corruption. Aussi suis-je surpris de voir que personne aujourd'hui de ces messieurs qui siégeaient autrefois ici ne trouve rien à dire à propos des subsides des chemins de fer. Je n'ai jamais compris qu'on peut qualifier d'agent de corrupteur un subside fixe. Mais si vous laissez au gouvernement de décider si le subside doit être de \$3,200, \$3,400 ou \$4,000, \$5,000 \$6,400 par mille — le chiffre à obtenir dépend absolument de la manipulation des chiffres pour faire ressortir convenablement le coût du chemin — on ne peut pas s'attendre à autre chose qu'à voir ce subside employé pour servir à la corruption électorale. Par suite je vois avec peur cette proposition. Je la crois entourée de danger et je redoute qu'avant peu nous nous apercevions qu'elle est contraire à l'intérêt du pays. Vous abandonnez une règle de conduite sage de l'ancien gouvernement à cet égard. Avant de demander au parlement de voter un certain montant pour un chemin de fer, l'ancien gouvernement faisait une enquête sur la compagnie, exigeait des informations sur les ressources dont les promoteurs disposaient pour accomplir l'entreprise, sur le coût probable, sur la façon dont ils pensaient prélever les fonds nécessaires. Le don du gouvernement était pour consolider l'armature financière édiflée au préalable par la compagnie. Maintenant le subside gouvernemental à un chemin de fer sera le moyen autour duquel s'édifiera l'armature financière, ce sera simplement un cadeau aux mains des spéculateurs pour leur permettre de

trouver la somme nécessaire à la construction d'un chemin de fer. Le subside sera donné sans s'inquiéter si la ligne est nécessaire ou non, si ceux qui s'en occupent sont capables ou incapables de la construire. J'ai donc raison de considérer comme suspect le principe introduit par le gouvernement.

C'est un pouvoir bien dangereux à remettre entre les mains d'honnêtes-gens, mais combien de mal ne peut-il pas faire, s'il est concédé à des hommes sans scrupules. Et il n'y a aucun doute que les politiciens se servent de ces choses-là en temps utile pour aider leur candidat. Nous l'avons vu aux dernières élections, nous l'avons vu surtout aux élections partielles qui ont eu lieu depuis. Avec la construction d'édifices publics, avec des subventions pour les quais, pour les chemins de fer, pour une chose ou une autre le gouvernement en est venu à inculquer au peuple l'idée que si son candidat est élu, il aura tout l'argent qu'il lui faut pour ses travaux publics. Combien cette tendance augmentera-t-elle encore quand le gouvernement pourra augmenter le subside de \$3,200 à \$6,400 par mille. Il y a encore en jeu un autre principe qu'il ne faut pas perdre de vue. Autrefois lorsque vous demandiez au parlement de voter de l'argent vous le demandiez sur des informations spécifiques. Le parlement avait tous les renseignements qu'il lui fallait pour justifier le vote du subside. Dans ce cas vous ne donnez aucune information; vous établissez une échelle mobile et vous laissez à quelques hommes représentés par le gouverneur en conseil le soin de faire fonctionnée l'échelle d'après des rapports d'ingénieurs qui peuvent être travaillés de façon à répondre à tous les goûts, à grossir ou à abaisser les prix pour avoir de gros ou de petits subsides. Supposez que la construction d'un chemin de fer soit projeté dans ma division et que les gens de mon comté soient désireux d'avoir ce chemin de fer. Je conseille au gouvernement de le bâtir et j'essaie en même temps d'avoir le plus fort subside possible. Mais, je ne suis pas un partisan du gouvernement qui me dit : Vous n'êtes pas un ami du gouvernement et nous n'avons pas grande raison de vous aider à construire votre chemin. Mais en même temps on peut vous glisser dans des généralités que si vous agissez en ami avec le gouvernement on pourrait montrer pour vous plus de générosité et vous traiter mieux que suivant la justice stricte. On envoie l'ingénieur pour voir ce que coûtera votre chemin de fer. Cela n'est pas difficile pour un ingénieur de faire au gouvernement un rapport qui lui permettra de vous donner \$3,200, \$4,200 ou \$5,200 par mille. Nous savons comment cela peut se faire par les rapports que publie tous les ans le gouvernement. Nous en avons un excellent exemple dans les rapports qui nous ont été soumis au sujet du chemin de fer du comté de Drummond quand on y a envoyé des ingénieurs pour faire leur rapport. Tous, cela saute aux yeux, ont fait un rapport dans le sens du désir du gouvernement. Ils savaient ce que le gouvernement voulait et leur rapport était fait en conséquence.

Combien il est facile au gouvernement d'obtenir de ses employés un rapport qui le justifie d'accorder une somme plus ou moins considérable, et lorsqu'il est en son pouvoir d'accorder cela, de quelle soumission ne feront point preuve et le député et le comté qui ont besoin, dans l'intérêt de leur localité, de la construction d'un chemin de fer ! C'est là ce qui me rend très suspecte la proposition à

M. SPROULE.

l'étude. Elle recèle un grand danger en attribuant au gouverneur en conseil un pouvoir qu'il ne faudrait pas lui donner. On demande au parlement de voter un crédit sans lui donner les renseignements nécessaires. Nous serions inexcutables de voter ce crédit, tout en abandonnant au gouvernement le soin d'appliquer cette échelle mobile suivant son caprice. Or, si ce mécanisme était jadis susceptible de produire de malheureux résultats combien plus forte raison en produira-t-il maintenant ! Il n'est pas un député, partisan de l'ancien gouvernement, au cours du dernier parlement, qui ne se rendit parfaitement compte de ce danger, lorsque le gouvernement inaugura ce système de subventions aux chemins de fer. Les honorables députés de l'opposition à cette époque prétendaient aussi que le gouvernement n'accordait ces subventions que dans le but de corrompre les électeurs de nos comtés. Or, si ce danger existait, il nous menace encore davantage aujourd'hui.

J'ai quelques observations à faire au sujet des calculs sur le coût des voies ferrées. Qu'entendez-vous par le coût d'une voie ferrée, ai-je demandé au ministre des Chemins de fer Canaux ? Le droit de parcours rentre-t-il dans le calcul du coût ? Et il a paru répondre dans l'affirmative. L'honorable député d'York (M. Foster) lui a aussi posé la question : les gares terminus rentrent-elles dans le coût de la voie ferrée ? Il répondit d'abord affirmativement, mais il modifia ensuite son affirmation, ajoutant que lorsque le chemin de fer pénètre dans une grande ville, la gare terminus ne doit point rentrer dans le calcul du coût de la ligne. Toutefois, ajouta-t-il, il y a une voie ferrée qui entre à Ottawa, le chemin de fer de Cornwall et Ottawa ; et il importe de faire une exception en faveur de cette ligne. Dans ce cas, il est une autre voie ferrée qui pénètre dans la ville d'Ottawa, le chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, et le ministre devra également faire une exception en faveur de cette ligne, s'il veut appliquer la règle. Je veux faire remarquer l'expression "coût" employée dans cette phrase de la résolution : "le coût véritable, réel et légitime de la construction." Assurément, cela n'implique pas le droit de parcours, dans le sens ordinaire des mots de la langue anglaise. Si la résolution eut dit : le coût du chemin de fer, alors le droit de parcours eut été impliqué, mais le coût de la construction et celui du droit de passage sont deux choses entièrement différentes. J'affirme que d'après la résolution l'on ne peut dire que le coût du droit de passage fait partie du coût du chemin de fer. Le député d'York nous a signalé une autre stipulation de la résolution d'une grande importance, c'est que jusqu'ici le gouvernement n'a pas accordé d'aide pour la construction des ponts de chemin de fer, sauf pour ceux dont le coût s'élève à \$100,000, auxquels il accorde une aide de 50 pour 100. Voici, par exemple, un chemin de fer du coût de \$15,000 le mille, qui a deux ponts coûtant respectivement \$50,000 ; d'après l'ancien système le gouvernement n'accorderait pas d'aide pour la construction de ces ponts. Ces deux ponts coûtant \$100,000, cela augmentera d'une pareille somme le coût du chemin de fer. Or, comme le chemin de fer a déjà coûté \$15,000 le mille, abstraction faite des ponts, cela porte le coût total à \$16,000 le mille, et par conséquent, le gouvernement se propose, au moyen de cette échelle mobile, de payer \$500 le mille, pour 100 milles de son chemin de fer, ou, si l'on veut, il

paie \$50,000 pour les deux ponts, dont le coût de construction ne s'élève qu'à \$100,000. Du reste, cela s'appliquera à toutes les lignes de chemin de fer.

Parmi tous les chemins de fer nommés dans la résolution à l'étude, il s'en trouve à peine un sur lequel il n'existe pas plus d'un pont, et rien n'empêcherait l'ingénieur du gouvernement de dire que le chemin de fer a coûté \$15,000 le mille, abstraction faite des ponts, et par conséquent le coût des ponts viendrait grossir d'autant le coût sur lequel le gouvernement paie 50 pour 100. Voilà un nouveau système, différant entièrement de l'ancien, et, à mon avis, c'est un système peu raisonnable et de nature à engendrer une foule d'abus. Voilà les raisons qui me font repousser la proposition du gouvernement. D'abord, il n'est pas de sage politique d'attribuer au gouverneur en conseil le pouvoir exorbitant que lui confie la résolution. L'exercice de ce pouvoir se trouverait au détriment du pays, et, je n'en doute nullement, il serait utilisé dans le but de fortifier le gouvernement. La résolution accorde deux années pour commencer la construction de ces chemins de fer et quatre années pour les terminer. À l'expiration de ces quatre années, il y aura de nouvelles élections générales, et ce sera précisément l'époque où le gouvernement pourra exercer le pouvoir qu'il s'attribue, histoire de faire venir de l'eau à son moulin. Ce système est donc illégitime et c'est un pouvoir que le gouvernement ne devrait pas s'attribuer.

M. SCRIVER : Je désire dire quelques mots sur la question débattue. Voilà assez longtemps que je siège en Chambre pour avoir suivi avec intérêt et étudié avec soin l'histoire de ce système de subventions aux voies ferrées. L'application de ce système remonte à une vingtaine d'années, et les débuts en furent bien modestes pour l'époque. Si ma mémoire est fidèle, on se contenta, au début, de subventionner les chemins de fer du gouvernement. De là, le système en question s'étendit graduellement aux autres grandes lignes indépendantes, et ceux de mes collègues qui siégeaient ici à cette époque, se rappellent sans doute que le ministre des Chemins de fer et Canaux nous présenta alors un projet de subventions aux chemins de fer sur une très vaste échelle, et en plusieurs circonstances, sans justification raisonnable. Il n'y a pas de doute que ce système grève considérablement les ressources du pays, ainsi qu'il est facile de s'en convaincre, en calculant la somme des subventions ou bonif accordés jusqu'aujourd'hui aux voies ferrées, tant par le gouvernement fédéral que par ceux des provinces, et par les municipalités. C'est par centaines de millions de dollars qu'il faut chiffrer les sommes puisées par les chemins de fer à ces différentes sources, et les subventions accordées par le gouvernement fédéral à ces diverses entreprises, y compris celles du chemin de fer Canadien du Pacifique, atteignent un chiffre si élevé, que l'intérêt représente une très large proportion des charges annuelles dont se trouvent grevées les ressources du pays. Je ne saurais oublier, M. l'Orateur, que le parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir et auquel j'appartiendrai tant que je demeurerai dans la vie publique, a été le premier à s'opposer à ce système de subventions aux chemins de fer.

M. SPROULE : Ecoutez ! écoutez !

M. SCRIVER : Le député de Grey-est (M. Sproule) a affirmé, à bon droit, que lorsque nous siégeons à l'opposition, nous avions stigmatisé ce système, déclarant que c'était bien évidemment dans un but de corruption que la plupart de ces lignes de chemins de fer étaient subventionnées. Il serait facile, à tout événement, de citer nombre d'exemples de voies ferrées subventionnées dans le but ostensible d'ouvrir à la colonisation certaines parties incultes de notre territoire, mais au fond, dans l'espoir que les comtés que traversaient ces chemins de fer éliraient des partisans du gouvernement.

En plus d'une circonstance, soit dans cette enceinte parlementaire, soit à la tribune populaire, j'ai élevé la voix pour condamner ce système, et je ne songerais jamais à me présenter aujourd'hui devant mes commettants, si j'allais faire la tentative de défendre l'application de ce même système par le gouvernement que j'appuie. Je ne serais pas conséquent avec moi-même, si je prenais une semblable attitude, et mes commettants pourraient, à bon droit, m'accuser d'oublier mes déclarations du passé à cet égard. Il est une autre question que je désire aborder, et, je l'espère, mes amis, et mes chefs ne me jetteront pas le blâme, si je me permets certaines critiques inspirées par l'amitié. Et parce que j'aurais cru de mon devoir de critiquer la ligne de conduite du gouvernement deux fois dans une même journée, que mes collègues ne s'imaginent pas que je désire passer à l'opposition, ou que j'aie perdu confiance en mes chefs, relativement au principal article de leur programme politique. C'est que mes chefs prennent à ce sujet une attitude, que, pour mon compte, à titre de libéral conséquent avec lui-même, je ne saurais approuver. A mon avis, ils sont dignes de blâme sérieux, comme l'ont été leurs prédécesseurs, en attendant jusqu'aux derniers moments de la session pour saisir la Chambre de ces résolutions. Je sais que les membres du parti libéral ont amèrement reproché au gouvernement conservateur d'attendre les derniers jours de la session pour présenter ces résolutions à la Chambre, ce qui nous empêchait de discuter à fond les projets qu'il nous soumettait. Je dois ajouter que la plupart du temps, le ministre des chemins de fer, à cette époque, faisait preuve d'une insigne ignorance touchant les mérites des projets qu'il demandait à la Chambre de subventionner. Je dois dire un jour, il arriva au ministre des Chemins de fer et Canaux de proposer de subventionner à tant le mille une ligne de chemin de fer ne se prolongeant guère au-delà de douze ou quinze milles, et il ignorait encore, au moment où je le lui fis observer, que ce chemin de fer n'était qu'un prolongement d'une voie ferrée canadienne jusque dans les États-Unis. Il nous proposait donc de subventionner douze ou quinze milles de voie ferrée sur le territoire des États-Unis. Reste à voir si le ministre actuel des Chemins de fer et Canaux est mieux renseigné que ne l'était son prédécesseur sur les lignes de voie ferrées qu'il se propose de subventionner. Il eût été de beaucoup préférable de présenter ces résolutions à une époque moins avancée de la session, afin de donner à la Chambre amplement de temps pour étudier les mérites de ces projets et les débattre à fond. Ceux qui défendent ces résolutions prétendent, je le sais, qu'il ne s'agit que de voter de nouveau d'anciennes subventions; cela ne m'induit pas à les envisager d'un œil plus favorable. Cela prouve à l'évidence que les projets qu'on nous

demande de subventionner, en faisant revivre d'anciens crédits, n'ont pu être terminés, en raison des stipulations attachées aux subventions, et voilà qu'aujourd'hui, les promoteurs de ces entreprises viennent de nouveau *in formâ pauperis* nous demander le renouvellement de ces subventions. Ces renouvellements de subventions ne me sourient guère. Je dois dire que le gouvernement a mal choisi son temps pour nous proposer d'accorder des subventions aux chemins de fer: L'état financier du pays ne nous autorise guère à imposer le fardeau d'une nouvelle dette. Nous avons déjà un impôt très élevé à payer, et voilà qu'on nous propose l'adoption de différents projets de nature à grossir considérablement notre dette et à rendre encore plus pesant le fardeau de l'impôt que les contribuables du pays ont à supporter. La province de Québec, surtout, est dans une bien trop fâcheuse situation pour l'obliger à ajouter encore au poids des taxes qu'elle paie actuellement.

La majorité de mes collègues connaissent sans doute aussi bien que moi, l'état de choses qui règne dans cette province, au point de vue agricole. En raison des pluies excessives du printemps et de la température tout à fait défavorable qui a régné depuis, les récoltes ne sont pas seulement en retard, mais encore dans un pitoyable état. Je n'ai pas le moindre doute que la récolte de foin, la plus importante des récoltes de notre province, n'est pas dans un meilleur état que ne l'était celle de l'Ontario, il y a deux ans, lorsqu'elle manqua complètement. C'est une véritable calamité, abstraction faite des autres récoltes. En raison des pluies excessives du printemps, il nous a été impossible d'ensemencer nos terres en temps convenable. Quelques-unes de nos prairies ne sont pas encore ensemencées, et il nous est impossible de semer du maïs pour remplacer la récolte de foin qui manque.

Ce n'est pas sans une vive émotion que je parle de la situation actuelle de ma province, et de la répugnance que j'éprouve à voir s'appesantir davantage sur mes concitoyens les fardeaux déjà écrasants qu'ils ont à porter.

Bien que je sente toute l'importance de la loyauté envers le parti auquel j'appartiens, je comprends aussi que cette loyauté ne doit pas m'empêcher de remplir mon devoir envers ma province et le pays en général. Bien que j'aie hésité à critiquer, comme j'en avais le devoir, l'attitude du gouvernement dont je suis fidèle partisan, j'ai cru, toutefois, ne pas devoir laisser adopter ces résolutions sans exprimer franchement mon opinion et déclarer qu'à mon avis, le gouvernement du jour suit une ligne de conduite peu judicieuse à l'époque actuelle, et en raison du fâcheux état de choses qui règne dans la province de Québec et dans le pays en général en appliquant un système qui, j'en ai la profonde conviction, a donné lieu, par le passé, à une corruption effrénée et a causé un grand mal au pays. Ma grande crainte est que si ce système est appliqué et qu'on le laisse se propager, comme la chose ne peut manquer d'arriver, le mal se perpétuera au détriment du pays. On me dit même que les subventions qu'on se propose d'accorder aux chemins de fer, d'après la teneur des résolutions actuellement en discussion, ne forment qu'une minime proportion des demandes faites au gouvernement, et je crains que ce système ne cause au pays un dommage incalculable et irréparable.

M. SCRIVER.

M. DUPONT: M. le président, sans tout à fait partager les opinions de mon honorable ami le député de Huntingdon (M. Scriver), relativement à la politique de chemin de fer inaugurée par le gouvernement conservateur, je partage sur certains points les opinions qu'il vient d'exprimer quant à la politique des chemins de fer. Il faut admettre que la politique du gouvernement actuel n'est qu'une imitation servile de celle de son prédécesseur, avec cette variante qu'au lieu d'améliorer cette politique de chemin de fer, il l'a plutôt viciée par les résolutions qui nous sont maintenant soumises.

L'expérience a dû démontrer au gouvernement actuel que la politique de chemin de fer que nous avons suivie depuis 1884 avait des défauts. Moi-même, en plus d'une occasion, je me suis élevé contre mes amis lorsqu'ils occupaient les banquettes ministérielles, au sujet des subventions accordées à certaines compagnies de chemin de fer. L'expérience qui aurait dû apprendre aux ministres du jour qu'il y avait des améliorations à apporter dans l'application de cette politique n'a pas paru les éclairer, si on en juge par les résolutions qui sont maintenant devant nous. On ferme les yeux pour ne pas voir des vérités désagréables et le gouvernement tâche, comme l'a fait remarquer cette après-midi un honorable député, de favoriser avant tout les constructeurs de chemin de fer qui sont ses amis politiques, par des entreprises dont le succès commercial paraît être douteux, et de favoriser ses amis politiques dont les comités sont ou seront traversés par les voies projetées.

Je ne crois pas que l'heure qui doit fermer la politique des chemins de fer soit sonnée pour notre pays. Je crois, au contraire, que notre pays a besoin, dans certaines régions, de nouvelles voies ferrées; mais avant de soumettre une politique concernant ces chemins de fer, je crois que le gouvernement a pour devoir de fournir à la Chambre et à la députation tous les renseignements qui puissent les mettre en état de juger sainement des entreprises pour lesquelles on sollicite des subventions.

Ces octrois aux chemins de fer entraînent une dépense au pays de plusieurs millions chaque année, et dans le cours d'une décade, au train que nous y allons, nous devons nous attendre à une dépense d'au moins 100 millions de dollars. Nous votons en aveugle dix à quinze millions par année pour des entreprises de chemins de fer sans avoir devant nous aucun renseignement sur la topographie du pays ou sur le chiffre de la population des régions traversées par ces nouvelles voies ferrées, ou encore sur les ressources de ces régions. Nous n'avons rien pour juger sainement des résolutions pour lesquelles le gouvernement demande notre considération et notre appui.

Je suis bien aise, M. le président, qu'un ami du gouvernement ait sonné la cloche d'alarme, l'ait averti que s'il continuait à vouloir obtenir l'appui aveugle des membres de cette Chambre, il n'aurait pas du moins celui de tous les membres de son parti; et que s'il voulait populariser ses amis par l'octroi de ces subventions faites même à ses partisans politiques de la droite, cela serait de nature à ouvrir les yeux du public et à faire voir dans quel aveuglement le gouvernement lui-même est tombé, en demandant au pays de se surcharger d'une centaine de millions pour dix années. Bien

de ces entreprises n'ont qu'un intérêt exclusivement local ; et l'intérêt public n'est pas bien considérable, s'il existe dans quelques-unes d'entre elles. Quel a été le sort de plusieurs de ces chemins de fer construits dans diverses régions du pays, quelquefois pour rendre impraticable l'exploitation d'autres voies ferrées dans la région même où l'on se proposait de construire de nouveaux chemins ? On verra que plusieurs de ces voies ferrées sont aujourd'hui abandonnées, après avoir coûté des sommes énormes, je ne dirai pas aux promoteurs de ces entreprises, mais au trésor fédéral, auxquelles sont venus s'adjoindre les capitaux des capitalistes étrangers qui ont aidé l'exécution de ces entreprises.

Quel a été le résultat de la déception éprouvée par ces capitalistes des pays étrangers, qui ont envoyé leur argent ici, pour aider ces entreprises, parce que le gouvernement les avait subventionnées ? Ces capitalistes étrangers ont été mis sous une fausse impression par les subventions accordées par ce parlement. Les subventions leur ont fait croire que ces entreprises avaient une grande valeur commerciale, ou une grande valeur au point de vue de la colonisation de notre pays. Les capitalistes ont été déçus ; ils ont perdu leurs capitaux ou n'espèrent pas recevoir de dividendes sur leurs avances d'argent, parce que ces voies ferrées, dont quelques-unes ont été fermées, ne pouvaient être rémunératrices au point de vue du commerce ou de la colonisation. Je dis qu'un tel état de choses, s'il se généralisait, serait une calamité pour le Canada. Tôt ou tard, de grandes entreprises publiques, dont les intérêts généraux du pays profiteraient, solliciteront les capitaux étrangers, mais les capitalistes refuseront toute assistance, même à des entreprises véritablement utiles au Canada, en raison de la défiance qu'on aura inspiré à ces mêmes capitalistes par le manque de précaution et de sagesse avec lesquels le gouvernement accorde des octrois à des chemins de fer qui ne peuvent absolument produire rien d'avantageux pour le commerce et pour les intérêts de la colonisation de notre pays.

Au reste, je ne crois pas qu'il soit de notre devoir de subventionner des chemins de fer qui ne peuvent aider ni à la colonisation ni au commerce du pays. Nous avons pour mission d'étudier les grandes entreprises d'intérêt public et de les aider, mais non pas d'une manière prématurée. Je crois que c'est un manque de sagesse de la part du gouvernement de suivre d'une manière servile la politique de ses prédécesseurs au sujet des chemins de fer. Nous ne devrions pas prendre en considération des entreprises de chemins de fer sans qu'auparavant, et dès le commencement de la session, le gouvernement ait mis devant les Chambres des cartes et des factums faisant connaître la topographie du pays traversé par ces voies projetées, donnant tous les renseignements désirables sur les ressources de la région dans laquelle on se propose de construire ces nouveaux chemins. Avec de tels renseignements, la Chambre serait en état de porter un jugement sain et sage sur la valeur des entreprises pour lesquelles on sollicite des fonds publics. Je dis que nous aurions tort d'aider à des entreprises de voies ferrées dont l'utilité n'est pas constatée. Que dirait-on dans nos grandes municipalités de comté, par exemple, si les corporations prélevaient de l'argent sur les contribuables pour ouvrir des chemins à droite et à gauche, sans discernement ? Une corporation dont les membres agiraient ainsi n'au-

rait pas longtemps la confiance publique. Nos corporations sont électives, aussi les contribuables verraient vite que les membres d'une telle corporation gaspillent absolument l'argent de la municipalité, en ouvrant des chemins qui ne sont pas utiles.

Je demande au gouvernement qu'à la prochaine réunion du parlement, il ne soumette à la Chambre aucune résolution pour subventionner des chemins de fer, surtout dans les derniers jours de la session, sans que ces résolutions soient accompagnées de cartes montrant le tracé que le chemin projeté suivra, faisant voir la région du pays qui sera traversée par la voie ferrée pour laquelle on demandera des subventions. On devra aussi nous soumettre un factum donnant la population de cette région, faisant voir les difficultés de la construction de telle voie ferrée, rapports d'ingénieurs, etc., afin de permettre aux membres de cette Chambre de juger de la nature de ces difficultés, et par conséquent, du coût probable de l'entreprise. De plus, le gouvernement devra nous donner des renseignements complets sur les ressources de la région que les nouveaux chemins de fer devront traverser et desservir.

M. le président, nous n'avons pas le droit d'engager ainsi l'avenir de notre pays. L'avenir ne nous appartient pas. L'avenir est à la postérité et si, par notre imprudence, nous escomptons le crédit de la Confédération à un chiffre tel que ceux qui viendront après nous ne puissent faire aucune entreprise utile, ce parlement, dans mon opinion, encourra une responsabilité énorme aux yeux de l'histoire et la postérité.

Le mode de transport sera peut-être changé dans vingt-cinq, trente ou quarante ans. La science n'a pas dit son dernier mot et il n'est pas possible que le gouvernement s'imagine que nous avons atteint la perfection en fait de transport. Non, et je me risquerai même à dire que dans trente, quarante ou cinquante ans d'aujourd'hui le mode de transport sera peut-être complètement changé et que les chemins de fer auront beaucoup moins d'utilité qu'ils n'en ont aujourd'hui. Pour cette raison, je considère que nous serions extrêmement coupables d'engager le crédit du pays jusqu'à sa dernière limite dans des entreprises dont le succès est douteux, et dont le résultat commercial et colonisateur ne vaut que peut de chose pour le présent.

On veut faire grand. Les gouvernements qui se succèdent ne visent qu'à une chose : faire du bruit dans le pays par une politique éclatante et quelquefois extravagante. On veut faire grand ; mais l'expérience nous démontre qu'en plusieurs circonstances, on n'a pas fait grand, mais on a fait du superflu et de l'inutile en gaspillant l'argent public.

Je trouve que mon honorable ami de Huntingdon a donné un exemple patriotique à plusieurs de ses amis qui suivent servilement leur parti ; qui sont attachés au ministère comme l'ombre est attachée à son maître. J'espère donc que plusieurs honorables membres de cette Chambre accepteront comme des hommes la bonne leçon que vient de leur donner cet honorable député, qui est l'un des doyens du parti libéral et un honnête homme.

J'invite donc mes collègues des deux côtés de la Chambre à accepter les recommandations qui viennent d'être faites et qui font appel à la sagesse des deux partis de cette Chambre, au sujet de la politique des chemins de fer. Comme je l'ai dit en commençant, le temps n'est pas arrivé de fermer complètement cette politique de chemins de fer ; mais l'expérience nous a enseigné qu'il y avait beaucoup

de modifications à faire dans son application. Toutefois, si nous ne devons pas cesser immédiatement de subventionner les voies ferrées, il est certain que nous ne devons pas vicier cette politique en donnant au gouvernement des pouvoirs qui appartiennent à la Chambre. En constituant le gouvernement, ou plutôt l'exécutif lui-même, juge de l'augmentation des subsides par les clauses aléatoires que je vois dans les résolutions maintenant soumises, le gouvernement pourra lui-même, sans autorisation des Chambres, porter le subside jusqu'à \$6,400 par mille. Qui nous dit que de faux rapports d'ingénieurs complaisants, comme cela s'est vu en diverses circonstances, ne surferont pas ou n'augmenteront pas le coût réel de ces entreprises, afin de permettre au gouvernement ou au ministre des chemins de fer d'accorder une subvention double à un projet de voie ferrée qui pourrait n'avoir aucune valeur commerciale, ni aucune valeur au point de vue de la colonisation, purement et simplement dans le but de favoriser des spéculateurs, des amis politiques peut-être, mais tout de même, des spéculateurs, s'occupant peu des intérêts publics. Ces spéculateurs appartiennent à tous les partis, et suivent celui qui est au pouvoir; ils s'attachent aux pas des gouvernements, et n'ont aucune autre ambition que celle de commettre des attentats contre la caisse publique. Pour mieux réussir, j'ai constaté qu'en diverses circonstances, on faisait entrer dans ces groupes des hommes appartenant aux deux partis politiques, afin d'assurer mieux l'impunité pour les attentats commis contre le trésor public.

Je suis heureux de me joindre à l'honorable député de Huntingdon (M. Scriver) pour jeter le cri d'alarme et pour demander au gouvernement de ne pas être la victime de ces entrepreneurs sans conscience, qui ne cherchent qu'à accaparer le contrôle sans s'occuper des résultats que produiront les entreprises pour lesquelles ils demandent des subventions.

Ainsi, que les honorables ministres y songent, et que cette Chambre y réfléchisse bien; ce sont de grands intérêts publics qui sont en jeu en ce moment. (Texte.)

M. TAYLOR: En voyant le leader de la Chambre (sir Richard Cartwright) et le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blain) prêter une oreille si attentive aux discours prononcé par l'honorable député de Huntingdon (M. Scriver), j'avais espéré un instant que se rendant aux desirs de leur fidèle partisan, ils allaient retirer leurs résolutions. Je suppose, toutefois, qu'ils veulent les imposer à la Chambre. Rien ne saurait mieux, à mon avis, justifier l'attitude de l'ancien gouvernement, que la ligne de conduite analogue suivie par le gouvernement du jour. J'espère, M. l'Orateur, avant la clôture du débat, entendre nombre d'autres partisans du cabinet élever la voix en plénière Chambre et nous répéter les déclarations des années passées, à l'époque où ils faisaient partie de l'opposition.

Qu'est-ce que l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) pense de ces projets? Il y a quelques années, lorsque la Chambre délibérait sur la subvention accordée au chemin de fer de Cobourg, Northumberland et du chemin de fer Canadien du Pacifique, je me rappelle que l'honorable député de Lambton (M. Lister) s'éleva fortement contre le gouvernement conservateur, parce qu'il accordait cette subvention. Les honorables députés, à cette

M. DUPONT.

époque, ne voyaient dans ce projet qu'une promesse faite dans le but de corrompre les électeurs, et après l'avoir ainsi dénoncé, voilà qu'aujourd'hui ils l'approuvent et lui prêtent leur appui. Aujourd'hui, ils sont prêts à voter des subventions à trente-cinq chemins de fer, à un coût énorme pour le pays. Le leader de la Chambre sait-il qu'il se propose aujourd'hui de subventionner quelques-uns de ces projets qu'il dénonçait jadis comme des moyens de corruption? Il peut prétendre, sans doute, qu'il ne s'agit aujourd'hui que de voter de nouveau d'anciennes subventions, mais qu'il se rappelle ceci: c'est que l'ancien gouvernement avait fixé une date aux compagnies pour gagner leurs subventions et qu'à l'expiration de cette date, les subventions étaient périmées. Or, voilà qu'aujourd'hui, le gouvernement propose de leur accorder deux et même quatre années de plus pour gagner ces subventions. Aujourd'hui, les libéraux approuvent ces projets, et ne veulent plus y voir des moyens de corrompre les électeurs. Je n'entends pas les Patrons; pourquoi sont-ils muets ce soir? Dans leur programme, ils se sont déclarés hostiles à de nouvelles subventions aux chemins de fer, et le leader de la Chambre (sir Richard Cartwright) a publiquement déclaré que le programme des libéraux et celui des patrons se ressemblaient tellement, qu'on pourrait les fondre en un seul et unique programme. Où sont les sept ou huit députés Patrons qui appuient le gouvernement? Pourquoi n'élèvent-ils pas la voix pour condamner cette violation de leur programme? Où est donc l'honorable député de Frontenac (M. Rogers) qui est censé être le chef du parti des Patrons? Où sont ses collègues, et pourquoi ne dénoncent-ils pas cette proposition du gouvernement? Voilà que le gouvernement veut dépenser \$4,928,728 en subventions aux chemins de fer, dans la mesure de \$3,200 le mille, et si cette subvention est augmentée de 50 pour 100, comme j'ai tout lieu de le présumer, la dépense s'élèvera à \$6,439,392; or, pourquoi les Patrons ne sont-ils pas ici pour protester contre ce gaspillage des deniers publics?

Il n'y a pas un seul Patron en Chambre, aujourd'hui, pour protester contre cette dépense. J'ai entendu avec plaisir l'honorable député de Huntingdon (M. Scriver), l'un des plus fidèles partisans du gouvernement, élever la voix en plein parlement pour protester contre cette énorme dépense, sous forme de subvention aux voies ferrées. Je suis heureux de le voir ici, et de savoir qu'il est censé venir avec lui-même et fidèle aux principes qu'il professait dans l'opposition. Ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Grey (M. Sproule), ces subventions ne seront périmées qu'au bout de quatre années, et alors, les élections générales auront lieu, ce qui permettra au gouvernement de dire aux compagnies: "Maintenez-nous au pouvoir, et nous vous accorderons 50 pour 100 d'augmentation sur ces subventions, si les voies ferrées sont construites, et si elles ne le sont pas, nous vous accorderons une prolongation de temps pour vous permettre de le faire." N'est-ce pas là la raison qui a porté le gouvernement à accorder ces subventions aux voies ferrées? J'ai eu pour adversaire, aux dernières élections, un Patron, et j'ai alors déclaré à mes commentants que si j'étais élu, je me croirais tenu de voter en faveur de subventions aux chemins de fer pour les comtés qui n'avaient pas encore de voies de communication, afin de faciliter l'établissement des terres incultes. Je ne me sens donc pas disposé à condamner ces renou-

vellements de crédits, parce que je les ai approuvés quand ils ont été proposés par l'ancien gouvernement, et je ne me sens pas d'humeur, non plus, à m'opposer à de nouveaux crédits. Il ne s'agit ici que de renouvellement d'anciens crédits accordés jadis par le gouvernement conservateur, et aujourd'hui comme alors, je suis d'avis qu'ils méritent. . .

M. LISTER : Ecoutez ! écoutez !

M. TAYLOR : A cette époque, j'étais d'avis qu'ils méritaient mon appui, mais l'honorable député de Lambton-ouest (M. Lister) déclarait que ce n'étaient que des moyens de corrompre les électeurs.

M. LISTER : Où trouvez-vous cela ?

M. TAYLOR : Il me suffirait de feuilleter un instant les *Débats* pour y trouver la preuve que lorsque la Chambre délibéra sur le bon accordé au chemin de fer de Cobourg, l'honorable député s'éleva fortement contre ce crédit, où il ne voyait qu'un appât jeté à l'un des mes collègues actuels. Les honorables députés se sont élevés contre la subvention accordée au chemin de fer d'Ottawa et Cornwall, l'une des fraudes les plus gigantesques, disaient-ils, qui eût jamais été perpétrée au pays ou ailleurs. Je me rappelle parfaitement que les honorables députés de la droite ont attaqué ces deux crédits, à l'époque où ils siégeaient à la gauche. Or, il en est de ces subventions comme du régime protecteur et de toutes les bonnes mesures que l'ancien gouvernement a présentées au parlement et mises à exécution ; aujourd'hui que les honorables députés siègent à la droite, ils votent en faveur de tous ces mêmes crédits, déclarant que ce sont d'excellentes entreprises et que l'ancien gouvernement a eu raison d'en prendre l'initiative. Toutefois, en prenant la parole, c'est aux députés Patrons que j'ai voulu m'adresser, s'il en reste en Chambre, et les exhorter à se concerter avec l'honorable député de Huntingdon (M. Scriver) en condamnant le gouvernement qui saisit la Chambre de semblables résolutions aux derniers moments de la session, et demande au parlement d'imposer au pays à une époque de stagnation et de marasme, une nouvelle dépense de \$7,000,000.

M. BOSTOCK : Avant l'adoption de ces résolutions, je désire demander au ministre des Chemins de fer et Canaux s'il ne jugerait pas à propos d'y insérer une clause stipulant que si le gouvernement juge nécessaire, et dans l'intérêt public, d'acheter ou de prendre à sa charge en tout ou en partie, l'une de ces voies ferrées, le montant d'argent que nous leur accordons aujourd'hui sous forme de subvention devra être déduit du prix d'achat. Il nous est arrivé tout dernièrement d'acheter un chemin de fer auquel nous avions accordé une subvention, et l'on a prétendu qu'il ne fallait pas tenir compte de cette subvention. Il ne serait donc que légitime, à mon avis, que le gouvernement, en accordant des subventions aux chemins de fer, stipulât que s'il juge nécessaire de prendre à sa charge ou d'exploiter ces voies ferrées, il devra être tenu compte des subventions, que l'on propose aujourd'hui de leur accorder.

M. McMULLEN : Je désire dire quelques mots sur les résolutions en discussion.

M. FOSTER : Lambton va suivre l'honorable député de près.

M. McMULLEN : Je dois admettre qu'il y a quelques années, j'ai révoqué en doute la prudence d'accorder des subventions considérables aux voies ferrées, et lorsque les honorables députés de la gauche ont présenté quelques-uns de ces crédits, je n'ai pas manqué de les critiquer. Je me rappelle parfaitement que lorsque sir John Macdonald, il y a quelques années, fit adopter de semblables résolutions, nous lui fîmes observer que la province de l'Ontario avait entièrement modifié sa politique de chemins de fer, en ce qu'elle n'en accordait plus qu'aux chemins de fer de colonisation, destinés à aider l'établissement de parties incultes du pays ; qu'elle avait renoncé à accorder des subventions aux chemins de fer destinés à devenir lignes rivales de chemins de fer déjà en exploitation, je me souviens que le chef du parti conservateur admit alors la parfaite légitimité de ce système, et déclara que pour le compte de son gouvernement, il entendait suivre la même ligne de conduite, sauf lorsqu'il s'agirait de voies ferrées déjà subventionnées et ayant légitimement gagné leurs crédits ; car, ajoutait-il, en pareilles circonstances, il n'est que juste que le gouvernement respecte les contrats conclus avec les compagnies en question. Cette attitude était, sans doute, inattaquable. Au sujet de ce renouvellement de crédits, je dois dire que j'en désapprouve un certain nombre. Ces crédits sont affectés à d'anciens projets subventionnés jadis dans un but politique. J'espère sincèrement que ces voies ferrées ne se construiront pas ; et, à mon avis, les subventions proposées par ces résolutions à l'étude ne les galvaniseront pas ; je ne l'espère pas, du moins.

Pour ma part, je crois que l'on devrait pourvoir à ce que l'aide supplémentaire pour la construction de la voie soit bornée à chaque mille du chemin ; je suis tout à fait de l'avis de l'ex-ministre des Finances (M. Foster). Si vous voulez permettre une très grande dépense, laquelle serait encourue en prolongeant la voie dans un village ou dans une ville, sur tout le parcours de la ligne, de façon à ce que la compagnie puisse retirer 50 pour 100 sur le prix coûtant, lorsqu'il serait plus considérable que \$15,000 du mille, en sus des \$3,200, nous pouvons être portés à faire de grandes augmentations à ces subventions. Prenons, par exemple, le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique. La compagnie a dû dépenser pour prolonger la voie de deux ou trois milles dans les limites de la ville de Montréal quelque chose comme \$2,000,000 ou \$2,500,000. Elle a dû aussi dépenser plus de \$1,500,000 pour pénétrer par l'est dans la ville de Toronto et pour prolonger sa voie à la gare Union. Si ces sommes énormes étaient distribuées sur environ quarante ou cinquante milles de voie, le gouvernement devrait, aux termes de cette clause, en payer une certaine proportion. Ainsi, je crois que si l'on doit même appliquer cette clause à quelque degré, ce ne devrait être que mille par mille de voie et que les compagnies ne devraient pas être autorisées à faire de grandes dépenses pour des terrains dans les villages ou les villes sur toute la ligne. L'honorable ministre des Chemins de fer Canaux dit que le gouvernement exercera beaucoup de prudence et de discernement. Je ne doute pas qu'il ne tente de rendre les dépenses aussi minimales que possible ; mais si une compagnie se propose de faire de grandes

dépenses pour faire des travaux de terminus dans une ville, cette résolution la portera fortement à faire ces dépenses immédiatement, afin de bénéficier de tous les avantages de ce 50 pour 100 supplémentaire. Il est aussi bien reconnu que les trois quarts, au moins, des chemins de fer, lors de leur premiers travaux, sont construits sur des ponts et des chevalets de bois. Cette clause sera de nature à porter les chemins de fer, dorénavant, à construire des ponts en fer et à faire leurs remblais solides immédiatement, vu que, lorsqu'un chemin de fer coûtera plus de \$15,000 du mille, les entrepreneurs se diront qu'il est alors temps d'installer définitivement la voie sur des remblais solides, et sur des ponts en fer avec des culées en pierre. Je crains que cette clause ne soit la source d'une augmentation dans les dépenses pour la construction des chemins de fer. Je ne crois pas que le ministre des Chemins de fer et Canaux s'attende à cela, mais je dois déclarer franchement, sans prétendre à interpréter la clause comme un avocat expérimenté, d'après ma propre opinion sur cette affaire, que je crois que cette clause est de nature à faire faire au pays des dépenses énormes pour la construction des chemins de fer. Je crois que nous devrions nous en tenir au principe que je viens d'exposer, et que nous ne devrions jamais subventionner un chemin de fer dans d'autre but que celui de coloniser un district nouveau, où il n'y a pas de ligne rivale. Nous devrions cesser de subventionner les chemins de fer afin de favoriser la concurrence. Nous avons appris en ce pays que la concurrence entre les chemins de fer ne réduit pas leur tarif. Afin d'amener la concurrence entre le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique, nous avons subventionné ce dernier. Maintenant nous constatons que ces deux compagnies se sont coalisées en ce qui concerne le tarif de transport, de sorte que nous en sommes précisément au même point que si nous n'avions qu'une seule ligne de chemin de fer. Je suis convaincu que cet état de choses sera établi également si nous poursuivons l'établissement de ces lignes d'embranchements. Chacune de ces lignes sera exploitée soit par le Grand Tronc, soit par le Canadien du Pacifique, et conséquemment, il n'y aura pas de concurrence réelle. Je crois que le gouvernement ferait bien de reconsidérer ces mesures. Je crains beaucoup que, aux termes de ces résolutions, le pays ne soit forcé de payer beaucoup plus d'argent que le montant prévu, et que ces mêmes sommes ne tendent à faire renaître certains systèmes qui, pour le bien du pays, ne devraient jamais être tolérés.

M. SEMPLÉ : J'ai lu dans les procès-verbaux du 21 juin, que l'on a accordé des subventions à dix-huit lignes de chemin de fer, lesquelles subventions sont des renouvellements, ces dix-huit lignes comprenant en tout 674 milles de voie. Je crains beaucoup, après ce que j'ai appris, que dans quelques-uns de ces cas, il n'y ait beaucoup plus à payer, aux termes de ces résolutions qu'en vertu de celles qui ont été proposées par le gouvernement précédent. Nous savons que ces compagnies de chemins de fer sont toujours gérées par les meilleurs avocats et les meilleurs hommes d'affaires du pays, et il serait très étonnant de voir que ces personnes ne viendraient pas prétendre et affirmer très fortement au gouvernement que le coût de ces lignes est de beaucoup supérieur à ce qu'il serait en réalité. Parlant au nom de la classe agricole, je crois

M. McMULLEN.

pouvoir affirmer que moins il y aura de subventions accordées et moins il y aura d'argent dépensé, le mieux ce sera. On m'a dit que les subventions avaient été fixées à \$3,200 afin de faire équiper les voies de rails d'acier, mais j'ai aussi appris que le prix des rails d'acier est de près de \$1,000 plus bas par mille qu'il ne l'a été auparavant, et, s'il en est ainsi, les subsides devraient être réduits au lieu d'être augmentés. L'un des principaux articles du programme des Patrons était le principe de l'abolition des subventions aux chemins de fer. Il y a en ce pays des centaines de mille Patrons, bien que l'on ait dit qu'ils n'ont pas un seul représentant à la Chambre actuellement, ce qui est vrai. J'ai été enchanté de voir mon honorable ami, le député de Huntingdon (M. Scriver), sonner l'alarme d'avertissement pour le gouvernement. Je désire aider le gouvernement autant que possible, je désire le voir économiser autant que possible, et c'est pour cela que je me suis levé et que j'ai fait ces quelques observations ; j'espère que le gouvernement donnera son attention aux critiques qui ont été faites, et qu'il dépensera le moins possible pour les subsides aux chemins de fer.

M. BERGERON : Je ne désire pas critiquer la politique du gouvernement en ce qui concerne les subsides aux chemins de fer, car il s'agit de la ligne de conduite que nous avons antérieurement tracée et que je ne suis pas disposé à blâmer. Je crois, cependant, que le premier paragraphe de ces résolutions, qui pourroit à ce que, lorsque le coût d'une voie ferrée sera plus élevé que \$15,000, l'entreprise ait droit au double de la subvention, est très dangereux. Nous savons tous, comme l'a fait remarquer l'honorable député qui vient de terminer ses observations, que ces compagnies de chemin de fer sont composées d'hommes très intelligents, qui ne laisseront passer aucune occasion de prouver au ministre des Chemins de fer et Canaux que leurs diverses lignes ont coûté plus de \$15,000 du mille. A part cette clause, qui est très dangereuse, je serais très disposé à approuver toute la politique du gouvernement en ce qui concerne ces subventions. Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur une certaine ligne qui doit être subventionnée, le Saint-Laurent et Adirondack. Je vois qu'elle doit être subventionnée pour 13½ milles de voie. Si mes souvenirs ne me trompent pas, c'est là une des lignes qui devaient être subventionnées par le gouvernement précédent, mais, au lieu de 13½ milles, la subvention devrait être appliquée à 16 milles.

Si l'honorable ministre veut faire des recherches dans son département, il constatera qu'il y a 3 milles de ce chemin de fer à Watleyfield qui ont été construits par la compagnie qui l'exploite actuellement, et l'honorable ministre devrait accorder à cette compagnie une subvention pour toute la longueur de la voie. Je ne désire pas faire d'observations en ce qui concerne les autres subventions, et je crois que l'on s'est enquis soigneusement des faits qui s'y rattachent, mais il y a un chemin de fer qui est inscrit pour la subvention et au sujet duquel je désire témoigner au gouvernement ma satisfaction pour l'aide qu'il lui a donnée. Je veux parler de la compagnie de colonisation de Montfort. S'il y a un chemin de fer qui mérite une subvention, c'est celui-là. Parmi les honorables députés qui se sont opposés aux subventions, presque tous ont dit que dans certaines circonstances—quand, par

exemple, le chemin de fer donne accès à un district nouveau et que ce chemin est propre à la colonisation—ils sont en faveur de l'aide donnée à ces chemins de fer. Eh bien ! la Compagnie de colonisation de Montfort poursuit une entreprise de ce genre. Son chemin de fer ouvre à la colonisation l'une des meilleures et des plus riches parties de la province de Québec, laquelle, jusqu'ici, était restée inexploitée, et je dois déclarer que je suis personnellement enchanté de constater que le gouvernement lui accorde une subvention.

J'espère que le gouvernement reconsidérera soigneusement le premier paragraphe de ces résolutions, car, en s'attribuant le pouvoir de doubler la subvention, le gouvernement fait une expérience très dangereuse.

M. SCRIVER : L'honorable député est-il très sûr que ce crédit soit un renouvellement ?

M. BERGERON : Je sais que dans la liste des subventions qui a été préparée en 1896, mais qui n'a pas été soumise, parce que l'on n'a pas voté de fonds, il y avait 16 milles de voie à subventionner.

M. SCRIVER : Le chemin n'est-il pas déjà construit et exploité ?

M. BERGERON : Oui, certainement.

M. BRITTON : Cette partie constitue un renouvellement. Les statuts de 1892 mentionnent deux subventions au même chemin, le Saint-Laurent et Adirondack, pour 5'42 milles de voie, de Huntingdon à la frontière internationale, pour 18 milles entre Valleyfield et Huntingdon, et pour 2'40 milles s'étendant du bout de ces dix-huit milles à la frontière internationale. Il semblerait que cette partie est entièrement nouvelle.

M. BERGERON : Le chemin de fer actuel, portant le nom de Saint-Laurent et Adirondack, est aujourd'hui la propriété du New-York Central. Quand il s'étendait de Valleyfield à Malone, il était subventionné par le gouvernement du Canada sur le territoire canadien. La présente subvention s'applique à la ligne établie entre Beauharnois et Caughnawaga, qui est entièrement nouvelle et qui se nomme le chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack : les trois milles dont je parle sont à Valleyfield, s'étendant de l'ancienne voie, qui a été abandonnée, à la gare actuelle de Valleyfield. Cette partie a été construite par une compagnie nouvelle.

M. SCRIVER : Quand cette question sera soumise à la Chambre, j'aurai un mot ou deux à dire à ce sujet.

M. BERGERON : J'en ai parlé, parce que j'ai compris, d'après les remarques du président, que nous discussions la clause entière.

M. OLIVER : Il y a sur la liste des subventions un chemin de fer sur lequel je désirerais attirer l'attention de la Chambre, comme celle du gouvernement, non pas que la partie du pays où je demeure y soit aussi directement intéressée que d'autres parties, mais parce que, bien que ce chemin soit établi à une grande distance du comté que je représente, ce comté et tous les Territoires du Nord-Ouest sont très fortement intéressés aux avantages offerts par cette voie. Je veux parler de l'entre-

prise de la Rivière la Pluie. Comme chemin de fer local, nous n'y sommes aucunement intéressés, mais comme palliatif possible au monopole des chemins de fer des Territoires du Nord-Ouest, il est d'une très grande importance pour nous. On a beaucoup discuté en ce pays et en cette Chambre à propos du monopole des chemins de fer dans les Territoires du Nord-Ouest au sujet du projet du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Cependant, c'est réellement la partie du chemin de fer Canadien du Pacifique reliant le lac Supérieur aux prairies du Manitoba qui donne à cette compagnie le contrôle du commerce du Nord-Ouest. C'est cette ligne de 425 milles qui la rend l'arbitre de la situation. C'est parce qu'elle n'a pas, dans cette région, de concurrence, et parce que, vu le coût considérable de la construction dans ce district, elle n'y aura probablement jamais de concurrence si le gouvernement n'y donne son assistance. Maintenant, afin de démontrer quelle est la situation des Territoires du Nord-Ouest, à cet égard, je puis dire que vu le contrôle exercé par cette compagnie de chemin de fer sur cette région, elle peut exiger le paiement d'un tarif de transport plus élevé de 161 pour 100 que celui qui est en vigueur sur le chemin de fer Intercolonial, entre Halifax et Montréal. Il est possible au chemin de fer Canadien du Pacifique de prélever ce tarif élevé, ce tarif exorbitant, parce qu'il a le monopole et qu'il n'a pas de concurrence à craindre dans cette région. Je puis présenter la question sous un autre point de vue. L'Ontario communique avec le Manitoba au moyen de la navigation des lacs pendant l'été. C'est là la route la plus avantageuse pour l'exportation du grain et l'importation des marchandises. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique possède une ligne de vapeurs sur les lacs, et d'autres compagnies en possèdent aussi. Il y a concurrence pour le transport sur les lacs, mais, quand les lignes de vapeurs arrivent à Fort-William, l'on constate qu'il n'y a pas de concurrence de cet endroit à Winnipeg, et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique fait face à la concurrence des lignes de bateaux et vapeurs en faisant payer un taux supplémentaire de transport sur cette partie du chemin pour les marchandises ou les produits transportés à Fort-William par les vapeurs autres que les siens. Ainsi, elle a non seulement le monopole sur cette partie de sa ligne, mais elle se sert encore de ce monopole pour obtenir le contrôle de la navigation des lacs, qui devrait être libre, soumise à la concurrence. C'est parce qu'elle peut être sûre de l'impossibilité pour une autre compagnie de lui faire subir la concurrence dans ces parages, qu'elle peut prendre à la gorge le Manitoba et le Nord-Ouest et étrangler le commerce qui devrait naturellement passer de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est du Canada. Je m'exprime fortement à ce sujet, afin de démontrer clairement au peuple de l'est du Canada que cette question n'intéresse pas exclusivement l'ouest ; il ne s'agit pas seulement d'expédier les produits de l'ouest, mais encore plus d'y faire entrer les marchandises et les produits de l'est. Si l'est doit étendre son commerce et sa fabrication, ce sera vers l'ouest, et si le chemin du commerce est intercepté par le monopole, l'est en souffrira aussi bien que l'ouest.

Dans cet état de choses, c'est de l'intérêt de l'est aussi bien que dans celui de l'ouest de détruire le monopole et d'amener le prix du transport, spécialement en ce qui concerne ces 425 milles de

voix, à un taux aussi bas, au moins, que celui du chemin de fer Intercolonial, ce qui équivaldrait à réduire ce prix de 7 centins du 100 livres sur le grain entre Winnipeg et la Baie au Tonnerre, de 17 centins du 100 livres qu'il est actuellement. Le prix pour l'envoi du grain, bien qu'élevé en proportion de celui établi sur le chemin de fer Intercolonial, n'est pas aussi haut que le taux imposé pour apporter les marchandises. Dans ces circonstances, je dis que, si le gouvernement croit nécessaire d'aider de l'avant et d'aider à la construction d'un chemin de fer dans la région minière de la rivière à la Pluie, il me semble qu'il n'est que raisonnable que le gouvernement et la Chambre prennent en considération la possibilité et l'utilité d'étendre le projet de façon à pourvoir à l'établissement d'une ligne concurrente entre Winnipeg et la Baie au Tonnerre, afin de débarrasser le pays, à l'est et à l'ouest, du monopole actuel. Nous allons payer une certaine somme pour construire un chemin de fer jusqu'au lac à la Pluie; en payant un peu plus, nous pouvons établir une ligne complète qui, en sus du développement de la région minière de la Rivière la Pluie, favoriserait l'amélioration de tout le Nord-Ouest et du Manitoba, stimulerait le commerce et l'industrie de l'est du Canada. Si l'on peut atteindre ce but, même s'il faut dépenser beaucoup d'argent, il est à souhaiter qu'on fasse cette entreprise. Tant que les honorables ministres et députés considéreront comme local le projet d'établissement du chemin de fer de la Rivière la Pluie, ils ne l'envisageront pas, je crois, sous le point de vue le plus important au pays, tant à l'est qu'à l'ouest. Certains membres de cette Chambre ont eu connaissance du projet du gouvernement du Manitoba pour l'établissement d'une ligne indépendante de chemin de fer entre Winnipeg et Duluth, par laquelle le grain serait transporté au taux établi, comme je l'ai déjà dit à ce sujet sur le chemin de fer Intercolonial. En d'autres termes, la province du Manitoba donne une subvention de \$100,000 pour assurer le transport du grain de Winnipeg à Duluth au taux d'environ six ou sept centins du 100. Il veut aussi s'assurer d'une réduction de 25 pour 100 sur le coût du transport pour l'importation des marchandises. Tout le monde admet qu'il est plus désirable que le commerce du Manitoba soit transporté *via* Port-Arthur ou Fort-William, que par la voie de Duluth, car si le commerce prend le chemin de Duluth, cela sera désavantageux pour l'est de ce pays.

Si la province du Manitoba croit qu'il lui est avantageux de payer \$100,000 par année pour se débarrasser du monopole actuel (qui est, je n'hésite pas à le dire, absolument insupportable) il est certainement très raisonnable de croire qu'elle voudra tout aussi bien s'entendre avec ce gouvernement pour faire construire sa ligne de concurrence jusqu'à Fort-William, afin d'avoir le terminus sur le territoire canadien et afin d'y restreindre le commerce, au lieu de dépenser ses fonds pour porter ce commerce à Duluth. Toutefois, si le gouvernement n'est pas disposé à amener cette entente, cette province sera certainement forcée de chercher un palliatif quelconque, et si elle ne peut diriger la ligne vers la Baie au Tonnerre, elle la dirigera vers Duluth; et le gouvernement actuel, pas plus que le précédent ne pourra l'en empêcher. Je dis que c'est une question nationale qui devrait être étudiée par la Chambre et par le gouvernement et qu'ils

M. OLIVER.

devraient tenter de réduire le prix du transport entre l'est et l'ouest canadien, et de garder le commerce du Canada sur notre propre territoire même s'il devait leur en coûter quelques dollars de plus que pour la construction d'une ligne purement locale pour le développement d'une partie spéciale du pays.

M. McMULLEN: Je propose que cette clause soit amendée. Je crois qu'il est nécessaire que nous empêchions l'application à la ligne entière, le coût énorme de l'entrée dans une ville. Si ce prix de revient était de \$250,000 ou \$150,000, vous pourriez alors disséminer cela sur toute la ligne, et le pays aurait à payer pour cela. Je crois que si nous devons payer quelque chose de plus que les \$3,200 du mille, on devrait restreindre ce surplus à chaque mille, et si un mille coûtait \$100,000 nous ne devrions avoir à payer que \$6,400. Cependant, aux termes de cette clause, si un mille de voie coûte \$100,000, vous pouvez appliquer ce montant à toute la ligne et vous avez à payer 50 pour 100 du coût total. Je crois que la subvention supplémentaire devrait être restreinte à chaque mille de la voie, et je propose que, après les mots "coût moyen" dans la dixième ligne, les mots suivants soient ajoutés: "chaque ligne construite et subventionnée."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: J'ai réfléchi à ce sujet depuis que quelques honorables députés ont fait leurs observations sur cet aspect de la question et j'ai constaté que certains honorables députés craignent que les subventions ne soient plus fortes qu'on ne l'a prévu. J'étais résolu avant que l'honorable député se soit levé, à proposer au comité de vouloir bien adopter les résolutions telles qu'elles sont maintenant soumises, avec l'entente que je préparerais certains amendements propres, je crois, à donner toutes les garanties qu'il pourrait désirer pour éviter la possibilité de l'agglomération de ces sommes dans les proportions qu'ils craignent devoir s'établir aux termes actuels de la clause. Si le comité voulait adopter les résolutions dans leur forme présente, lors de la proposition de l'acte pour sa seconde lecture, je serais prêt à faire quelques observations pour l'amendement de la clause actuelle, lesquelles, je le crois, seraient satisfaisantes.

Le gouvernement ne désire pas demander au parlement de lui donner le pouvoir d'accorder des subventions générales. Nous avons cru, et je dois déclarer que nous le croyons encore, qu'il n'y aura que peu de chemins de fer qui puissent avoir droit à quoi que ce soit de plus que le montant minimum de la subvention. Je ne crois pas qu'il y ait de danger imminent en ce qui concerne le droit de passage pour entrer dans les villes où les terrains seraient très chers, et où le coût deviendrait très élevé, car la seule ville qui soit nommée relativement à quelqu'un de ces chemins de fer projetée est Ottawa. En parcourant le tracé de ces voies soigneusement, je ne puis y découvrir aucune ville, à l'exception d'Ottawa, au sujet de laquelle il pourrait y avoir du danger. Ainsi, cette crainte est sans fondement solide. En conséquence, je demande à mon honorable ami de retirer son amendement.

M. McMULLEN: Avec cette entente, je retire mon amendement.

La résolution est adoptée.

A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York, pour 53 milles de sa voie ferrée, de Cornwall à Ottawa, au lieu de la subvention accordée par 55-56 Victoria, chapitre 5—Renouvellement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le nom a été changé par acte du parlement, et a été adopté par le parlement au commencement de la session.

M. FOSTER : Y-a-t-il quelque partie de la voie de construite ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Rien n'est encore fait.

M. FOSTER : A-t-elle été arpentée, des estimations du coût ont-elles été fournies au ministère, la voie est-elle tracée, ou quelque chose de ce genre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas d'estimation du coût.

A la Compagnie de chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 101 milles de sa voie ferrée, de Kingston à Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'Acte 55-56 Victoria, chapitre 5—Renouvellement.

M. BRITTON : Dans le cas présent, il y a une entente entre ce chemin de fer et le Grand Tronc de chemin de fer, pour le droit de passage sur la voie du Grand Tronc de la ville de Kingston à une gare nommée Rideau. En conséquence j'ai reçu la permission du ministre des Chemins de fer et Canaux de proposer en amendement, d'ajouter après le mot "Kingston", dans la deuxième ligne les mots suivants : "Ou une Jonction avec le Grand Tronc de chemin de fer à Rideau ou autre endroit près de Kingston."

M. FOSTER : Le ministre peut-il nous dire, par rapport à l'un ou à l'autre de ces chemins quel est à peu près le coût moyen, et s'il y a quelques cours d'eau considérable ou petits sur lesquels il faudrait construire des ponts suffisamment dispendieux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis donner de détails à l'honorable député à ce sujet.

M. FROST : Il n'y a pas de cours d'eau considérable entre Kingston et Ottawa. Sa voie s'étend sur un pays presque plat, et l'on croit que le chemin peut être construit pour environ \$10,000 à \$12,000 du mille.

M. McMULLEN : Y a-t-il des rochers ?

M. FROST : Il n'y a pas de rochers ; c'est un beau territoire. Quatorze ou seize municipalités ont voté des subventions pour la ligne, ce qui démontre que le peuple désire le chemin de fer.

M. BRITTON : Outre ce que l'honorable député (M. Frost) a dit, je puis déclarer qu'il y a un pont qui sera compris dans cette partie du Grand Tronc sur lequel nous avons le droit de passage. Il y aura aussi un pont sur la section Whitefish du lac Delta, près de Morton. L'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen) demande s'il y a des rochers. Une seule partie du tracé est rocailleuse dans le township de Crosby-sud, et cette partie de la voie sera comparativement difficile à

construire. Mais ce que l'honorable député de Leeds-nord (M. Frost) a dit à l'effet que, à tout prendre, le chemin n'est pas difficile à construire, est exact et le coût ne dépassera certainement pas, je crois, \$15,000 du mille.

M. SPROULE : Quelle serait la distance moyenne entre cette voie et celle du chemin de fer Brockville et Ottawa, d'ici à Smith's-Falls ?

M. BRITTON : Elle s'étend à angle droit de celle du Brockville et Ottawa et la croise à Smith's-Falls.

A la Compagnie du chemin de fer de Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 20 milles de sa voie ferrée de Saint-Félix de Valois à Sainte-Emilie de l'Energie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 57-58 Victoria, ch. 4. Renouvellement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il désire proposer un amendement à cette clause. Le nom de la compagnie n'est pas le chemin de fer de Joliette et Saint-Jean-de-Matha, mais la Compagnie de chemin de fer de Saint-Gabriel de Brandon et Sainte-Emilie de l'Energie. Je propose de substituer "Compagnie de chemin de fer de Saint-Gabriel de Brandon et Sainte-Emilie de l'Energie" à la Compagnie de chemin de fer de Joliette et Saint-Jean-de-Matha" aussi, 15 à 20 dans la première ligne ; aussi le mot "Saint-Gabriel" au lieu de "Saint-Félix de Valois" dans la seconde ligne, "et cinq milles à partir d'un endroit de la ligne princiale à Saint-Jean de Matha, faisant en tout vingt milles."

L'amendement est adopté.

Pour un chemin de fer s'étendant de Campbelltown, sur le chemin de fer Intercolonial, vers Grand-Falls, N.-E., sur une distance de 20 milles, au lieu de la subvention accordée par 57-58 Victoria, chapitre 4.—Renouvellement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que les mots "commençant à Campbelltown" soient inserés après le mot "milles" dans la seconde ligne.

L'amendement est adopté.

A la Compagnie de chemin de fer Aurora et Schomberg, pour 15 milles de sa voie ferrée, d'un endroit sur le Grand Tronc de chemin de fer entre King et Newmarket, à Schomberg, dans la province de l'Ontario.

M. FOSTER : Est-ce là un renouvellement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Cette subvention s'applique à un chemin s'étendant d'un endroit du Grand Tronc, entre King et Newmarket, à Schomberg, sur une distance d'environ quinze milles. Bien qu'elle traverse un beau territoire, cette voie sera très difficile à construire.

M. FOSTER : Combien coûtera-t-elle par mille ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Elle traverse un beau pays, mais il est montagneux. La vallée de la rivière Holland s'étend dans ces parages, et entre cela, il y a une chaîne de monticules très élevés, qui s'étend dans le pays sur un parcours de plusieurs milles et qu'il faudra monter et redescendre, ce qui rendra la construction de ce

chemin dispendieuse. La compagnie espère intéresser le Grand Tronc dans l'entreprise et la lui faire soutenir. La voie donne accès à un beau pays.

M. SPROULE : N'a-t-on pas proposé la construction d'un chemin de fer électrique dans cette région, il y a un ou deux ans ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je n'en ai pas entendu parler.

M. FOSTER : Peut-être le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dira-t-il quel sera le coût probable de ce chemin ? Cela fait une grande différence dans la décision que le comité pourra prendre, que de savoir si nous devons payer \$3,200 ou \$6,400 du mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai lieu de croire que le chemin peut être construit pour \$15,000 du mille.

M. FOSTER : La voie a-t-elle été tracée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : De sorte que le ministre ne sait réellement rien à propos de ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. FOSTER : Je recommande cette réponse à l'honorable député de Huntingdon (M. Scriver) qui a fait ce soir des observations sur le manque de renseignements possédés par le ministre des Chemins de fer et Canaux du gouvernement conservateur, par rapport aux chemins qu'il proposait de subventionner. J'ai posé quatre questions au sujet de quatre chemins de fer, et je n'ai pu obtenir du ministre des détails sur aucun de ces chemins.

M. SCRIVER : J'admets l'existence de ce défaut de renseignements.

M. FOSTER : Cela porte à de singulières réflexions sur la manière d'agir du parlement que de constater qu'il y a ici cinquante hommes qui sont censés s'enquérir de l'emploi des fonds et du règlement des dépenses, et qu'on leur demande, au dernier soir de la session, d'adopter une foule de subventions aux chemins de fer au sujet desquels il n'y a pas deux hommes dans cette Chambre—je doute qu'il y en ait un, y compris le ministre des Chemins de fer et Canaux—qui sachent quoi que ce soit, à l'exception peut-être de celui auquel il est le moins intéressé.

M. SCRIVER : Vous et vos collègues vous avez donné l'exemple.

M. FOSTER : Vous et vos collègues, après toutes vos professions de foi, renchérissez encore sur notre méthode, car vous ne vous contentez pas de donner \$3,200, mais il vous faut encore accorder \$6,400 du mille. Le directeur général des Postes (M. Mulock) dit que cette voie monte et redescend ; aucun d'eux ne sait rien sur le coût du chemin, et, cependant, le ministre des Chemins de fer et Canaux nous demande de voter ces fonds. Il n'a pas une ligne de rapport, il ne sait pas où la voie s'étend du nord au sud ou de l'est à l'ouest, ou si elle coûtera \$15,000 ou \$20,000 du mille. Il n'y a

M. MULOCK.

pas, au ministère de l'honorable ministre, une seule ligne de détails au sujet de cette voie, et cependant, il nous demande de voter cette subvention.

M. SPROULE : Cette voie s'étend sur un territoire accidenté, et je suis très sûr qu'elle coûtera \$25,000 du mille.

M. FOSTER : Encore une seule question : quand elle s'arrête, s'arrête-t-elle quelque part ?

M. SCRIVER : Elle s'arrête probablement tout court, car elle n'est pas encore construite.

M. FOSTER : Elle n'est pas commencée encore, excepté comme voie d'élection. Quand elle atteindra Schomberg, cela sera-t-il sur une autre voie ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non.

M. FOSTER : On insinue doucement que si cette subvention de \$6,400 du mille est accordée—je crois que c'est le directeur général des Postes qui l'a donné à entendre—le Grand Tronc de chemin de fer prendra charge de l'entreprise.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai dit que je croyais que les promoteurs de l'entreprise espéraient pouvoir intéresser de quelque manière le Grand Tronc de chemin de fer en cette affaire, mais je n'ai pas dit cela officiellement.

M. FOSTER : Oui, c'est une route à courtiers : faire voter les fonds, passer l'entreprise à d'autres, et faire du profit dans l'opération.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Elle a été protégée par le gouvernement précédent, et elle était comprise dans la liste des chemins de fer qu'il voulait subventionner.

M. MONTAGUE : La proposition première faite au dernier gouvernement n'était-elle pas à l'effet d'en faire un chemin électrique ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Lorsqu'ils ont demandé d'être constitués en corporation, je crois qu'ils avaient l'intention d'en faire un chemin de fer électrique, mais quand ils se sont présentés devant le ministre des Chemins de fer et Canaux, ils ont changé de programme et ont demandé une charte pour un chemin de fer ordinaire à vapeur et comme tel, ils ont eu l'approbation de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) qui a voulu faire accorder une subvention à ce chemin.

M. SPROULE : Je crois que le directeur général des Postes se trompe. Je me rappelle que le chemin n'a jamais reçu de subvention ; l'on en a demandé une.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Les résolutions n'ont pas été soumises à la Chambre, mais le ministre des Chemins de fer et Canaux avait une si bonne opinion de ce chemin, qu'il a donné une lettre à un personnage très éminent, à la veille d'une élection, et dans laquelle il était dit qu'on aurait accordé ouvertement une subvention à ce chemin, si l'obstruction de l'opposition d'alors n'avait pas empêché l'application de la politique du gouvernement conservateur au sujet des chemins de fer. Ce chemin était compris dans la liste.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Foster) semble être très surpris de ce que je ne suis pas muni de renseignements, et de ce que mon bureau ne soit pas encombré de tracés et de rapports au sujet de tous ces chemins de fer ; cependant, j'ai sous la main une liste de 100 entreprises de chemin de fer qui ont été subventionnées, ou pour lesquelles le gouvernement précédent a promis des subventions, et dont il n'existe aucun tracé et aucune sorte de renseignement.

M. FOSTER : Pas de renseignements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas de renseignements, et il n'y en a jamais eu.

M. FOSTER : Je crois que c'est le premier ministre des Chemins de fer et Canaux qui ne sache rien à ce sujet.

A la Compagnie de chemin de fer Pembroke-sud, pour 20 milles de sa voie ferrée, de Pembroke au lac Doré, dans la province de l'Ontario.

M. FOSTER : Est-ce là un nouveau chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. FOSTER : Le ministre voudra-t-il nous donner des détails quant à l'endroit où l'on doit le construire, la nature du pays et l'estimation du prix coûtant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La voie traverse un territoire.

M. FOSTER : Ecoutez ! écoutez !

M. POUPORE : M. le président...

M. FOSTER : Donnez une chance au ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je cède le pas à l'honorable député (M. Poupore).

M. FOSTER : Le ministre a la parole.

M. POUPORE : Je désire expliquer brièvement au comité, ceci seulement : J'ai envoyé un message chercher l'honorable député de Renfrew-nord (M. Mackie) dont c'est ici le projet, et je suis sûr qu'il pourra l'expliquer en détail à la Chambre. C'est une ligne de chemin de fer s'étendant de la ville prospère de Pembroke, avec raccordement au chemin de fer Ottawa et Parry-Sound. Il parcourra une partie très importante du pays et développera les ressources de cette région de la dévotion. Ce projet de chemin de fer est certainement très important, et des personnages très autorisés y sont intéressés. Il y a une compagnie de forme, composée de riches capitalistes qui placent leur argent dans l'entreprise, et qui sont décidés à la mener à bonne fin, avec l'aide de la subvention. C'est une entreprise très louable et qui devrait recevoir l'encouragement chaleureux de ce parlement.

M. FOSTER : Je constate avec beaucoup de regret que le ministre des Chemins de fer et Canaux soit dépourvu de l'occasion de donner cette explication. Je l'ai remarqué qui regardait de tous côtés comme s'il avait perdu quelque chose,

mais il a sans doute fait une trouvaille inespérée dans la personne de l'honorable député de Pontiac (M. Poupore).

M. MONTAGUE : Le ministre est-il très sûr que la ligne traverse un territoire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! oui.

A la Compagnie de chemin de fer Ontario et Rivière la Pluie, pour 80 milles de sa voie ferrée, du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Western, au lac de la Pluie, dans la province de l'Ontario.

M. FOSTER : Où cette ligne commence-t-elle et où finit-elle, s'il vous plaît ? J'aimerais être renseigné au sujet de cette ligne.

M. SUTHERLAND : Presque tous les membres de cette Chambre connaissent très bien la partie du pays à travers laquelle cette voie devra être construite. Elle commence au terminus ouest du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, et traverse la région de la rivière la Pluie, où de riches mines de fer et d'or sont maintenant en voie d'exploitation, et qui comprend de très bons terrains agricoles. C'est là environ la moitié de la longueur de la ligne qui doit être établie. L'affaire a été portée à la connaissance du pays depuis si longtemps, tant dans la Chambre provinciale que dans celle-ci, que je croyais que tout le monde était au courant de ce qui concerne le chemin. La compagnie a été réorganisée partiellement, et les personnes qui en font maintenant partie comptent parmi les plus riches du Canada. La province de l'Ontario a subventionné la ligne pour sa longueur totale de 160 milles.

M. FOSTER : Où aboutira-t-elle quand les 160 milles seront construits ?

M. SUTHERLAND : Elle se raccordera à la navigation, soit au lac la Pluie, soit à la rivière la Pluie, je ne me rappelle plus lequel. Cependant, elle se raccordera à la navigation qui approvisionne toute cette région, qui est l'une des plus belles parties de la province de l'Ontario, et qu'il serait très à désirer qu'on développe.

M. FOSTER : Je ne m'oppose pas à cette ligne. Au contraire, c'est l'une de ces routes qui ouvriront une nouvelle région. Cette ligne sera coûteuse de construction, et la subvention s'élèvera probablement à \$6,400 du mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. SCRIVER : Et celle qui la précède aussi.

A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des comtés de l'Ouest, pour 7 milles de sa voie ferrée, commençant à un endroit à ou près de la station Caradoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et s'étendant jusqu'au village de Strathroy.

M. MONTAGUE : Je crois que le comité devrait obtenir des renseignements au sujet de cette courte ligne, car il me semble que dans le cas actuel, le gouvernement adopte un principe nouveau. Je crois que j'ai entendu dire au ministre des Chemins de fer et Canaux, il y a quelque temps, non pas en propres termes, mais en substance, que, dans une région bien munie de chemins de fer, le gouvernement

devrait s'abstenir de voter des subventions pour aider de nouvelles entreprises. Il m'est donné de connaître ce district, et, dans l'espace de ces sept milles à travers un territoire, pour me servir de l'expression du ministre, il y a trois lignes principales de chemins de fer. Le village de Strathroy, qui est peu considérable, est situé sur la branche Sarnia du Grand Tronc ; à peu de distance de cet endroit, est la ligne principale du Grand Tronc, le vieux Great Western, et, près de la ligne principale du Great Western, est la ligne principale pour l'Ontario du chemin de fer Canadien du Pacifique, et le principe adopté par le gouvernement dans l'aide donnée à ces sept milles de chemin de fer est simplement de donner de la concurrence au village de Strathroy. J'aimerais savoir si la politique du gouvernement consiste à aider les chemins de fer dont le seul but est de faire de la concurrence aux autres lignes qui ont déjà ouvert une région et qui lui ont fourni déjà tous les avantages des chemins de fer, car c'est là ce que fait cette ligne.

M. SUTHERLAND : Je présume que chaque chemin de fer, dans les parties colonisées du Canada a reçu une subvention depuis les dernières années, et c'est là ce qu'on a en vue dans le cas actuel. Il n'y a pas à douter que le but de cette ligne est de donner à cette région, qui est peut-être le jardin du Canada, communication avec le chemin de fer Canadien du Pacifique au village de Strathroy, et de gratifier cette partie fortement peuplée du pays, qui exporte une grande quantité de produits, de la concurrence entre le Grand Tronc de chemin de fer et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Il n'y a pas à douter que c'est là le seul but, à l'exception de la commodité locale donnée au transport, pour la partie fortement peuplée du pays que la ligne traverse.

M. MONTAGUE : La question de l'avantage local n'est pas du tout impliquée. Dans le petit triangle à travers lequel cette ligne passera, entre Strathroy et la station Caradoc, les habitants n'ont que deux ou trois milles à parcourir pour arriver à la gare du chemin de fer, et ils ont, de plus, le choix entre les trois lignes principales que j'ai mentionnées. Je ne m'oppose pas à cette ligne, car je suis très bien disposé envers cette région, mais je dis au gouvernement qu'il consacre un principe qu'il sera très difficile d'appliquer avec justice et égalité à chaque partie du pays, si l'on s'avisait de dire que, quand une ville de 2,000 habitants est bien pourvue d'un chemin de fer qui la traverse et qu'elle possède d'autres avantages substantiels pour la concurrence, dans un rayon de cinq ou six milles, c'est le devoir du gouvernement de dépenser les fonds publics afin de faire bénéficier cette ville de la concurrence. En faisant cela, je crois qu'il consacre un principe dangereux et qu'il met des obstacles à sa bonne administration, aussi bien qu'à celle de ses successeurs.

M. FOSTER : Qui exploitera cette ligne ?

M. SUTHERLAND : Je ne doute pas, d'après les renseignements qui me sont parvenus, que ce ne soit l'intention de la compagnie de construire la voie et de la faire exploiter par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Elle s'attend à conclure cette entente. Si elle n'y réussit pas, je doute qu'elle veuille établir la ligne.

M. MONTAGUE.

M. FOSTER : Y a-t-il une compagnie de formée pour la construire ?

M. SUTHERLAND : Oui.

M. MONTAGUE : Avant que cette clause soit adoptée, je crois que nous devrions recevoir une déclaration de principes. Le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait nous dire si le gouvernement a l'intention de se livrer à l'établissement de lignes concurrentes pour les villages et les villes, car c'est là tout ce qui peut justifier cette subvention pour ces sept milles de voie ferrée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne dis pas que nous voulions faire de l'aide donnée pour l'établissement de lignes de concurrence, une application spéciale d'un système régulier ; mais quand le cas se présente d'une petite ligne de chemin de fer telle que celle-ci, je ne crois pas que ce soit un obstacle bien fort à l'application que de dire : Vous ne faites qu'établir une ligne de concurrence. Je crois qu'il est juste que, dans certaines circonstances, la concurrence soit établie au moyen d'une légère subvention de \$3,200 du mille, quand les gens sont disposés à verser leurs fonds pour la construction d'un chemin de fer qui doit coûter peut-être de \$10,000 à \$12,000 de plus. Je ne crois pas qu'il serait sage de la part d'un gouvernement d'établir une règle arbitraire à l'effet qu'il ne devra dans aucunes circonstances, donner de l'aide à une entreprise de ce genre.

M. MONTAGUE : Alors, je ne comprends pas d'après quel principe le ministre a agi, car il a refusé d'aider le chemin de fer Rivière Détroit et Lac Érié.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET C'est là une ligne parallèle.

M. MONTAGUE : C'est une ligne parallèle sur une longue étendue dans certaine région, mais elle développe une autre région considérable, et devient enfin une ligne directe donnant de grands avantages à cette partie du pays. De plus, le raisonnement du ministre des Chemins de fer et Canaux n'est pas solide. Il dit qu'il n'y a pas d'objection à l'appropriation d'une somme considérable d'argent pour l'établissement d'une ligne de concurrence dans cette région. L'honorable ministre n'était pas en cette Chambre quand elle a voté une somme considérable d'argent pour l'établissement d'une ligne de concurrence pour cette même région. Ce parlement a aussi alloué une très grosse somme d'argent pour faire pénétrer des chemins de fer de concurrence jusqu'à cette région. Le Canadien du Pacifique a reçu un bonus pour sa ligne entre London et Windsor, et cette voie traverse cette section de part en part ; cependant, c'est dans ces parages que l'on veut établir une ligne de concurrence.

A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée est du Richelieu pour 24 milles de sa voie ferrée, d'Iberville à Saint-Thomas, frontière du comté de Missisquoi, province de Québec.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (M. Tarte) : Cette voie reliera Iberville à la frontière américaine, et traversera l'un des districts les plus fertiles de la province de Québec, qui a été

privé depuis longtemps des avantages d'un chemin de fer. Elle est longue de 24 milles, et je suis très reconnaissant à mon honorable collègue de ce qu'il a subventionné cette ligne qui traverse mon comté.

M. FOSTER: Je félicite le comité du grand nombre de renseignements qu'on lui fournit. Toutefois, si nous n'obtenons pas de renseignements, nous avons été témoins des saluts et félicitations mutuelles d'un ministre à un autre, pour avoir soigné les intérêts de leur collègue respectif.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Les ministres de ce gouvernement s'entendent toujours bien ensemble.

La clause est adoptée.

A la Compagnie du chemin de fer de Portage-du-Fort et Bristol, pour 15 milles de sa voie ferrée, s'étendant à un endroit à ou près de Shawville, dans le comté de Pontiac.

M. FOSTER: Tâchons d'obtenir du ministre des Chemins de fer et Canaux une explication de cela.

M. POUPORE: C'est un embranchement très important, qui servira à alimenter le chemin de fer Pontiac et jonction du Pacifique, et dont ce chemin de fer a grand besoin. Il reliera Shawville, un village prospère du comté de Pontiac, avec un autre village florissant au Portage-du-Fort. Il développera une carrière de marbre très importante à cet endroit, ainsi que d'autres dépôts de minerais divers. Cette subvention a été promise par le gouvernement précédent, et le ministre des Chemins de fer et Canaux a eu la bonté de l'inclure dans les présentes résolutions, parce qu'il a compris que le comté avait droit à cette ligne; qu'il me permette de le remercier de l'avoir aidé dans cette mesure.

Pour un chemin de fer s'étendant à un point à où près de Windsor-Junction, sur le chemin de fer Intercolonial, au Upper-Musquodoboit, sur une distance de 40 milles.

M. FOSTER: Est-ce là un nouveau chemin?

Le MINISTRE DES FINANCES: Oui, c'est un chemin gagnant Upper-Musquodoboit, localité très prospère du comté de Halifax, partant de Windsor-Junction, ou près de là, sur le chemin de fer Intercolonial et traversant une bonne contrée agricole, et c'est une partie du pays où les chemins de fer font complètement défaut.

M. FOSTER: Est-ce qu'il y a des ponts considérables?

Le MINISTRE DES FINANCES: Non.

M. FOSTER: Upper-Musquodoboit est-il aussi important que Liverpool?

Le MINISTRE DES FINANCES: Lorsque je représentais le comté de Halifax à la législature, je croyais qu'il n'y avait pas de localité plus importante que Musquodoboit. Aujourd'hui que je représente le comté de Queen, je crois qu'il y a peu d'endroits plus importants que Liverpool.

M. FOSTER: La reconnaissance des faveurs ne portera-t-elle pas l'honorable ministre à mettre dans le budget de l'année prochaine un crédit

pour la construction d'un bureau de poste à Musquodoboit?

Le MINISTRE DES FINANCES: Cet endroit mérite tout ce que vous pouvez lui donner.

Pour un chemin de fer de Sunny-Brae à Country-Harbour, et delà à Guysboro', dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 65 milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Nous nous proposons de faire un léger changement. Je propose de retrancher les mots "et de là" de la première ligne et de les remplacer par les mots "d'un point partant du chemin de traverse de Country-Harbour ou près de là."

M. FOSTER: Quelle sera la longueur totale?

M. FRASER (Guysboro'): La longueur du chemin dépassera 65 milles. On a fait un arpentage de Sunny-Brae à Country-Harbour. Une subvention a été accordée par l'ex-gouvernement depuis le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Sunny-Brae, ainsi que pour cinq milles du chemin à construire. Une compagnie a offert de construire ce chemin jusqu'à Country-Harbour, où il y a un port très important sur le littoral méridional de la Nouvelle-Ecosse, avec un embranchement depuis le chemin de traverse de Country-Harbour jusqu'à Guysborough.

L'item tel qu'amendé est adopté.

Pour un chemin de fer à partir de Port-Hawkesbury, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Port-Hood et Broad-Cove, 53 milles, pour 53 milles de son chemin de fer, au lieu de la subvention accordée par l'Acte 57-58 Victoria, chapitre 4, 25 milles à voter de nouveau.

M. GILLIES: Le gouvernement a-t-il quelque proposition au sujet de cette ligne?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Non.

M. GILLIES: Jusqu'à quel point du côté du nord le gouvernement a-t-il l'intention de subventionner ce réseau, car je crois que l'on se propose de le prolonger depuis Hawkesbury jusqu'à Broad-Cove, distance de 53 milles?

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding): Les promoteurs de ce chemin s'attendaient à prolonger le chemin jusqu'à Margaree et Chéticamp, mais nous croyons qu'un subside accordé pour 53 milles de chemin conduisant à Broad-Cove, permettrait de commencer les travaux. Le terminus de ces chemins est ordinairement un peu plus éloigné. Le gouvernement n'est pas obligé de donner de subside pour ce prolongement, mais si la compagnie construisait ce chemin jusqu'à Broad-Cove je ne vois aucune raison qui l'empêcherait d'avoir plus tard ce prolongement. Mais pour le moment, le gouvernement ne veut pas s'engager à faire plus que ce que comporte la résolution.

M. GILLIES: Le gouvernement n'est saisi d'aucune proposition à cet égard?

Le MINISTRE DES FINANCES: Non, je ne le crois pas.

M. FOSTER: Mais cela me semble provoquer une proposition. Je suppose que si cette résolution est adoptée, il faudra payer en entier les \$6,400 pour traverser cette partie du pays.

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

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne crois pas que la construction de ce chemin entraîne beaucoup de dépenses ; il longe le littoral depuis le détroit de Canso, et ainsi de suite.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce qu'une subvention n'a pas été votée pour un chemin allant d'Orangedale à Sydney ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, c'est un autre projet.

M. BORDEN (Halifax) : Je me demande si ce chemin ne fera pas concurrence à l'autre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce chemin a une tout autre direction, Orangedale étant une station de l'Intercolonial. Ils se raccorderont, je crois, à Broad-Cove.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, à Mabou.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai que peu de renseignement au sujet de ce chemin de fer ; mais il me semble que l'ex-gouvernement provincial avait examiné attentivement l'autre chemin, et il est bien probable, pour cette raison, que le ministre des Finances le connaît très bien. Je crois que le chemin s'imposait au gouvernement provincial, et des contrats ont été signés pour le construire, mais pour une raison quelconque, ces contrats n'ont pas été exécutés. Il me semble que ce chemin fera concurrence à l'autre. Et s'il en est ainsi, la question mérite qu'on l'étudie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Jusqu'à ce qu'ils atteignent Mabou, ces deux chemins ne se feront pas concurrence. De là, ils traversent le même pays. L'honorable député de Halifax (M. Borden) avait raison en disant qu'un contrat avait été signé pour la construction d'un chemin d'Orangedale à Broad-Cove. Bien que l'entreprise n'ait pas réussi, la population de cette localité désire la construction de ce chemin ; cependant, dans le moment l'on ne demande pas de le commencer tout de suite. La compagnie pourra-t-elle réaliser ce projet, je l'ignore, mais dans le temps il lui était impossible de continuer les travaux.

M. GILLIES : Vu que c'est le seul item qui se rapporte à cette partie du partie du pays que j'habite, je signalerais un autre chemin de fer dont s'est occupé l'ex-gouvernement et pour lequel un subside a été voté, et qui, je le vois avec peine, n'est pas mentionné dans ces résolutions. Je veux parler du chemin reliant Canso à Louisbourg, *via* Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton. Le ministre des Finances, je crois, connaît très bien cette contrée, parce qu'il l'a parcourue une couple de fois. Il conviendra avec moi que cette contrée est une partie très importante de l'est du Canada. La distance de Canso à Louisbourg est de quatre-vingt-dix milles, et le chemin projeté traverse un territoire réputé comme très riche en matériaux.

En 1894, des subventions ont été accordées à la première partie de ce chemin, de Hawkesbury à Saint-Pierre, distance de trente milles, soit un tiers de tout le chemin, avec promesse, de la part du gouvernement, d'accorder la balance des sub-

M. FOSTER.

sidés à mesure qu'ils seraient nécessaires. Un contrat a été signé pour la construction de ce chemin, mais vu certaines difficultés financières, les travaux n'ont pas été exécutés. Je vois avec peine que le système suivi à ce sujet par l'ex-gouvernement a été abandonné par la présente administration lorsqu'elle a préparé ces résolutions. J'ai eu le plaisir avec d'autres, de voir récemment le ministre des Chemins de fer et Canaux, et je lui ai demandé d'insérer au budget des subsides pour cette ligne, mais il m'a répondu que la session était trop avancée pour s'en occuper, et, subséquemment, il a proposé à la Chambre des résolutions au sujet d'autres chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La chose avait déjà été décidée.

M. GILLIES : Sans doute, la chose avait été décidée avant que ces questions fussent soumises à l'attention du ministre. Or, puisque c'est une ligne des plus recommandables, qui profitera à une population d'environ 30,000 ou 35,000 âmes, aujourd'hui sans chemins de fer et à qui il est impossible de sortir de cette partie du pays en hiver, et vu que c'est une contrée très riche sous le rapport des produits des minéraux, de la pêche et autres, je demanderai à l'honorable ministre de s'intéresser à cette voie ; et j'espère que l'année prochaine, lorsqu'il préparera ses résolutions au sujet des chemins de fer, il n'oubliera pas cette ligne importante. J'aimerais que le ministre des Chemins de fer et Canaux me déclarât s'il va s'occuper de cette question l'année prochaine, vu qu'il ne peut pas le faire pendant la présente session.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Gillies) et les autres messieurs intéressés dans le chemin ont fait leur demande trop tard pour qu'il me fût permis de l'examiner durant la présente session. Il est très vrai que de nouvelles résolutions ont été soumises après qu'il m'eût parlé de la question, mais ces résolutions avaient trait à des décisions déjà prises, et il avait aussi été décidé que nous n'examinerions pas d'autres demandes de subsides.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un chemin que je connais un peu et auquel j'ai porté un très vif intérêt. Lorsque je faisais partie du gouvernement provincial, j'ai passé un contrat avec une compagnie pour la construction d'une section de cette ligne entre le détroit de Canso et Saint-Pierre, dans le comté de l'honorable député (M. Gillies), mais, malheureusement, cette entreprise n'a pas non plus réussi. L'entrepreneur, pour des raisons que je n'ai jamais connues, n'a pas continué l'entreprise. Je n'ai pas eu de communication avec lui depuis longtemps. Si l'entrepreneur avait été en état de faire une proposition au gouvernement, je crois qu'il aurait eu une chance raisonnable de succès, mais les promoteurs n'ayant fait aucune représentation, il ne nous a pas été permis d'examiner l'entreprise avant que la politique du gouvernement relative aux chemins de fer eût été adoptée.

M. GILLIES : Durant la dernière session, lorsque l'honorable ministre des Finances faisait partie de la Chambre, une loi constituant en corporation une nouvelle compagnie a été adoptée, comprenant ce territoire, et des représentants de cette compa-

gnie se sont adressés au gouvernement, mais ce dernier n'avait pas inséré de subvention pour cette ligne. J'aimerais demander au ministre des Finances, car il est le seul ministre de ma province, quelle sera son opinion au sujet de cette ligne à la prochaine session ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Notre règle est de ne pas faire de promesses pour la prochaine session. Mais, en ce qui me concerne personnellement, je crois que la population du pays, connaissant ce que j'ai fait dans le passé, se fiera à moi.

Pour un chemin de fer à partir d'un point situé sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la ville de Liverpool via le village de Caledonia, ou jusqu'au village de Caledonia, via Liverpool, ou pour quelque partie de ce chemin, la distance entière n'excédant pas 62 milles. 35 milles à voter de nouveau.

M. KAULBACK : Je désire demander à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pour l'information de ceux qui résident dans les comtés de Lunenburg et de Queen, à quel endroit ce chemin de fer projeté se reliera au chemin de fer Central dans le comté de Lunenburg.

Il faut espérer que le ministre des Chemins de fer et Canaux ne se propose pas de nuire en aucune manière à la ligne de ceinture déjà projetée et subventionnée, et dont la construction est déjà commencée entre Shelburne, via Indian Gardens, et Caledonia, se reliant au chemin de fer Central à New-Germany. Je désire faire d'autres commentaires sur cette résolution, mais j'attends une réponse de l'honorable ministre à ma question.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je crois que je vais demander au ministre des Chemins de fer et Canaux de me permettre d'être son porte-paroles dans ce cas. La ligne dont parle l'honorable monsieur est un chemin de 75 milles allant de New-Germany à Shelburne, qui a été pris par une compagnie appelée la Compagnie de chemin de fer *Nova Scotia Southern*, dont le promoteur est M. R.-S. Hervey de Brockville. Malheureusement l'entreprise n'a pas réussi. Le présent crédit est demandé de telle manière que si la compagnie sous la direction de M. Hervey est en état de faire ses travaux, le gouvernement pourra accorder la subvention conformément au projet original, pour une ligne allant de New-Germany, en passant par Caledonia, dans le comté de Queen, jusqu'à la ville de Shelburne. Nous sommes en état de traiter avec la compagnie de M. Hervey, s'il peut continuer les travaux. Mais il est juste de dire qu'il y a eu un mécontentement général dans cette partie du pays parce que M. Hervey a manqué de poursuivre son entreprise et l'on n'a pas jugé à propos de lier ce crédit à ce projet en particulier. Le crédit est demandé de telle manière que si la compagnie de M. Hervey n'est pas capable d'exécuter son projet, alors la subvention pourra être affectée d'une autre manière, en partant du même point et allant jusqu'à la ville de Liverpool ou partant d'un point sur le chemin de fer Central, plus près de la côte, disons à Bridgewater, et allant par voie de Mill Village à Liverpool et delà en remontant la rivière jusqu'à Caledonia, nous laissons alors, si la compagnie de M. Hervey ne peut pas exécuter ses travaux, libres de traiter avec une autre compagnie.

M. KAULBACK : Si je comprends bien cette résolution, et je crois que l'honorable ministre des

Finances partagera mon opinion, la population de Liverpool désire vivement se raccorder à un chemin de fer, et elle a certainement droit à quelque chose de cette nature, et je suis avec elle en faveur de ce projet. Or, ce qui peut se faire le plus facilement et le plus avantageusement pour Liverpool, c'est de construire un chemin depuis Indian Gardens jusqu'à Liverpool en suivant la vallée de la rivière Liverpool sur une distance d'environ dix-huit milles seulement. Le but de la population de Shelburne, de Queen et de Lunenburg, est d'avoir la ligne la plus courte possible depuis Sherburne, pour se relier au chemin de fer Central, à New-Germany dans le comté de Lunenburg, dans le but de la prolonger directement de New-Germany via New-Ross jusqu'à Halifax avec raccourcement avec Chester, Chester-Basin et Hibbert's-Cove. Ce chemin projeté passe à travers un pays d'excellent bois, bien adapté à la culture, et bien arrosé par de magnifiques lacs et rivières abondant en poisson et attrayantes pour les sportsmen et les touristes, de sorte que ce chemin lorsqu'il sera construit jusqu'à Halifax raccourcira la distance entre Halifax et Boston, par les bateaux de Yarmouth à Boston, de cinq heures comparé à tout autre chemin, et offrant en même temps le moyen de transport le plus confortable, le plus attrayant et comme je viens de le dire le plus court entre Boston et Halifax. Je ne m'oppose certainement pas à la résolution telle que présentée pourvu qu'elle ne nuise pas à la ligne de ceinture entre Sherburne et New-Germany via Indian Gardens et Calédonia.

Pour un chemin de fer à partir de la station Brookfield sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Eastville, 30 milles. A voter de nouveau.

M. ELLIS : Où est ce chemin ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est un chemin de fer dans le haut de la vallée de la rivière Stewiacke, dans la Nouvelle-Ecosse. C'est une subvention à voter de nouveau pour un projet qui a été entrepris par une compagnie appelée la Compagnie du chemin de fer *Midland*. Elle n'a pas encore entrepris cette partie du chemin. Eastville se trouve sur la Stewiacke.

M. FOSTER : Mon honorable ami, le ministre des Finances, paraît n'avoir eu aucune difficulté avec ses collègues. Je crois que la Nouvelle-Ecosse a entre un million et un million et demi de dollars. Il ne paraît pas rester une seule fissure dans la Nouvelle-Ecosse qui ne soit couverte au moyen d'un chemin de fer.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je voudrais bien qu'il en fût ainsi, mais je peux assurer mon honorable ami qu'il reste encore un bon nombre de fissures.

A la Compagnie du chemin de fer le Grand Tronc, une subvention pour la reconstruction et l'élargissement du pont Victoria, sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal, 15 pour 100 du montant y dépensé, n'excédant pas \$300,000.

M. FOSTER : Je désire demander au ministre des Chemins de fer et Canaux si le gouvernement a décidé d'accorder 15 pour 100 sur le renouvellement de tous les ponts déjà construits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les circonstances dans le présent cas sont absolument exceptionnelles. Il faudra dépenser

une très forte somme d'argent pour la reconstruction, pas tant pour le renouvellement que pour l'agrandissement et le prolongement de ce pont. On nous informe qu'il faudra environ deux millions pour agrandir ce pont. En premier lieu, il recevra une autre voie de chemin de fer; puis on posera deux voies pour des tramways, et il y aura aussi un chemin pour les voitures, et un autre pour les piétons. Dans son ensemble, le pont sera comparative-ment neuf. Il va sans dire que les culées resteront les mêmes, mais qu'elles seront agrandies, et la superstructure sera absolument neuve.

M. MONTAGUE: Avant d'adopter ces subventions item par item, j'espère que le comité ne trouvera pas injuste de ma part, vu que j'ai été absent si longtemps, si je dis juste un mot sur un sujet qui a été étudié, et ce sera un mot bref, en justice pour certaines personnes qui ont été attaquées à ce propos. Je veux parler de la ligne à laquelle on propose de donner une charte depuis la contrée de la Kootanie jusqu'à la côte. Pour mettre le comité et le pays en possession des faits de la cause, et afin, il me semble, de rendre justice à un certain nombre de gens qui ont été très violemment attaqués par la presse et de l'opposition et du gouvernement, il me sera nécessaire de dire quelques mots sur l'histoire de la question. Depuis la Kootanie jusqu'à la côte, deux groupes différents de promoteurs ont proposé de construire un chemin de fer. L'un proposait, d'après ce que je comprends, de construire de Nelson à Vancouver; l'autre proposait de construire un chemin peut-être pas sur toute la distance, mais sur une partie de la distance avec éventuellement l'intention de couvrir toute la distance par cette même route. Lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux est allé sur la côte et a parcouru la contrée, il a recueilli les renseignements qui ont été sans doute précieux pour le gouvernement et pour la Chambre, parce que personne ne peut parcourir cette partie du pays sans en revenir avec des idées beaucoup plus larges et sans recueillir beaucoup de renseignements, qui doivent lui être utiles. Ces promoteurs, une partie représentant la Compagnie du chemin de fer Victoria, Vancouver and Eastern, et l'autre, représentant l'entreprise rivale, demandèrent une audience au ministre des Chemins de fer et Canaux, qui la leur accorda. Ils présentèrent chacun leurs vues sur l'excellence de chacun de leurs projets, et ils présentèrent ces vues pour s'assurer la toute-puissante influence du ministre des Chemins de fer et Canaux en faveur de la charte que chaque groupe se proposait de demander au parlement. Le ministre des Chemins de fer et Canaux s'aperçut que la rivalité entre les deux groupes pourrait faire tort au projet, et il proposa, c'était je crois une très sage proposition, que ces deux groupes de promoteurs unissent leurs efforts pour s'assurer d'une charte pour cette route à travers les montagnes Hope, attirant, comme ils le croyaient, le trafic du district de la Kootanie vers les villes de la côte, Victoria, Vancouver et New-Westminster.

Le conseil donné par le ministre des Chemins de fer et Canaux a été considéré par ces deux partis de promoteurs comme un sage conseil, et ils l'adoptèrent. Les gens qui venaient de Victoria étaient principalement représentés par le docteur Milne, qui réside à Victoria et qui est un citoyen éminent de la côte. Dans cette forme fusionnée, ils vinrent à Ottawa dans le but d'obtenir une charte. Je ne

M. BLAIR.

vais pas parler de ce qui s'est passé ici, parce que étant absent, et ne recevant les journaux que par occasion, je n'ai aucune connaissance quelconque sur l'histoire de l'affaire. Mais on a accusé ces gens dans les journaux d'être des brocanteurs de chartes. Je vois que quelques journaux conservateurs aussi bien que quelques journaux libéraux ont demandé au gouvernement d'adopter une loi qui supprimerait ce brocantage de chartes comme ils l'appellent, et disant qu'ils s'efforceraient d'obtenir cette charte pour leur propre profit et bénéfice. Je ne connais rien du tout du marché que proposaient les gentlemen représentant ici ce syndicat; je ne connais rien de l'affaire qu'ils proposaient et qui fut acceptée et ensuite rejetée, ou aucune autre chose, mais je veux dire ceci, que les gens de Vancouver, qui, à la suggestion du ministre des Chemins de fer et Canaux, sont venus ici, ne sont pas des brocanteurs de chartes en aucun sens du terme. Ils se sont seulement joints aux gens de Victoria, parce qu'ils sentaient qu'ils auraient un succès plus certain dans leurs efforts pour obtenir une charte. Je dis de plus qu'ils y ont mis de leurs propres deniers, et il y a parmi eux un bon nombre des plus honorables citoyens de Vancouver, pour payer le relevé de cette route. Ce ne sont pas des gens qui veulent retirer un seul dollar de la vente de la charte. Ils refuseraient d'accepter un seul dollar provenant de la vente de la charte et ils m'ont demandé en justice pour eux de faire cette déclaration sur le parquet de cette Chambre, si j'arrivais ici avant la prorogation du parlement, et je la fais avec plaisir. Je désire dire ceci encore de leur part. Quelques-uns d'entre eux sont des libéraux, et quelques autres, des conservateurs. Je veux dire qu'ils ne voulaient accepter aucune proposition quelque avantageuse pour eux privément, individuellement ou collectivement, qui ne leur donnât pas un chemin de fer de la Kootanie à la côte. Je ne connais aucune de ces personnes qui se sont réunies dans le but d'obtenir une considération, et ils ne font aucun trafic ainsi qu'ils me l'affirment eux-mêmes. Ils ont mis leurs propres deniers dans l'entreprise, et ils sont prêts à en mettre davantage s'ils le peuvent pour connaître la possibilité de construire la route à travers les montagnes Hope jusqu'à Vancouver. Je crois qu'il est très regrettable au point de vue canadien, au point de vue des villes de la côte du Canada, qu'on n'ait pas accordé un peu d'aide pour la construction de ce chemin depuis la Kootanie jusqu'à la côte. Rossland et Sandon sont des villes qui accusent beaucoup de progrès et une grande activité.

Bien que ce soient des villes canadiennes, elles renferment une population américaine considérable, et elles ne s'opposent pas autant à faire le commerce avec Spokane et les villes du sud de la frontière que l'est la population du littoral et des autres parties de la Colombie-Anglaise. Ce qui intéresse cette dernière, c'est la prospérité des villes du littoral. Le gouvernement devrait le plus tôt possible voir à diriger du côté des villes côtières du Canada, le commerce de ce qui devra être la partie la plus riche de la confédération, car les honorables membres du gouvernement savent bien qu'une fois que le commerce aura pris le chemin du sud, il sera difficile de le ramener du côté du Canada en construisant alors une voie ferrée.

Il m'importe peu de savoir qui construira le chemin. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique rend aujourd'hui de grands services par

son chemin et par ses steamers. Qu'elle construise cette voie si vous le voulez ; qu'une autre compagnie canadienne la construise si vous l'aimez mieux ; mais, à mon avis, le gouvernement devrait avoir pour système d'aider à la construction de lignes qui porteront le commerce des parties les plus riches de l'une des plus riches provinces de la confédération dans des villes établies sur le sol canadien, et dont la population se compose de Canadiens intéressés au Canada dont le parlement vote ces deniers destinés à la construction d'un chemin de fer.

Résolutions rapportées.

PREMIÈRE LECTURE.

Bill (n° 151) pour autoriser l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer mentionnées.—(M. Blair).

LOI RELATIVE AUX POSTES.

M. FOSTER : Il est une heure, et je ne suppose que l'on va nous garder ici plus longtemps.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Appelez l'article n° 2.

M. FOSTER : Je demanderai au chef de la Chambre (sir Richard Cartwright) s'il veut réellement nous garder ici plus longtemps. Nous sommes ici depuis onze heures, ce matin, et nous siégeons ainsi depuis dix jours, et l'on ne peut pas nous demander de faire des choses impossibles pour satisfaire un ministre qui pense d'une manière différente. Je sais que la Chambre désire que nous levions la séance.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Samedi, la Chambre s'est réunie en comité pour examiner le bill, et le chef actuel de la gauche a pris une attitude qu'il a probablement trouvée bonne, mais dont l'objet était évident pour tout le monde. Les honorables membres de la gauche ont gaspillé quatre heures à parler pour faire de l'obstruction, les yeux sur l'horloge, jusqu'à minuit, samedi. Il s'agit de savoir si la minorité va régler ou non la besogne de la Chambre, ou si, au sujet d'une question simplement ministérielle, on va lui permettre d'arrêter les affaires du ministère. Si l'honorable député et ses collègues s'étaient appliqués à faire un examen raisonnable de la législation, ce serait autre chose. Mais ils ont parlé de sujets on ne peut plus étrangers à la question, pour faire passer le temps, pour arriver à minuit et empêcher que la besogne ne se fasse. Il croyait, je suppose, que cela empêcherait le projet d'être adopté. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a annoncé alors, et je crois pouvoir annoncer sûrement, que le gouvernement n'a pas l'intention de confier la direction de ses affaires à une minorité, ni de permettre que l'on adopte des méthodes contraires aux règlements pour empêcher que la besogne ne soit conduite raisonnablement.

Si l'ex-ministre des Finances désire une discussion loyale, s'il croit qu'il n'est pas raisonnable de continuer les débats à cette heure de la nuit, et qu'il soit disposé à discuter honnêtement le projet de loi, et, après une discussion raisonnable, à laisser le gouvernement appliquer ses idées, par l'adoption du bill, c'est bien ; mais si l'on doit continuer à

faire de l'obstruction au sujet de cette législation, le gouvernement n'a pas d'autre chose à faire qu'à procéder comme il a le droit de procéder. S'il s'agit d'une question de résistance, je suppose que les membres de la droite sont aussi capables de résister que ceux de la gauche, et ils sont décidés, ce soir ou un autre soir, d'adopter ce bill, car le gouvernement a la majorité.

La législation a été discutée à fond, les principes en sont bien compris, et cinq minutes devraient suffire pour la compléter, à moins que l'on ne veuille avoir recours à la vieille tactique. Des projets de loi des plus importants ont été étudiés en cette Chambre à une heure encore plus avancée ; il s'agit ici d'un bill d'une importance très considérable pour le département, et si l'on n'a pas recours à l'obstruction, la simple application de la décision du gouvernement ne prendra pas plusieurs minutes. Toutefois, si l'opposition à l'intention d'enlever la législation, et que son obstruction la mène jusqu'au matin, elle en sera responsable.

L'ex-ministre des Finances n'a pas besoin de dire qu'il est tard pour continuer son obstruction. Mais s'il a l'intention de continuer ainsi, nous pouvons discuter la question autant dans un temps que dans l'autre. Je ne crois pas que l'on soit justifiable d'empêcher que ce bill ne soit pas adopté maintenant. Je propose donc que la Chambre se forme en comité général pour étudier le bill.

M. FOSTER : Je n'entreprendrai pas une lutte de mots avec mon honorable ami.

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : Je suis très peiné, mais je ne crois pas que cette discussion soit conforme aux règlements.

M. FOSTER : Je ne suppose pas que l'Orateur veuille m'empêcher de parler.

M. l'ORATEUR-SUPLÉANT : La Chambre peut se former en comité, et la discussion aura lieu.

M. FOSTER : Avant que la Chambre se forme en comité, je désire faire un appel à mon honorable ami qui, pour le moment, est le chef du gouvernement. Je ne perdrai pas un seul instant à discuter avec l'honorable ministre qui vient de reprendre son siège. Je me repose simplement sur le bon sens de la Chambre, et je demande si nous devons rester ici plus longtemps, à cette période de la session et à cette heure du matin, et je crois pouvoir en appeler avec confiance à mon honorable ami et lui dire qu'il est temps maintenant de lever la séance et de gagner nos foyers.

Le DIRECTEUR DU COMMERCE : Mon honorable ami ne se propose pas, je suppose, de faire simplement de l'obstruction à cette législation, mais il désire la discuter loyalement.

M. FOSTER : On m'a beaucoup accusé de vouloir créer des embarras, ce soir...

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Une obstruction des plus évidentes.

M. FOSTER : Sans raison ni justification.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je vous ai vu organiser l'obstruction.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut être insolent. Qu'il le soit, s'il le désire.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Régions ce malendu. Je suis parfaitement sûr que si l'honorable chef de la gauche dit qu'il n'a pas l'intention d'entraver délibérément cette législation, mais simplement de la critiquer.....

M. FOSTER : Je ferais tout pour préparer les voies à la clôture de la séance, tout, excepté dire des choses qui ne sont pas vraies. Je dirai que c'était notre opinion, de ce côté-ci de la Chambre, que ce bill avait déjà été virtuellement retiré; nous croyons qu'il aurait dû être retiré. Je ne saurais dire qu'il n'y aura pas une très longue discussion sur ce bill s'il est de nouveau amené sur le tapis. L'opposition a le droit de le discuter. Je ne crois pas que l'on désire en entraver délibérément l'adoption.

Je propose que la séance soit levée.

La motion est rejetée, et la Chambre se forme de nouveau en comité.

(En comité.)

M. FOSTER : Je ne désire certainement pas faire un discours de huit ou dix heures, ce soir; physiquement, je ne suis pas en état de le faire. Je considère que ce n'est là qu'une tentative de terroriser une Chambre fatiguée et épuisée, et je proteste encore des plus énergiquement.

Personne n'accepterait la proposition faite par le directeur général des Postes—et je n'ai pas l'intention de l'accepter—proposition portant que je dois m'engager à arrêter l'obstruction et à adopter ce bill. Ce n'est pas ainsi que l'on vient à bout de faire adopter un bill que la Chambre, et ce n'est pas ainsi qu'un homme doit parler à d'autres membres de la Chambre. J'espère cependant et je le demande avec instance à mon honorable ami qui dirige la Chambre—qu'il n'obligera pas cette Chambre à cela.

Le **MINISTRE DU COMMERCE** : Tout ce que je dirai à l'honorable député, c'est ceci : Il admettra, j'en suis sûr, que c'est un bill d'une immense importance pour le département, un bill réellement nécessaire, comme me le dit mon honorable ami, à l'administration de son département, et pour lui permettre de réaliser les économies que nous désirons tous voir réaliser. Nous n'objectons pas le moins du monde à toute critique loyale et raisonnable de ce bill; mais, assurément, l'honorable député peut nous donner une idée de la durée de la critique. Il peut avoir toute la journée de demain pour la critiquer, s'il le désire; mais il devrait y avoir un accord quelconque. Il n'est pas raisonnable de chercher à empêcher l'adoption du bill. Il est parfaitement juste de le discuter, mais non pas de chercher à en empêcher l'adoption.

C'est une législation extrêmement importantes pour la bonne administration du département, ainsi que mon honorable ami en assure la Chambre.

J'insisterai auprès de mon honorable ami pour qu'il se conforme aux désirs de l'honorable monsieur, car la Chambre est en séance depuis onze heures, mais, toutefois, ce bill a été soumis à la Chambre deux ou trois fois et aucun projet n'a été fait, et je demande à l'honorable député de donner quelque assurance qu'il ne prendra pas un temps déraisonnable.

M. FOSTER.

M. FOSTER : Il nous est impossible de faire de promesses relativement au temps, mais nous ferons du bill la critique raisonnable que nous jugerons nécessaire. L'une des parties du bill est surtout condamnable; c'est la disposition qui a trait aux entreprises. Nous ne sommes pas disposés à l'approuver, et nous avons l'intention de la combattre aussi vigoureusement que possible. L'autre partie n'est pas aussi répréhensible.

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** : L'honorable député dit que l'autre partie n'est pas aussi répréhensible. S'il y a là un indice de désir de compromis, je suis prêt à rencontrer l'honorable député sur ce terrain. Je lirai, si vous voulez me le permettre, le rapport d'un homme dont l'opinion aura quelque poids.

M. FOSTER : L'honorable ministre pourra lire cela demain.

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** : Je dois avoir un compromis sur le sujet. Tous les jours, ce bill a été soumis au comité et discuté. Samedi soir, les honorables membres de la gauche ont parlé de huit heures à minuit dans le but évident de prolonger le débat jusqu'à minuit, alors que la Chambre serait obligée de lever la séance, sans que rien ait été décidé. L'honorable député a fait une proposition qui semblait très raisonnable, mais dès que j'eus fait la recommandation....

M. FOSTER : Voici la proposition : Supprimez votre clause relative aux entreprises et laissez les choses dans l'état où elles étaient depuis de nombreuses années, et nous ferons une critique assez raisonnable de l'autre partie et nous l'adopterons de la manière ordinaire.

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** : Je ne sais pas ce que vous dire l'honorable député lorsqu'il dit "de la manière ordinaire."

M. FOSTER : Je ne promettrai pas sur le conseil d'un homme quelconque que nous discuterons une chose cinq ou dix minutes, ou une heure. Ce que je dis, c'est que nous la discuterons raisonnablement.

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** : J'ai quelque raison de chercher à opérer un compromis. La façon dont j'ai été traité me fait désirer une entente explicite; et pour prouver que je n'agis pas sans quelque justification, je vais lire un document sur la question.

M. FOSTER : Si vous voulez en arrivez à un arrangement renoncez au document et venons-en à un arrangement, et regagnons nos foyers. Il sera jour, et vous parlerez encore à ce sujet.

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** : L'impression de l'honorable député relativement à l'arrangement est si vague qu'il ne sait pas ce que je veux dire.

M. FOSTER : Si j'étais de l'autre côté de la Chambre et dans la position du directeur général des Postes, je consentirais volontiers à m'en remettre à mon chef.

Le **DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES** : Mon chef et moi nous nous entendons parfaitement

l'un l'autre ; il en est ainsi des autres membres du cabinet. La conclusion à laquelle nous sommes arrivés, c'est que, puisque la gauche a voulu contester le pouvoir de ce gouvernement de conduire ses affaires d'après les méthodes manifestement adoptées samedi soir, nous ne voulons pas dépendre absolument des honorables membres de la gauche relativement à la législation que nous avons l'intention de demander à la Chambre d'adopter. Si l'honorable député veut maintenant arriver à un arrangement au sujet de la disposition à laquelle il objecte, il ne faudra pas plus de cinq ou six minutes pour en finir avec le reste.

M. FOSTER : J'objecte à ce qu'on l'adopte cette nuit.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Pour la gouverner de tous ceux qui désirent la connaître, j'ai l'intention de donner lecture de l'opinion du surintendant en chef et inspecteur de mon ministère, démontrant ce que cette législation. . . .

M. MONTAGUE : L'honorable ministre voudrait-il me permettre de lui poser une question ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Certainement.

M. MONTAGUE : Devons-nous comprendre que ce document que l'honorable ministre désire lire s'applique à la disposition au sujet de laquelle il y a contestation ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Il ne se rapporte pas à cette disposition.

M. MONTAGUE : Si j'ai bien compris l'ex-ministre des Finances (M. Foster), il a dit que si l'honorable ministre voulait renoncer à la clause relative aux entreprises, il laisserait adopter le bill après un débat ordinaire. Et j'ai cru que le directeur général des Postes avait dit : Oui, j'y consentirai ; mais avant cela, je lirai le rapport d'un certain fonctionnaire pour faire voir pourquoi j'ai proposé cette disposition.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je n'ai pas compris que le chef de la gauche avait dit qu'il consentait à continuer ce soir et à adopter le bill.

M. MONTAGUE : Que vous proposez-vous de faire ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'ai l'intention de continuer l'examen du bill, et si la partie de la législation que l'on dit non répréhensible est approuvée par le comité, je considérerai très favorablement la demande de l'ex-ministre des Finances au sujet de la disposition n° 2.

M. MONTAGUE : Le rapport que l'honorable ministre se propose de lire se rapporte-t-il à la disposition n° 2 ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Non, il se rapporte aux autres articles du bill, lesquels ne sont pas répréhensibles d'après le chef de l'opposition.

M. MONTAGUE : L'honorable ministre ne comprend pas. Si je comprends bien, la proposition

de l'ex-ministre des Finances comportait que si le directeur général des Postes abandonnait la disposition répréhensible et laissait ce bill suivre le cours ordinaire de la législation, et n'obligeait pas la Chambre à siéger jusqu'au jour, il consentirait à le discuter de la manière accoutumée, mais l'honorable ministre propose maintenant de continuer, que nous le voulions ou non, en lisant un rapport qui fait partie du débat.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Si le reste du bill prête à si peu d'objection, il ne faudra que quelques minutes pour l'adopter.

M. FOSTER : L'honorable ministre devrait comprendre le sentiment de la Chambre. Les députés désirent regagner leurs foyers. Ils ont siégé assez longtemps. Nous aurons assez de temps demain pour examiner le bill. J'ai fait une proposition aussi claire que possible, et tout le monde la comprend, sauf le directeur général des Postes. Je sais que le chef de l'honorable ministre la comprend, et je lui demande si ce n'est pas une proposition juste et raisonnable, et si nous ne devrions pas lever la séance.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je demanderai à mon honorable ami de vouloir bien accepter la proposition du chef de l'opposition, vu que la Chambre a incontestablement fait beaucoup de besogne. Si je comprends bien, le chef de l'opposition a promis qu'il n'y aurait qu'un débat raisonnable.

Le comité lève la séance et rapporte progrès.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 1 heure et 10 minutes du matin (mardi).

CHAMBRE DES COMMUNES

MARDI, le 29 juin 1897.

L'ORATEUR ouvre la séance à onze heures.

PRIÈRE.

SUBSIDES (BILL).

Le bill (n° 150) pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent requises pour faire face à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant respectivement le 30 juin 1897 et le 30 juin 1898, et pour autres fins se rattachant au service public, est lu la deuxième et troisième fois et adopté.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 151) pour autoriser l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées, est lu la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

Résolution 1,

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (M. Blair) : Conformément à ce que j'ai annoncé hier soir, je me propose de présenter un amendement au premier article du bill, amendement qui, à mon avis, fera disparaître les doutes qui se sont peut-être élevés relativement à la signification exacte de l'article. Cette partie, telle qu'amendée, sera conçue ainsi :

L'expression "coût" employée dans la présente résolution signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable et devra comprendre le montant dépensé pour tout pont jusqu'à mais n'excédant pas \$25,000, formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée et ne recevant aucun autre bonus, mais ne devra pas comprendre le coût du matériel du chemin de fer, ni le coût des terminus ou droit de passage du chemin de fer dans toute cité ou ou ville constituée en corporation.

L'amendement est adopté.

Résolution 7.

M. FOSTER : Avant que le bill soit rapporté, j'aimerais demander au ministre des Chemins de fer et Canaux, quel est le chiffre, au taux minimum de \$3,200 le mille, des subventions votées ici, d'abord, relativement aux crédits votés de nouveau, et, en second lieu, relativement aux nouveaux crédits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crains qu'il ne me soit impossible, dans le moment, de fournir ces renseignements à l'honorable député.

M. FOSTER : Puisque l'honorable ministre n'a pas ce renseignement, s'il veut faire préparer ce renseignement et le produire ici avant la troisième lecture, je n'objecterai pas à laisser adopter immédiatement cet article ; mais avant que le bill soit lu la troisième fois, j'aimerais avoir ces renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je les avais ici, mais j'ai renvoyé une partie de mes papiers au département. Je crois que je pourrai les avoir pour la troisième lecture.

M. FOSTER : Alors, il n'y aura aucun retard, car le ministre peut envoyer chercher les documents à son ministère.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis donner à l'honorable député le chiffre total des subventions comprises dans les crédits à voter de nouveau. C'est \$2,148,128.

M. FOSTER : C'est le chiffre des crédits à voter de nouveau au taux de \$3,200 par mille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je ne me trompe pas—mais j'aurai les chiffres exacts—le montant total sera de \$4,100,000.

M. FOSTER : Cela comprend-il le pont du Grand Trouc de chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela comprend tout.

M. FOSTER : J'aimerais avoir exactement le montant avant la troisième lecture.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, je le donnerai, je n'ai pas l'état que je croyais avoir.

Le comité lève sa séance et fait rapport.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 146) pour autoriser une subvention pour un chemin de fer à travers le Pas-du-Nid-de-Corbeau.—(M. Blair.)

LOI RELATIVE AUX POSTES.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 129) pour amender la loi relative aux Postes.

(En comité.)

M. FOSTER : Je vois que le directeur général des Postes (M. Mulock) n'est pas présent. J'ai à apporter des arguments solides qui n'auront aucune force s'ils ne sont pas adressés directement au directeur général des Postes. Je crois qu'il devrait être ici. J'espère beaucoup convaincre l'honorable ministre ce matin.

Article 126.

M. SPROULE : Il est des plus regrettables, je crois, qu'il nous faille étudier un bill comme celui-ci sans avoir de renseignements au sujet de ce qui doit être fait. Bien que nous ayons demandé des renseignements d'une manière bienveillante, on ne nous en a donné aucun. Nous procédons virtuellement dans l'ignorance. Nous ne savons pas combien de fonctionnaires doivent être employés, ni comment les fonctionnaires seront établis, et tout ce qui se rapporte à ce sujet.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock) : Si le comité s'est bien comporté, je vais essayer de me conduire assez bien.....

M. FOSTER : Si mon ami (M. Mulock) veut me le permettre, je dirai que nous nous conformions à l'arrangement d'hier soir, que les paragraphes 2 et trois sont retranchés, et que le bill est adopté.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : J'aimerais expliquer à mon honorable ami, le chef de la gauche, dans quel état se trouve la question. Il y a une couple de jours, après avoir écouté les critiques que l'on a faites du paragraphe 2, et après avoir réfléchi à la question, je suis arrivé à la conclusion qu'elle contenait quelque force. Je voulais répondre aux désirs de mes honorables amis de la gauche et, dans ce but, j'ai rédigé un amendement qui, à mon avis, doit trancher la difficulté. Je dirai que la loi actuelle est absolument inapplicable. Il faut d'abord donner pendant six mois l'annonce d'une entreprise du transport des malles. Puis, si l'on juge opportun de refuser toutes les offres parce que le chiffre de la soumission est trop élevé, nous ne sommes pas libres d'offrir en une seule fois un autre prix aux soumissionnaires, mais nous sommes obligés de les prendre les uns après les autres, de faire une offre au plus bas soumissionnaire et d'attendre son refus, ou d'accorder un délai raisonnable pour le refus, et de repasser les autres jusqu'à ce que la liste entière des soumis-

sionnaires soit épuisée. S'ils refusent—par exemple s'ils se syndiquent—il vous faut recommencer et parcourir de nouveau toute la liste. Il y a eu dans l'est un cas dont le service public a souffert. Il y a eu un autre cas dans l'ouest, mais j'ai surmonté la difficulté, mais cela n'est pas dû à la loi actuelle. Je ne désire pas le moins du monde détruire le principe des soumissions ; je ne désire pas, non plus, rejeter les soumissions, si l'un des soumissionnaires est prêt à faire le service à un prix raisonnable.

Je propose donc en amendement de retrancher de l'article 2 tous les mots après "concurrence ou," et de les remplacer par les suivants :—

Peut mentionner une somme comme mise à prix pour la dite entreprise, et peut soumettre l'entreprise à la concurrence de tous ceux qui ont soumissionné et de tous autres, cela devant se faire par lettre recommandée envoyée aux dits soumissionnaires et autres, et il ne devra pas s'écouler moins de 15 jours entre la date de l'envoi de la lettre et la réception des soumissions.

C'est-à-dire que si la plus basse soumission n'est pas satisfaisante, je puis dire : "Voici un prix raisonnable, et j'offre encore la chose à la concurrence des soumissionnaires, avec faculté de demander de nouvelles soumissions. Si les soumissionnaires se coalisent comme cela arrive quelquefois, il est inutile de leur offrir l'entreprise, car leurs prix resteront les mêmes ; et si nous ne pouvons pas échapper aux soumissionnaires, il nous faudra annoncer de nouveau, et ce sera encore six semaines de pertes ; cela, avec la première perte de temps, rend l'acte virtuellement inapplicable lorsqu'il s'agit de grandes entreprises. Lorsqu'il s'agit de très petites entreprises, il n'y a aucune difficulté mais lorsqu'il s'agit d'entreprises considérables entraînant des dépenses de \$30,000 pour l'achat du matériel, la loi est inefficace aujourd'hui.

Ce n'est que pour trancher la difficulté du retard que j'ai demandé de faire modifier le statut.

Mon honorable ami (M. Foster) ayant agi avec courtoisie à mon égard, j'agirai de même envers lui, et s'il ne croit pas qu'il soit dans l'intérêt public d'accepter cet amendement de plein gré, je le retirerai pour cette raison. J'accepterai toute proposition raisonnable que fera mon honorable ami.

M. FOSTER : C'est là une nouvelle proposition qui entraînera de la discussion, et nous ne sommes pas disposés à délibérer. La meilleure chose que nous puissions faire, c'est d'accepter la proposition faite hier soir.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Très bien ! je n'insisterai pas. Me permettez-vous de fixer à quatre semaines le délai de six semaines, pour ce qui a trait aux annonces ?

M. FOSTER : Je n'y ai pas d'objection.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Un honorable membre de la gauche a suggéré de réduire à dix années les quinze années mentionnées dans le bill ; je consens à accepter cette recommandation.

M. FOSTER : Je n'y ai aucune objection.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Je désire retrancher le mot "maintenant" de l'article 120, 16e ligne.

M. FOSFER : C'est très bien. L'honorable ministre voudra-t-il maintenant accepter la recommandation que je vais lui faire ?

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Avec plaisir.

M. FOSTER : Je désire que l'article 121 soit ainsi conçu : "Peut-être fait par le gouverneur général en conseil sur la recommandation du directeur général des Postes." Je désire ajouter les mots "par le gouverneur en conseil."

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES : Très bien ! c'est ce que nous avons l'intention de faire.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

TROISIÈME LECTURE.

Bill (n° 130) modifiant de nouveau la loi relative aux administrations publiques.—(M. Mulock.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE MINES DE LA SASKATCHEWAN.

M. SUTHERLAND : Avec la permission de la Chambre, j'aimerais proposer une motion. Il paraît qu'un monsieur de Toronto qui favorisait un bill soumis au comité des chemins de fer et canaux et à la Chambre, a donné au greffier un chèque en paiement des honoraires. Ce chèque n'a pas été payé, et plusieurs semaines se sont écoulées pendant lesquelles il a été donné au faiseur d'en acquitter le montant. C'est, à mon avis, une chose très honteuse pour des avocats ou autres promoteurs de bills de se rendre coupables d'un acte semblable ; et, avec la permission de la Chambre, je propose :

Que toutes les procédures en cette Chambre à l'égard du bill (no 53) à l'effet de remettre en vigueur et de modifier de nouveau les actes relatifs à la Compagnie de chemin de fer et de mines de la Saskatchewan, changer le nom de la compagnie en celui de Compagnie de chemin de fer et de mines de la Saskatchewan-Pacifique, soient déclarées nulles et de nul effet.

Je ne connais pas du tout les intéressés, et je ne puis découvrir qui a fait cela. Il est très avantageux pour des avocats, des députés et autres intéressés à l'adoption d'une législation de pouvoir envoyer des chèques et de faire accepter leur parole d'honneur dans ces sortes d'opération. Il est honteux, à mon avis, pour des gens qui favorisent l'adoption d'un bill d'intérêt privé de manquer de parole au greffier ; et je crois que cette motion devrait être adoptée pour servir d'avertissement pour l'avenir.

M. SPROULE : N'est-ce pas l'un des bills qui ont été sanctionnés ?

M. L'ORATEUR : Ce bill est toujours resté ici.

M. FOSTER : Qui en était le promoteur devant le comité ?

M. SUTHERLAND : Le bill était présenté au nom de M. Lount, en sa qualité de député ; mais, si je comprends bien, il ne connaissait ni les intéressés, ni le bill lui-même.

M. L'ORATEUR : Si je comprends bien, le chèque n'est pas en nom du député qui a présenté le

bill; il n'est pas, non plus, au nom d'un solliciteur ou d'un agent.

M. FOSTER: A-t-on eu des pourparlers avec les intéressés?

M. SUTHERLAND: Le greffier m'apprend qu'une correspondance a été échangée pendant plusieurs semaines. Je comprends que, parce qu'un bill est au nom d'un membre de la Chambre, il est possible qu'il y ait des malentendus relativement à la mesure d'intérêt qu'il peut avoir dans ce bill. Le nom que m'a donné le greffier comme étant celui du faiseur du chèque est M. Cheeseworth.

M. L'ORATEUR: Je dirai que M. Lount n'était pas du tout responsable du bill. Il ne s'en est chargé que pour l'un de ses commettants.

La motion est adoptée.

SERVICE POSTAL DE LA KOOTANIE.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Je demande qu'il me soit permis de féliciter les honorables députés de la fin prochaine des travaux qu'ils accomplissent avec tant de zèle des deux côtés.

M. FOSTER: Quand se termineront-ils?

Le MINISTRE DU COMMERCE: L'honorable député a peut-être des amis qui sont en état de le lui dire mieux que moi. Dans l'intervalle, en attendant les événements, je crois que la Chambre pourrait suspendre sa séance jusqu'à trois heures, et je propose que la séance soit maintenant ajournée.

M. MONTAGUE: Avant que cette motion soit adoptée, j'aimerais demander au directeur général des Postes s'il a fini d'examiner la manière dont le service postal se fait dans le district minier de la Kootanie, et s'il est parfaitement convaincu qu'il a maintenant mis ce service sur une base qui doit donner satisfaction à la population de ce district.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES (M. Mulock): J'ai envoyé l'inspecteur en chef Sweetnam à la Colombie-Anglaise pour examiner un grand nombre de questions se rattachant à l'administration des postes, y compris le service dont il s'agit ici. Il y a une couple de jours, j'ai reçu de M. Sweetnam un télégramme mandant qu'il s'en revient, et ce sera l'une des questions au sujet desquelles, j'en suis sûr, il me présentera un rapport en arrivant à Ottawa.

M. MONTAGUE: S'il y a une division de l'administration qui, plus que toute autre, devrait être d'une grande valeur pour la région de la Kootanie, c'est bien le département de l'honorable ministre. Mais, jamais, je n'ai vu une partie du pays où le service postal se fasse aussi mal, et où la population ait à souffrir d'autant d'inconvénients à cause de l'insuffisance de ce service, et j'espère sincèrement qu'on va l'améliorer.

Le DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES: L'honorable député ne me dit là rien de nouveau. Je dirai que des gens chargés d'exécuter des entreprises et des travaux de l'Etat dans cette partie du pays ont tellement d'intérêts dans d'autres

M. L'ORATEUR.

questions, que même des directeurs des postes, occupant des emplois lucratifs, négligeront de remplir leurs fonctions, et, deux fois, il m'a fallu envoyer dans la Colombie-Anglaise des fonctionnaires d'ici pour examiner ce que faisaient des employés plutôt intéressés à spéculer qu'à remplir leurs devoirs. Ce n'est que des difficultés de cette nature qui m'ont obligé à envoyer là-bas notre inspecteur en chef, et il a semblé qu'il était impossible d'intéresser les fonctionnaires aux affaires locales de cette contrée. Lorsque M. Sweetnam arrivera, je pourrai traiter la question.

L'augmentation projetée du service dans la Colombie-Anglaise dans le cours de l'année prochaine entraînera de grandes dépenses, mais il nous a été impossible de nous former une idée du montant, et en conséquence, je n'ai pas pu insérer de crédit dans le budget pour couvrir ces dépenses. Les prix que l'on exige sont extrêmement élevés, et dans certains cas, dépassent de beaucoup ce que l'on serait apparemment justifiables de payer. En conséquence, il me sera nécessaire, à la prochaine session, de demander un crédit supplémentaire pour payer le service que nous avons l'intention d'établir très prochainement.

La motion est adoptée, et la séance est suspendue à midi.

Séance de l'après-midi.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures de l'après-midi.

PRIÈRE.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright): Je propose la troisième lecture du bill (n° 151) pour autoriser l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer mentionnées.

L'honorable chef de la gauche désirait avoir certains renseignements que j'ai ici. Le montant des subventions à voter de nouveau sont en partie, en vertu de la première résolution, de \$2,148,128, et en vertu de la seconde résolution, de \$16,000, soit un total de \$2,164,128. Le chiffre de subventions qui sont de nouveaux crédits, en vertu de la première résolution, est de \$1,895,560, et en vertu de la seconde résolution, de \$277,000, soit un total de \$2,172,561, les deux chiffres réunis formant une somme de \$4,336,000.

M. FOSTER: Naturellement, ce calcul est basé sur la subvention de \$3,200 par mille.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Oui.

Motion adoptée, bill lu la troisième fois et adopté.

RAPPORTS.

Compte rendu sommaire de la Commission géologique, année 1896.—(M. Fisher.)

Rapport annuel du département des impressions et de la papeterie, exercice finissant le 30 juin 1896.—(M. Fisher.)

PROROGATION.

Le MINISTRE DU COMMERCE: Bien que je ne sois pas en état de parler l'autorité, nous espérons que le Sénat expédiera la besogne assez rapidement pour nous permettre de proroger les Chambres à 8 heures, ce soir. Si la Chambre veut bien suspendre sa séance jusqu'à cinq heures, nous serons alors en état de le dire d'une façon définitive.

La séance est suspendue.

A six heures de l'après-midi,

M. l'ORATEUR: Je dirai à la Chambre que j'ai reçu du secrétaire de Son Excellence une lettre annonçant que le Gouverneur général se rendra à la salle des séances du Sénat pour proroger cette session du parlement fédéral mardi, le 29 du courant, à 8 heures du soir. En conséquence, la séance sera ajournée jusqu'à 8 heures du soir.

BUREAU DE POSTE DE LIVERPOOL.

M. HENDERSON: Je demande à la Chambre de vouloir bien m'écouter un instant. J'ai lu l'entrefilet suivant dans la *Gazette* d'hier:

Des 20 députés qui ont appuyé l'amendement de M. McMullen demandant de retrancher le crédit de \$5,000 destiné au bureau de poste de Liverpool, N.-E., cinq étaient des libéraux. MM. Bain, Christie, Oliver, Scriver et McMullen lui-même, bien que lorsqu'il a quitté Ottawa il y a quelques jours, probablement pour la session, il ait été païré avec M. Henderson, qui était retourné chez lui pour ne plus revenir. M. McMullen n'a pas semblé tenir compte du fait qu'il était païré, et il a voté.

En justice pour l'honorable député de Wellington-nord (M. McMullen), je désire simplement dire que, par son vote d'hier sur cette motion, je ne considère pas qu'il ait de quelque façon violé sa parole, car, si j'avais été ici, j'aurais justement voté comme il l'a fait. L'énoncé pourtant que j'étais parti pour la session n'est pas non plus fondé, et cela est démontré par le fait que je suis aujourd'hui à mon siège.

La séance est suspendue pour recommencer à 8 heures du soir.

PROROGATION.

Le gentilhomme huissier de la Verge Noire apporte le message suivant de Son Excellence le Gouverneur général:

M. l'ORATEUR,

Son Excellence le gouverneur général désire la présence immédiate des membres de cette Chambre dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur se rend dans la salle des séances du Sénat avec les membres de la Chambre.

AU SÉNAT.

Il plaît à Son Excellence de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:

Acte à l'effet de ratifier une convention conclue entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Compagnie Electrique de Hull.

Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance La Nationale du Canada.

Acte concernant la Compagnie d'assurance d'Ontario, contre les accidents.

Acte constituant en corporation les Cisterciens Réformés.

Acte autorisant le Commissaire des brevets à faire droit à la Compagnie dite *The Mycenian Marble Company of Canada (Limited)*.

Acte concernant la Compagnie Canadienne d'assurance sur la vie, dite la *Sm*.

Acte constituant en corporation la Compagnie Continentale de chauffage et d'éclairage.

Acte constituant en corporation la Compagnie Meunière Maritimee.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Langenburg et du Sud.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de James.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack.

Acte concernant la Compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord, sur la vie.

Acte à l'effet de modifier de nouveau la loi concernant les sociétés de construction et les compagnies de prêts et d'épargne.

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de canal du lac Manitoba.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Minden et Muskoka.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Lévescouata.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de fer de Kaslo et Lardo-Duncan.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest.

Acte concernant la Banque du Peuple.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau.

Acte constituant en corporation la Compagnie du pont de la rivière Colombie.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Richelieu et Lac Memphrémagog.

Acte constituant en corporation la Compagnie de ciment Portland Dominion.

Acte concernant la Compagnie d'Assurances contre l'incendie La Canadienne.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Hurlburton et Mattawa.

Acte relatif aux endossements faux ou non autorisés sur lettres de change.

Acte constituant en corporation la Compagnie d'effets publics canadiens de Montréal.

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer des Comtés du Centre.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Manitoba au Pacifique.

Acte concernant la Compagnie de gaz d'Outaouais.

Acte constituant la Corporation de mines, de développement et de consultation de l'Amérique Britannique (à responsabilité limitée).

Acte constituant en corporation la Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon Britannique.

Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection de bateaux à vapeur.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des brevets d'invention.

Acte concernant les listes d'électeurs de 1897.

Acte modifiant l'Acte des titres de biens-fonds, 1894.

Acte à l'effet de pourvoir à l'enregistrement des fromageries et beurrieres, et à l'étampage des produits de la laiterie, et d'empêcher les fausses représentations au sujet des dates de fabrication de ces produits.

Acte modifiant l'Acte concernant la protection des eaux navigables.

Acte relatif à la Compagnie de placement et d'agence du Canada (à responsabilité limitée).

Acte modifiant de nouveau l'Acte des pêcheries.

Acte concernant la Compagnie de dépôt, d'entrepôt et de prêt de la Confédération (à responsabilité limitée), et changeant son nom en celui de Compagnie de dépôt et de fidéicommiss de la Confédération (à responsabilité limitée).

Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance La Mutuelle générale canadienne.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix.

Acte concernant la Compagnie du pont de Montréal.

Acte concernant la Compagnie du pont de Québec.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord.

Acte modifiant les Actes concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Dain-Rouge.

Acte concernant l'intérêt.

Acte modifiant l'Acte des compagnies.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Oréal.

Acte concernant les ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les Territoires du Nord-Ouest.

Acte constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie-d'Hudson et de la Yukon.

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et Kootenay.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Trail-Creek à la Colombie.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Transcanadien, et changeant le nom de la compagnie en celui de Compagnie du chemin de fer Trans-Canada.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise.

Acte concernant l'American Bank Note Company (Foreign).

Acte concernant la cour Suprême de l'Ontario et les juges de cette cour.

Acte relatif au jugement par jury de certaines affaires dans les Territoires du Nord-Ouest.

Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains.

Acte à l'effet de refondre et modifier les Actes concernant les droits de douane.

Acte modifiant de nouveau l'Acte du Revenu de l'intérieur.

Acte concernant les droits d'exportation.

Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection du pétrole.

Acte constituant en corporation la Yukon Mining and Transportation Company (Foreign).

Acte concernant l'emmagasinement à froid sur les paquebots voyageant du Canada au Royaume-Uni, et en certaines cités du Canada.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud.

Acte à l'effet de modifier l'Acte concernant certaines caisses d'épargne de la province de Québec.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des terres fédérales.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les juges des cours provinciales.

Acte à l'effet d'autoriser l'emprunt de certaines sommes de deniers requises pour le service public.

Acte autorisant le paiement de primes sur le fer et l'acier fabriqués au Canada.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des pensions du service civil.

Acte à l'effet d'autoriser une subvention pour un chemin de fer à travers le Pas-du-Nid-de-Corbeau.

Acte autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des Postes.

Acte modifiant de nouveau l'Acte du service civil.

Alors l'honorable Orateur de la Chambre des Communes adresse la parole à Son Excellence le gouverneur général comme suit :

" QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

" Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

" Au nom des Communes, je présente à Votre Excellence le bill suivant :

" Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public) pour l'exercice expirant respectivement le 30e jour de juin 1897 et le 30e jour de juin 1898, et pour d'autres fins se rattachant au service public."

A ce bill la sanction royale est donnée dans les termes suivants :

" Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill."

Après quoi, il plaît à Son Excellence le gouverneur général de clore la deuxième session du

huitième parlement de la Confédération par le discours suivant :

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

En vous relevant de l'obligation d'être présents plus longtemps dans cette Chambre, je tiens à vous remercier de l'assiduité avec laquelle vous avez accompli les travaux d'une session laborieuse, et la législation très importante qui résulte de vos délibérations mérite mes félicitations.

La revision du tarif à laquelle vous avez employé une grande partie de la session, a été faite, j'en suis convaincu, de manière à favoriser l'industrie et le commerce de la Confédération. On se plaît à reconnaître que cette mesure est considérée comme importante au point de vue de l'empire, et elle a déjà eu pour effet d'affermir d'une manière sensible les liens qui unissent le Canada et la mère-patrie.

Les arrangements faits pour établir une ligne de vapeurs rapides de la meilleure classe entre la Grande-Bretagne et le Canada, avec la coopération et l'aide des gouvernements impérial et canadien, me font espérer qu'à une date rapprochée, nous verrons s'accomplir ce projet si important.

Je vois avec plaisir que vous accordé des subventions pour différents chemins de fer qui sont destinés à développer la richesse minière du Canada, à faciliter le trafic et à accommoder le public voyageur.

La loi qui établit un système frigorifique efficace favorisera nos agriculteurs en leur donnant le moyen d'exporter les produits alimentaires périssables et de les placer sur les marchés étrangers, dans les meilleures conditions possibles.

Messieurs de la Chambre des Communes :

Je vous remercie des subsides que vous avez généreusement votés pour les services publics.

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

La session qui va se clore restera mémorable non seulement à cause des mesures importantes qui ont été adoptées, mais aussi parce qu'elle a eu lieu pendant l'année du jubilé de diamant de Sa Majesté qui a vu se réunir les peuples des différentes parties de l'empire pour célébrer le soixantième anniversaire du règne de Sa Majesté la reine Victoria. Les magnifiques démonstrations dans les possessions de Sa Majesté témoignent hautement de la loyauté et de l'affection du peuple pour sa souveraine et prouvent l'unité de l'empire britannique.

Je sais que vous vous réjouissez avec moi de voir que le Canada a dignement fait sa part dans ces circonstances.

En me séparant de vous, je désire vous exprimer mes meilleurs souhaits de bonheur, et j'espère avec confiance, que votre travail pendant cette session aura pour effet d'augmenter le bien-être du peuple que vous représentez.

M. l'ORATEUR du Sénat dit alors :

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des Communes :

C'est le plaisir de Son Excellence le Gouverneur général que ce parlement soit prorogé jusqu'à mercredi, le onzième jour d'août prochain, pour être tenu en ce lieu, et ce parlement est, en conséquence, prorogé jusqu'à mercredi, le onzième jour d'août prochain.

INDEX.

DEUXIÈME SESSION, HUITIÈME PARLEMENT.

ANGERS, M. LOUIS-CHARLES A. (*Charleroi*):

McDonald, M. A. R. (int. pour M. Pouliot), 918.

BAIN, M. THOMAS (*Wentworth sud*):

Agriculture et colonisation—Comité (m.), 1631.
Édifices publics (sub.), 4273.
Milice—Promotions (m.), 1737.

BAZINET, M. CHARLES (*Joliette*):

Droit sur la graine de mil (int.), 676.

BEATTIE, M. THOMAS (*London*):

Jubilé de la Reine—Milice canadienne, 720.
Postes, loi relative aux (sub. B.), 4690, 4693.
Tarif—Sur résolutions (en comité), 2660, 2742.
Vente des billets de chemin de fer (B. n° 121), 1re lec., 2797.

BEAUSOLEIL, M. CLÉOPHAS (*Berthier*):

Bureau de poste de Berthierville (sub.), 4592.
Édifices publics (sub.), 4292.

BELCOURT, M. NAPOLEON-A. (*Ottawa*):

Chemin de fer Atlantique Canadien (B. n° 35), 1re lec., 779; 2e lec., 901; en comité et 3e lec., 1663.
Chemin de fer Oriental de Québec (int. pour M. Choquette), 783.
Chemin de fer du Richelieu et du lac Memphrémagog (B. n° 49), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité, 2115; 3e lec., 2400.
Compagnie Américaine de billets de banque (B. n° 68), 2e lec., 1349; en comité, 2115; m. pour 3e lec., 2598, 2674; 3e lec., 3001.
Compagnie de gaz d'Ottawa (B. n° 102), 1re lec., 1704; 2e lec., 2026; en comité et 3e lec., 2534.
Incendie de l'édifice de l'ouest (int. pour M. Choquette), 783.
Musée national à Ottawa (m. et obser.), 2094.
Quai de la Grosse-Île (int. pour M. Choquette), 783.

BELL, M. ADAM-CARR (*Pictou*):

Chemin de fer Intercolonial (sub.), 3326.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur B.), 4663.
Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1621, 1622.
Dragage (sub.), 2409.
Expédition à la baie d'Hudson (sur. int. Richardson), 1566.

BELL, M. ADAM-CARR—*Suite*.

Instruments aratoires, droit sur les (sur m.-Davin), 1867 à 1876.
Jubilé—Milice canadienne (int.), 2790.
Modifications au chap. 20 de la 54-55 Vict. (B. n° 95), 1re lec., 1492.
Moore, W.-B. (int.), 1827.
Primes—Fer et acier (sur rés.), 4513, 4519.
Tarif—(sur rés.), 2536, 3126, 3145, 3635, 3638.
Wallace—Nouveau quai (sub.), 2359.

BELL, M. JOHN-W. (*Addington*):

Tarif (sur rés.), 2730.

BENNETT, M. WM.-H. (*Simcoe-est*):

Adresse en réponse au discours du trône, 347.
American Bank Note Company (sur B.), 2845, 2997 à 3001.
Billets de chemins de fer—aller et retour (sur B.-McLennan), 596.
Billes, exportations des (int.), 3554, 3569.
Budget (sur exposé budgétaire), 1286 à 1294.
Canal de la Vallée de la Trent (sub.), 4182, 4183, 4454.
Cens électoral (sur B.), 742, 755.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur rés.), 3973.
Collingwood, port de (sub.), 2385, 2387, 2389, 2390, 2391, 2394, 2396.
Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1591 et suiv.
Douanes (int.), 4389.
Dragage à Midland (int.), 221.
Dragage à Owen-Sound (sub.), 2403, 2404.
Édifices publics (sub.), 2229, 2230, 4254.
Enquête au Nord-Ouest (sub.), 4540.
Immigration, agents d' (sub.), 2434.
Immigration et emploi des étrangers (sur B.-Cowan), 543.
Japon, agent de commerce au (int.), 2889.
Juge Jones—Comté de Brant (int.), 2494; (m.), 3065.
Percepteur des douanes à Penetanguishene (int.), 221.
Postes, ministère des (sub.), 1478; (sur B.), 3904.
Revenu de l'intérieur, département du (sub.), 1650.
Rideau Hall (sub.), 2242, 2244, 2267 et suiv.
Rivière la Pluie (sub.), 2399.
Sauvages, Affaires des (sub.), 1470.
Service postal—Gaspé (sur observ.-Caron), 4434.
Syndicats et coalitions (int. pour M. Henderson), 1706.
Tarif (rés.), 2621 à 2633, 2736, 2867 à 2871.

BERGERON, M. J.-G.-H. (*Beauharnois*):

- Bibaud, Azarie (int.), 3042.
 Brodeur, S.-A. (int.), 2088.
 Bureau de poste de Valleyfield—Enquête (m.), 2113.
 Canal de Beauharnois—Destitutions (int.), 1497; dommages à Jos. Julien et à Frs Grenier (sub.), 4460; conduit de drainage sous le canal à Valleyfield (sub.), 4584 et suiv.
 Canal de Soulanges—Arbitres (int.), 1319.
 Canaux de Cornwall et de Soulanges—Longueur et largeur des écluses (int.), 2081.
 Chambre des Communes—Législation (sub.), 4202, 4207.
 Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (sub.), 4466, 4468, 4470.
 Chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack (B. n° 71), 2e lec., 1349; en comité, 2115; 3e lec., 2400.
 Criminels libérés, 465.
 Compagnie minière de traite et de transport du Yukon (sur B.), 4545 et suiv.
 Danis, A.-D. (int.), 788; (m.), 1424, 2090, 2091.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur McCleary), 1628.
 Directeur de la poste de Beauharnois (int.), 223, 488; (m.), 713.
 Directeur de la poste de Valleyfield (int.), 2087, 2218.
 Douanes (sub.), 2159, 2162, 2205, 2206, 4347, 4373, 4384, 4389.
 Ecluse du Fort Francis (sub.), 4315.
 Edifice public—Portage-du-Rat (sub.), 4597.
 Ecoles dans les territoires non organisés—T.N.O. (sub.), 4344.
 Edifices publics en général (sub.), 2240, 4254, 4261.
 Edifices et travaux publics, Ont. (sub.), 2237.
 Emigrés au Brésil (sub.), 4216, 4218.
 Enquête au N.-O. (sub.), 4554 et suiv.
 Fairlie, Rév. John (sur observations Cameron), 1999, 2008, 2009.
 Gatineau, rivière—Travaux de protection (sub.), 4305.
 Immigrants à Québec (sub.), 2228.
 Immigration—Agents et employés au Canada (sub.), 3496.
 Immigration, agents et employés dans la Grande-Bretagne (sub.), 3504, 3512.
 Immigration dépenses éventuelles (sub.), 3522, 3524, 3526.
 Intérieur, ministère de l' (sub.), 4195, 4343.
 Journaux au ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 4187.
 Journaux conservateurs au bureau de poste (int.), 783.
 Jubilé—Milice (sub.), 4337.
 Justice, ministère de la (sub.), 4191, 4199.
 Kaministiquia, rivière (sub.), 2227.
 Maison de correction à Alexandria (sub.), 4295.
 Mercier, Wilfrid (int.), 782.
 Orateur suppléant et les élections (explications), 1911.
 Pénitencier de Kingston (sub.), 4154, 4156.
 Perception du revenu à Montréal (int.), 2645.
 Postes (sub.), 4406.
 Quai—Île Perrot (sub.), 4304.
 Rets à mailer et seines (int.), 3788.
 Revenu de l'intérieur (sub.), 2166.
 Rideau Hall (sub.), 2245.

BERGERON, M. J.-G.-H.—*Suite*.

- Rimouski—Réparations à la jetée (sub.), 4309.
 Sainte-Anne-de-Sorel—Brise-glaces (sub.), 4308.
 Sauvages, Affaires des (sub.), 4186, 4187.
 Steamers entre Port-Mulgrave, Canso et Port-Hood (sub.), 4341.
 Steamers entre Québec et le Bassin de Gaspé (sub.), 4338.
 Subventions aux chemins de fer (sur rés.), 4788.
 Tarif (rés.), 2621.
 Territoires du N.-O. (sur B.-Sifton), 3563.
 Transport des malles à Valleyfield (int.), 1496.
 Travaux publics, ministère des (sub.), 4243, 4252.
 Trottoirs autour des édifices publics (sub.), 4295.
 Vézina, George (int. pour M. Dugas), 1402.

BETHUNE, M. JOHN-L. (*Victoria, N.-E.*):

- Havre de refuge à North-Harbour (m.), 2111.
 Quai à Boularderie (sub.), 2350.
 Quai à Iona (int.), 414, 785, 1493.
 Quai à North-River (int.), 1494.
 Quai à Wallace (sub.), 2352.
 Restaurant à la gare d'Iona (int.), 1493.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE (*Sunbury et Queen, N.-E.*):

- Anqui, municipalité d' (rép.), 1319.
 Ault, Edward (rép.), 2491.
 Bégin, Pierre (rép.), 1403.
 Behan, Michael (rép.), 2216.
 Bicycles, transport des (sur B.-Casey), 1544; (rép.), 2373.
 Blanchet, Eugène (rép.), 922, 1403.
 Brodeur, S.-A. (rép.), 2088.
 Canal de Chambly—Siphon (rép.), 876; soumissions pour la pierre (rép.), 876.
 Canal de Cornwall (sub.), 3348, 4445.
 Canal de Grenville (sub.), 3360, 3369, 3374, 3375, 3399, 3419.
 Canal des Galops—Agrandissement (sub.), 3348.
 Canal de Lachine (sub.), 4181, 4244; conduit de drainage sous le canal (sub.), 4583, et suiv.
 Canal de Rideau (sub.), 4587.
 Canal du Sault Sainte-Marie (sub.), 3359, 4447.
 Canal de Soulanges—Arbitres (rép.), 1319; Soumissions (rép.), 290, 414; construction (sub.), 3347; paiement à Arch. Stewart (sub.), 4453.
 Canal de Williamsburg (sub.), 4589.
 Canaux de Cornwall et de Beauharnois (rép.), 2093; (sub.), 4460.
 Canaux de Cornwall et de Soulanges—Longueur et largeur des écluses (rép.), 2081.
 Canal de la Vallée de la Trent (sub.), 3349, 4183, 4456.
 Canaux—Soumissions et dépôts (rép.), 874.
 Casselman, W.-J. (rép.), 2084.
 Chef de gare à Point-Tupper C.-B. (rép.), 672.
 Chef de gare à Saint-Charles (rép.), 1319.
 Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (rép.), 222; (sub.), 4461, 4471.
 Chemin de fer de la Baie de James (sur B.), 2256.
 Chemin de fer Canadien du Pacifique (rép.), 82, 2646.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE—*Suite.*

- Chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (rép.), 3354.
 Chemin de fer "Chateauguay and Northern" Pont sur la rivière des Prairies (rép.), 483.
 Chemin de fer Intercolonial—Employés dans Antigonish (rép.), 2217; employés dans Rimouski (rép.), 2218; nouvel horaire (rép.), 2804.
 Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard—Indemnité aux voyageurs blessés (sub.), 4588.
 Chemin de fer Intercolonial—Prolongement jusqu'à Montréal (rép.), 1324, 2297, 3640; (débat), 3690 et suiv. (en comité), 3763 et suiv. 3794, 3802, 3804; (B. n° 142), 1re lec., 3882; débat sur 3e lec., 4034, 4061; 3e lec., 4071.
 Chemin de fer de Langenburg et du Sud (sur B.), 1865, 1866, 2249, 2250, 2252, 2255.
 Chemin de fer Oriental de Québec (rép.), 783.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (rép.), 227, 484; (résol.), 3355, 2912, 3989 et suiv.; (B. n° 146), 1re lec., 4095; 2e lec. et en comité, 4490, 4649; 3e lec., 4816.
 Chemin de fer de Ristigouche à Victoria (sur B.), 2119, 2123.
 Chemin de fer de la Rive Sud (rép.), 573.
 Chemin de fer à Stanley-Bridge (rép.), 2494.
 Chemins de fer et Canaux (sub.), 1656 et suiv.; 1667 et suiv.; 1682 et suiv. 3341, 3347.
 Chemin de fer Intercolonial (sub.), 3248 à 3259; 3295 à 3302, 3310, 3318, 3323, 3326; commission d'enquête (sub.), 4570; achat de matériel roulant (sub.), 4582, 4599 et suiv., 4642 et suiv., 4764.
 Chemal du Nord (sub.), 3348.
 Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat (sur B.), 2256.
 Compagnie de chemin de fer et de pont de Ristigouche (sur B.), 2402.
 Danis, A.-D. (rép.), 789, 2090.
 Destitution (sur observ.-Tupper), 3496.
 Destitutions—Canal de Beauharnois (rép.), 1497.
 Destitutions—Canal Cornwall (rép.), 2215.
 Destitutions—Canal de Lachine (rép.), 787.
 Dame, David (rép.), 2888.
 Destitutions—Canal de Trent (rép.), 220.
 Destitutions—Canal de Welland (rép.), 1829.
 Dragueur *Otnabee* (rép.), 220.
 Droits d'exportation (sur rés.), 4082.
 Embranchement de Darmouth (sub.), 4444.
 Enquête au Nord-Ouest (sub.), 4535.
 Enright, Michael (rép.), 2216.
 Grain transporté sur le chemin de fer Canadien du Pacifique (rép.), 3041, 3178.
 Journaux au ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.), 4187.
 McCarthy, Wm. (rép.), 1404.
 McDonald, A.-R. (rép.), 918.
 McLean, James (rép.), 1828.
 Moore, W.-B. (rép.), 1319, 1828.
 Ouverture des canaux (rép.), 922.
 Pont Victoria (rép.), 415; (sur observ.-Foster), 492.
 Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, 418.
 Restaurant à la gare d'Iona (rép.), 1493.
 Rivière Saint-Pierre—Agrandissement (sub.), 4477.

BLAIR, HONORABLE M. ANDREW-GEORGE—*Suite.*

- Robertson, A.-B. (rép.), 2492.
 Stone, Daniel-B. (rép.), 2084.
 Submersion de terrains—Comté de Pontiac (rép.), 3355.
 Subvention à un chemin de fer, N.-E. (rép.), 1320.
 Subventions aux chemins de fer (rép.), 229; (rés.), 4106, 4662, 4664 et suiv.; 4764 et suiv.; 4792 et suiv. (B. n° 151), 1re lec., 4809; 2e lec. et en comité, 4814.
 Tarif des chemins de fer (rép.), 3642.
- BOISVERT, M. FABIEN (*Nicolet*):
 Brise-lames à l'embouchure de la rivière Nicolet (int.), 572.
 Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud (int.), 573.
 Compagnie du pont de Montréal (B. n° 90), 1re lec., 1426.
 Compagnie du chemin de fer Grand Oriental (B. n° 92), 1re lec., 1426.
 Intercolonial, prolongement de l' (m. pour doc.), 2112.
- BORDEN, M. ROBERT-L. (*Halifax*):
 Agents d'immigration (sub.), 2444.
 Algoma, élection de l'—Enquête (sub.), 4332.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3429 à 3432, 3437.
 Chambre des Communes—Législation (sub.), 4207.
 Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (sub.), 4470, 4476.
 Chemin de fer de Calgary à Edmonton (sur B.), 2021.
 Chemin de fer Intercolonial—Commission d'enquête (sub.), 4575.
 Justice—Administration (sub.), 4199.
 O'Brien, Wm (int.), 3472.
 Poids et mesures—Appointements des officiers, (sub.), 2188, 2190.
 Postes, loi relative aux (sur B.), 4688, 4694.
 Quai de Hilton (sub.), 4314.
 Quais, I.P.-E. (sub.), 4325, 4327.
 Quarantaines (sub.), 1936, 1937.
 Stewart, Spott (int.), 1320.
 Subvention à un chemin de fer, N.-E. (sub.), 1320.
 Tarif (sur résol.), 2500, 3595.
- BOSTOCK, M. HEWITT (*Yale et Caribou*):
 Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (B. n° 93), 1re lec., 1426; 2e lec., 1664.
 Chemin de fer de Kaslo et Lardo-Duncan (B. n° 73), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité, 2115; 3e lec., 2400.
 Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise (sur m.-McInnes), 440.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur rés.), 3946.
 Compagnie du pont de la rivière Colombie (B. n° 87), 1re lec., 1317; 2e lec., 1397; en comité et 3e lec., 2534.
 Lignes télégraphiques dans la Colombie-Anglaise (int.), 2218.
 McNab, inspecteur des pêcheries (int.), 2646.
 Subventions aux chemins de fer (sur rés.), 4785.
 Tarif (sur rés.), 2936.

BOURASSA, M. J.-HENRI-N. (Labelle) :

Chemin de fer Ottawa et Gatineau (B. n° 109),
1re lec., 2137.
Rivière du Lièvre—Digne et écluse des Petits
Rapides (sub.), 4736.

BRITTON, M. BYRON-MOFFAT (Kingston) :

Adresse en réponse au discours du trône, 398.
Affaires en litige (sub.), 3350.
Bureau de poste de Saint-Jean, P. Q. (sub.),
4534.

Canal de Rideau (sub.), 4588.
Canal de Williamsburg (sub.), 4589.
Chambre des Communes—Législation (sub.),
4205.

Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (sub.),
4476.

Chemin de fer Intercolonial—Prolongement
jusqu'à Montréal (sur rés.), 3800.

Chemin de fer de Kingston à Pembroke (B.
n° 38), 1re lec., 809 ; 2e lec., 901 ; en comité
et 3e lec., 3067.

Collège militaire Royal (sub.), 4176.

Compagnie d'assurance contre le feu dite
Methodist Trust (B. n° 23), 1re lec., 603 ; 2e
lec., 669 ; 3e lec., 1396.

Compagnie canadienne de ciment de Portland
(B. n° 79), 1re lec., 1317 ; 2e lec., 1397 ; en
comité, et 3e lec., 2023.

Cour Suprême de l'Ontario (sur B.), 3650.

Drainage sur les terrains des chemins de fer
(sur B.), 912.

Édifice public—Portage-du-Rat (sub.), 4598.

Édifices et travaux publics, Ont. (sub.), 2235.

Emploi des étrangers (sur B.), 3077.

Intérêt (sur B. Fitzpatrick), 3687.

Intérieur, ministère de l' (sub.), 1463.

Lettres déposées au bureau de poste et reprises
(int.), 1401.

Pénitencier de Kingston (sub.), 4114, 4146.

Punition de la séduction et de l'enlèvement
(sur B.), 3069.

Quai de Hilton (sub.), 4313.

Règlements côtiers—Canada et Etats-Unis
(m.), 3055.

Revenu de l'intérieur, département du (sub.),
1647.

Tarif (sur rés.), 2815, 3013, 3619, 3626.

BRODER, M. ANDREW (Dundas) :

Adresse en réponse au discours du trône, 333.
Ault, Edward (int.), 2491.

Casselman, W.-J. (int.), 2084.

Commerce du beurre—Primes (sur m.-Reid),
1548.

Douanes, Ont.—Appointements et dépenses
éventuelles (sub.), 2207.

Percepteur des douanes à Morrisburg (int.),
290, 414 ; (m.), 1524.

Robertson, A.-B. (int.), 2492.

BRODEUR, M. LOUIS-PHILIPPE, Orateur-suppléant (Rouville) :

Chemin de fer de Hull, digue Saint-Louis et
Sources Victoria (B. n° 85), 1re lec., 1317 ; (bill
retiré), 3177.

Chemin de fer de Jonction de Montréal et du
Pacifique (B. n° 101), 1re lec., 1631.

BRODEUR, M. LOUIS-PHILIPPE—Suite.

Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron),
2013.

Industrie laitière (sub.), 1897-1898.

Licencement de la batterie d'artillerie de
place (int. pour M. Langelier), 289.

Nouveau député, 72.

Poids et mesures — Appointements des
employés (sub.), 2199.

Postes (sub.), 4411.

BROWN, M. JAMES-POLLOCK (Châteauguay) :

Directeur de la poste de Sainte-Philomène
(int.), 2799.

CALVERT, M. WILLIAM-SAMUEL (Middlesex-ouest) :

Bureau de poste à Strathroy (int.), 679.

Cens électoral (sur-B.), 755.

Douanier à Strathroy (int.), 409.

Percepteur du revenu de l'intérieur à Strathroy
(int.), 410.

CAMERON, M. MALCOLM-COLIN (Huron-ouest) :

Cens électoral (sur-B.), 644.

Directeur de la poste de Cobourg—Accusations
(int.), 1114 ; (m. pour doc.), 1737.

Fairlee, Rév. John—Ecole industrielle de
Winnipeg (int.), 416 ; (m. pour doc.), 1425 ;
(observ.), 1985.

Inspecteurs des postes à Stratford, Barrie et
Kingston etc. (m. pour doc.), 1425.

Ministère des Postes, administration (m. pour
doc.), 418.

Revenu de l'intérieur, département du (sub.),
1646.

Service postal à Stratford (int.), 1832.

Steamers de l'Etat—Officiers (int.), 3178.

Tarif (rés.), 3220.

Transport des malles—Annulation de contrats
(m. pour doc.), 1425.

CAMPBELL, M. ARCHIBALD (Kent, O.) :

Billets d'aller et retour par chemin de fer
(sur B. McLennan), 598.

Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-
McCleary), 160 et suiv.

Percepteurs des douanes à Hamilton et Niagara-
Falls (int. pour M. Gibson), 1318.

CARGILL, M. HENRY (Bruce-est) :

Service postal—Gaspé (sur observ.-Caron),
4435.

Tarif (rés.), 2895, 3586, 3865.

CARON, HONORABLE SIR ADOLPHE, C. C. M. G. (Trois-Rivières et Saint-Maurice) :

Bazinot, M. (int.), 1399.

Bureau de poste—Saint-Valérien de Rimouski
(int.), 2217.

Chambre des Communes—Législation (sub.),
4201.

Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau
(sur B.), 4654, 5657.

Chenal du Saint-Laurent (sub.), 2227.

Collège militaire Royal (sub.), 4172, 4179.

Directeur de la poste de Dablon (int.), 875.

CARON, HONORABLE SIR ADOLPHE—*Suite.*

Directeur de la poste de la Rivière-Caplan (int.), 874.
 Edifices publics, Ottawa (sub.), 4237.
 Edifices et travaux publics, Ont. (sub.), 2228.
 Infraction aux lois relatives au revenu (int. pour M. Dugas), 1322.
 Jubilé—Milice (sur observ.-Davin), 2803.
 Justice, ministère de la (sub.), 4191.
 Lavoir, Dr Napoléon (int. pour M. Dugas), 1322.
 Milice—Sous-officiers et volontaires (m.), 2111.
 "Our lady of the Snows" (sur observ.-Davin), 1327.
 Postes, loi relative aux (sur B.), 3903, 3904, 3908, 4097, 4676 et suiv., 4704 et suiv.
 Postes (sub.), 4412, 4580.
 Pouliot, M., 4509.
 Primes—Fer et acier (sur rés.), 4520.
 Rimouski—Employés de l'Intercolonial (int.), 2218.
 Service postal—Gaspé (observations), 4417, 4419 et suiv.
 Service rapide transatlantique (sub.), article du *Globe*, 666; (m.), 2094.
 Smith, John-L. (m.), 2112.
 Steamers entre Québec et le Bassin de Gaspé (int.), 4340.

CARTWRIGHT, HONORABLE SIR RICHARD, C. C. M. G. (*Oxford-sud*) :

Adresse en réponse au discours du trône, 84.
 Aspin, Thomas-W. (rép.), 1173.
 Auditeur général (sub.), 1476, 1781, 1782.
 Bataillons des Cantons de l'Est (rép.), 3178.
 Bois à pâte (rép.), 1737, 1981.
 Budget (débat), 1052 à 1074.
 Budget supplémentaire (rép.), 827.
 Câble transpacifique (rép.), 3558.
 Casernes de Kingston et de London—Bois de chauffage (rép.), 2093.
 Chemin de fer Intercolonial—Achat de matériel roulant (sub.), 4600.
 Chemin de fer Intercolonial—Prolongement jusqu'à Montréal (rép.), 3068; (rés.), 3539; (explications), 4414.
 Chemin de fer "Nova Scotia Southern" (rép.), 3877.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur rés.), 3935.
 Chemin de fer de Southport, Belfort et Murray-Harbour, I. P. E. (sur m.-Martin), 1764.
 Cochons engraisés avec le maïs américain (sur B.), 3761.
 Collège militaire Royal (rép.), 674, 2569, 3557, 3568, 3569; (sub.), 3883, 4163, 4167, 4176.
 Comité des chemins de fer et canaux (m.), 1764.
 Commerce avec l'empire (sur observ.-McNeill), 3503.
 Commerce, ministère du (sub.), 1702, 1797.
 Commission des chemins de fer (sur m.-Wood, Hamilton), 3445.
 Douanes (sub.), 4348, 4368, 4371.
 Ecole militaire de Saint-Jean, P. Q.—Articles de pharmacie (rép.), 875; approvisionnement de charbon (rép.), 876; pétrole (rép.), 918.
 Ecole industrielle d'Elkhorn (sub.), 4342.
 Ecoles du Manitoba—Fonds (rés.), 3331.
 Edifices publics (sub.), 4291.

CARTWRIGHT, HONORABLE SIR RICHARD—*Suite.*

Emprunt de \$15,000,000 (rés.), 4105.
 Emprunts temporaires (rép.), 808.
 Endossements faux ou non autorisés sur lettres de change (B. n° 123), 1re lec., 3101; 2e lec., en comité et 3e lec., 3227.
 Entrepôts frigorifiques (rés.), 3331, 3575.
 Équipement militaire (rép.), 4754.
 Fabrication du fer en gueuse (rép.), 82.
 Finances, Ministère des (sub.), 1476.
 Gananoque—Salle d'exercices militaires (rép.), 919.
 Gardien du fort Anne (rép.), 4352.
 Géologique, Commission (sub.), 1702.
 Gestion, frais de (sub.), 1427.
 Gouverneur général—Bureau (sub.), 1427.
 Haut-commissaire (sub.), 1703.
 Impressions et papeterie (sub.), 1429.
 Infanterie, corps d'—Morris (rép.), 1115.
 Inspection générale (sur B.), 3094.
 Intérieur, ministère de l' (sub.), 1439, 1447.
 Irrégularités de certaines interpellations (sur int.—Taylor—*La Libre Parole*), 3444.
 Japon, agent de commerce au (rép.), 2889.
 Jubilé de la reine—La milice canadienne à Londres, 721, 786, 807, 828, 922, 1633, 2799, 2803; (sub.), 2299, 2300, 4337.
 Justice, ministère de la (sub.), 1427, 1428.
 Licenciement de la batterie d'artillerie de place (rép.), 289.
 Lieutenant-colonel Gray—Retraite (rép.), 2493.
 Malles de l'ouest (rép.), 3555.
 Milice (sub.), 1429, 1655, 4188, 4336.
 Ministère des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur B.), 3574.
 Monument à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 2413.
 Munro, Henry (rép.), 3224.
 Murs et fortifications de Québec (rép.), 1111.
 Orateur-suppléant—Traitement (sub.), 1800.
 Pêcheries, loi relative aux (sur B.), 3231.
 Penitenciers (sub.), 1429, 2417.
 Plomb argentifère (rép.), 2723.
 Postes (sur B.), 4104; (sub.), 4578.
 Pouliot, M., 4508.
 Primes aux pêcheurs (rép.), 3877.
 Quarantaine (sub.), 1933.
 "Queens Own Rifles" (rép.), 1493.
 Rapport du ministère du Commerce pour 1896, 5.
 Rapport du ministère de la Milice et de la Défense, 569.
 Revenu de l'intérieur (sub.), 1476.
 Rideau-Hall (sub.), 2284.
 Rizeries (rép.), 219.
 Séances de l'avant-midi (m.), 3103.
 Secréariat d'Etat (sub.), 1654, 1779.
 Sénat (sub.), 1799.
 Service rapide transatlantique (rép.), 667, 2385, 2399; (sur observ.—Tupper), 790; (communication), 3245; (sur rés.), 3445, 3463, 3652.
 Steamers entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona (sub.), 2415, 2416.
 Steamers entre Halifax et Terre-Neuve, via les ports du Cap-Breton (sub.), 2414.
 Steamers entre Port-Mulgrave, Arichat, etc., (sub.), 2416, 4341.
 Steamers entre Québec et le Bassin de Gaspé (rép.), 673.
 Steamers entre Victoria et San Francisco (sub.), 2414.

CARTWRIGHT, HONORABLE SIR RICHARD—*Suite.*

Subventions aux chemins de fer (B. n° 150), 3e lec., 4820.
 Tarif (sur rés.), 2909, 2927, 2929, 2932, 2948.
 Transport des malles entre le Canada et Terreneuve (sub.), 4337.
 Vieux fort Erié (rép.), 2085.
 Volontaires de 1866 (rép.), 2644.
 Voyageurs et employés sur les chemins de fer (sur B.), 3085.

CASEY, M. GEORGE-ELLIOTT (*Elgin-ouest*) :

Sûreté sur les chemins de fer (B. n° 2), 1re lec., 73 ; (M. pour 2e lec., et disc.), 518 ; 2e lec., 524 ; m. pour renvoi à un comité spécial), 524, 525 ; rapport du comité, adopté, 1047 ; pétitions renvoyées au comité spécial, 1108 ; en comité, 3084 ; m. pour publier preuve, 3472.
 Adresse en réponse au discours du trône, 264.
 Drainage des terrains des Cies., de ch. de fer (B. n° 14), 1er lec., 408 ; 2e lec., et débat, 906.
 Pensions du service civil (sur m. pour 2e lec.) 479.
 Chemins de fer, amend. à l'acte des—transport des bicycles (B. n° 19), 1re lec. 482 ; m. pour 2e lec., et expl., 1525 ; 2e lec., 1544 ; renvoyé au comité des chemins de fer, 1545 ; en comité et 3e lec., 3072.
 Observance du dimanche (sur B. Charlton), 587.
 Modification à la loi relative au service civil (sur B. McMullen), 665.
 Jubilé de Sa Majesté—La milice canadienne, 718.
 Election de la Saskatchewan (sur obser. Davin), 894.
 Subsides aux territoires du Nord-Ouest (sur m.—Davin), 894.
 Budget, (Exposé budgétaire—Le tarif), 1337 à 1349.
 Expédition de la baie d'Hudson (sur int.-Richardson), 1572.
 Instruments aratoires (sur m.—Davin), 1841.
 Agents d'immigration (sub.), 2436.
 Inscription à l'ordre du jour des bills (Nos 2 et 3), (m.), 3033.
 Terres fédérales (sub.), 3535.
 Service transatlantique rapide (sur résol.), 3673.
 Edifices publics (sub.), 4729.
 Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 4771, 4773.

CASGRAIN, M. THOMAS-CHASE (*Momorency*) :

Adresse en réponse au discours du trône, 126.
 Pont sur le Saint-Laurent à Québec (int.), 290, 1402.
 Blanchet, Eugène, Fraserville (int.), 922, 1403 ; (m. pour doc.), 2112.
 Murs et fortifications de Québec (int.), 1111.
 Cause des pêcheries (int.), 1111.
 Smith, M. F.-X. (int.), 1113 ; (m. pour doc.), 2112.
 Delisle, L.-T., gardien de phare (int.), 1115.
 Employés publics du comté de Gaspé—enquêtes (int. pour M. Chauvin), 1241.
 Chef de gare à Saint-Charles—Ch. de fer Intercolonial (int.) 1319.
 Mercier, Joseph, de Sainte-Famille (int.), 1399, 1574.

CASGRAIN, M. THOMAS-CHASE—*Suite.*

Irvine, John (int.), 1399.
 Bégin, Pierre—Destitution (int.), 1403.
 Expédition de la baie d'Hudson (sur int.-Richardson), 1568.
 Juge local en amirauté (int.), 1706.
 Castongue, chef de gare à Saint-Charles (m. pour doc.), 2112.
 Laberge, P. (m. pour doc.) 2112.
 Eboulement—Rocher de Québec (int.), 3224.
 Service de la police douanière (sub.), 2153, 2155.
 Vézina, Georges (int.) 2220.
 Edifices publics en général (sub.), 2240.
 Agents d'immigration (sub.), 2430, 2433, 2439, 2440.
 Service postal entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile (int.), 2798.
 Service postal entre Saint-Gervais et Saint-Charles (int.), 3225.
 Tarif—Nouvelles résolutions (en comité), 2812 à 2825.
 Chemin de fer Intercolonial (sub.), 3267, 3324.
 Cour suprême de l'Ontario (sur B.), 3651, 3652.
 Intéret (sur B. Fitzpatrick), 3686.
 Justice—Administration (sub.), 4197.
 Douanes—Service de surveillance—Le *Cons-tance* (sub.), 4218.
 Fleuve Saint-Laurent (sub.), 4222, 4223 et suiv.
 Canal de Lachine—Agrandissement (sub.), 4244.
 Edifices publics—Ottawa (sub.), 4250.
 Quai à Honora—Ile Manitouline (sub.), 4310.
 Steamers entre Québec et le Bassin de Gaspé (sub.), 4339.
 Frais, re Pêcheries (sub.), 4341.
 Douanes (sub.), 4375.
 Fréchette, L. A.—Traduction technique (sub.), 4394.
 Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (sub.), 4461, 4465.
 Enquête au N.-O. (sub.), 4541 et suiv.
 Cie. nièrière de traite et de transport du Yukon (sur B.), 4550, 4551.
 Bureaux de poste et de douanes, à Montmagny (sub.), 4593 et suiv.

CHAMPAGNE, M. LOUIS-N. (*Wright*) :

Chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau (B. n° 109), 2e lec., 2402 ; en comité et 3e lec., 2534.
 Rivière Gatineau—Travaux de protection (sub.), 4306, 4307.

CHARLTON, M. JOHN (*Norfolk-nord*) :

Observance du dimanche (B. n° 10), 1re lec., 219 ; (m. pour 2e lec. et disc.), 576 ; 2e lec., 593 ; en comité, 2124 et suiv.
 Punition de la séduction et de l'enlèvement (B. n° 13), 1re lec., 289 ; 2e lec., 902 ; en comité, 2136.
 Bill (n° 18) à l'effet de conférer certains pouvoirs au bureau d'administration des biens temporels de l'Eglise presbytérienne au Canada, 1re lec., 603 ; 2e lec., 669 ; en comité et 3e lec., 1663.
 Cens électoral, (sur B.), 733 à 742.
 Explications (articles du *World* et du *Globe*), 780.

CHARLTON, M. JOHN—Suite.

- Musée national à Ottawa (sur m.-Belcourt), 2099.
 Tarif—Résolutions amendées (en comité), 2633 à 2644, 3819.
 Fromageries et beurreries — Enregistrement (sur B.), 3226.
 Loi relative aux pêcheries (sur B.), 3229.
 Droits d'exportation (sur explications-Fielding), 3358.
 Service transatlantique rapide (sur rés.), 3664.
 Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (débat), 3736.

CHAUVIN, M. LÉON-ADOLPHE (Terrebonne) :

- Adresse en réponse au discours du trône, 318.
 Employés publics du comté de Gaspé—Enquêtes (int.), 1241.

CHOQUETTE, M. PHILIPPE-AUGUSTE (Montmagny) :

- Quai à Berthier (int.), 223.
 Comité des *Débats* (1er rapp.), 603 ; (2e rapp.), 4507.
 Banque d'épargne aux îles de la Madeleine (int. pour M. Lemieux), 673.
 Transport des malles aux îles de la Madeleine (int. pour M. Lemieux), 673.
 Communications entre Québec et le Bassin de Gaspé (int. pour M. Lemieux), 673.
 Quai à Grande-Rivière, Qué. (int. pour M. Lemieux), 673.
 Edifice Langevin—Réclamation de l'entrepreneur (int. pour M. Lemieux), 674.
 Chemin de fer Oriental de Québec (int.), 783.
 Quai de la Grosse-Île (int.), 783.
 Douanes (sub.), 4376.
 Incendie de l'édifice de l'ouest (int.), 783.
 Agents d'immigration (sub.), 2440.
 Chemin de fer Intercolonial—Nouvel horaire (observations), 2803.
 Chemin de fer Intercolonial (sub.), 3259, 3265.
 Pont de Québec (explications), 3642.
 Juge du district de Rimouski (int.), 3882.
 Justice, ministère de la (sub.), 4190.
 Chambre des Communes—Législation (sub.), 4207.
 Edifices publics (sub.), 4267.

CHRISTIE, M. THOMAS (Argenteuil) :

- Tarif—(En comité), mais, 3834.

CLANCY, M. JOHN (Bothwell) :

- Adresse en réponse au discours du trône, 282.
 Cens électoral (sur B.), 654.
 Médecin des sauvages de l'île Walpole (int.), 671.
 Dr George Mitchell (int.), 790.
 Soumissions et dépôts pour canaux (int.), 873 ; (m. pour doc.), 3065.
 Budget, (Exposé budgétaire—Le tarif), 1350 à 1362.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1595 et suiv.
 Industrie laitière (sub.), 1878, 1880, 1882, 1887, 1395, 1896.
 Quarantaine—Abattage des porcs et des moutons (sub.), 1959.

CLANCY, M. JOHN—Suite.

- Soulanges, canal de—Travaux sur la section 12 (m. pour doc.), 2113 ; travaux sur les sections 4,5,6 et 7 (m. pour doc.), 2113.
 Grenville, canal de—Agrandissement (m. pour doc.), 2113.
 Observance du dimanche (sur B.-Charlton), 2135.
 Travaux publics—Ontario (sub.), 2368.
 Agents d'immigration (sub.), 2444.
 Tarif (sur rés.), 2609 à 2616, 2726, 2727, 2740, 2755, 2865, 2939 à 2948, 3011, 3164, 3187, 3842 ; (amend.), 3847, 3855.
 Médecins des sauvages—Comté de Brant (m. pour doc.), 3059, 3066.
 Agent des sauvages à Hagersville (m. pour doc.), 3059.
 Facteurs à Brantford (m. pour doc.), 3065.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3367.
 Inspection des pêcheries (int.), 3644.
 Prolong. de l'Intercol. jusqu'à Montréal (en comité), 3801.
 Inspection du pétrole (sur B.), 4094.
 Postes, loi relative aux (sur B.), 4099, 4695.
 Pénitencier de Kingston (sub.), 4114.
 Terrains à Banff (sub.), 4343.
 Douanes (sub.), 4361, 4383, 4391.
 Primes—Fer et acier (sur rés. en comité), 4513.
 Chemin de fer Intercolonial—Matériel roulant (sub.), 4624 et suiv.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur B.), 4657 et suiv.

CLARKE, M. EDWARD-FREDERICK (Toronto-ouest) :

- Adresse en réponse au discours du trône, 320.
 Immigration et emploi des étrangers sur (B.-Cowan), 545.
 Exposition du Canada à Toronto (int.), 1399.
 Port de Toronto (sub.), 2369.
 Service postal (sub.), 2414.
 Retraite du lieutenant-colonel Gray (int.), 2493.
 Service transatlantique rapide (sur résol.), 3669.
 Tarif (en comité), 3863.

COCHRANE, M. EDWARD (Northumberland-est, Ont.) :

- Intérieur, ministère de l' (sub.), 1440.
 Inspection générale (sur B.), 3098.
 Fleuve Saint-Laurent (sub.), 4222.
 Rideau Hall (sub.), 4239.
 Edifices publics (sub.), 4270.
 Rivière Gatineau—Travaux de protection (sub.), 4308.
 Tarif—Enquête (sub.), 4529.
 Bureau de poste de Berthier (sub.), 4593.

CORBY, M. HENRY (Hastings-ouest) :

- Commerce à Weller-Bay (m. pour doc.), 1324.

COSTIGAN, HONORABLE M. JOHN (Victoria, N.-B.) :

- Adresse en réponse au discours du trône, 382.
 Chemin de fer de Ristigouche à Victoria (sur B.), 2026, 2116.

COSTIGAN, HONORABLE M. JOHN—*Suite.*

Douanes (sub.), 4740.
 Marine et pêcheries (sub.), 1487.
 Revenu de l'intérieur, département du (sub.),
 1651.

COWAN, M. MAHLON-K. (*Essex-sud*):

Emploi des étrangers au Canada (B. n° 5), 1re
 lec., 74; (m. pour 2e lec. et discours,) 530;
 (2e lec., et renvoi à un comité spécial), 563;
 en comité, 3072; 3e lec., 3083.
 Règlements côtiers—Canada et Etats-Unis
 (sur m.-Britton), 3058.
 Société de construction et de prêt de la Confé-
 dération (B. n° 48), 1re lec., 999; 2e lec.,
 1052; en comité et 3e lec., 1663.

CRAIG, M. THOMAS-DIXON (*Durham-est*):

Adresse en réponse au discours du trône, 210.
 Immigration et emploi des étrangers (sur B.),
 541, 3082.
 Cens électoral (sur B.), 757.
 Punition de la séduction et de l'enlèvement
 (sur B. Charlton), 905.
 Budget (Exposé budgétaire, tarif), 1160.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-
 McCleary), 1511.
 Transport des bicyclettes (sur B. Casey), 1538.
 Service public (sur B. McMullen), 1742.
 Douanes—Dépenses éventuelles (sub.), 1787.
 Orateur-suppléant—Traitement (sub.), 1805.
 Chambre des Communes—dépenses éventuelles
 (sub.), 1812.
Débats, publication des (sub.), 1813.
 Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1860.
 Fairlie, Rév. John (sur observations-Cameron),
 1993.
 Chemin de fer de Calgary à Edmonton (sur B.),
 2020.
 Observance du dimanche (sur B. Charlton),
 585, 2128, 2133.
 Punition de la séduction et de l'enlèvement
 (sur B. Charlton), 2136.
 Impression des billets de banques (sur observ.-
 Foster), 2342 à 2350.
 Tarif (sur observ.-Foster), 2342 à 2350; (rés.),
 2518, 2534, 2728, 2743, 2818 à 2823, 3158,
 3160, 3175, 3176, 3204, 3578, 3588.
 Inspection générale (sur B.), 3094.
 Privilège—Article du *Globe*, 3181.
 Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Mont-
 réal (*débat*), 3745.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY, C. C. M. G.
(*Queen-ouest, I. P.-E.*):

Age des gardiens de phares (rép.), 226.
 Agents d'immigration aux Etats-Unis (rép.),
 3039.
 Alaska, frontière de l' (rép.), 3038.
 Algoma, élection de l'—Enquête (sub.), 4331,
 4395.
American Bank Note Company (sur B.), 2838
 à 2840, 2844, 2846.
 Auditeur général (sub.), 1782.
 Bateman, Wm. (rép.), 3054.
 Bibaud, Azarie (rép.), 3042.
 Bibliothèque: Traitements des employés (sub.),
 1814; ouvrage sur l'histoire d'Amérique
 (sub.), 1814.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

Boués, I. P.-E. (rép.), 877, 1496, 3644, 3662.
 Brésil, émigrés au (sub.), 4216.
 Bulletin des pêcheries (rép.), 3472.
 Cause des pêcheries (rép.), 1111; frais (sub.),
 4341.
 Cens électoral (rép.), 466; (sur B.), 845 à 862.
 Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (sub.),
 4473.
 Chemin de fer de Calgary à Edmonton (sur
 B.) 2018.
 Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard
 (sub.), 3335.
 Chemin de fer Intercolonial.—Matériel roulant
 (sub.), 4613.
 Chemin de fer de Langenburg et du Sud (sur
 B.), 2252, 2254.
 Chemin de fer du sud de la Colombie-Anglaise
 (sur m.-McInnes), 463.
 Code criminel, amendement au (B.), 3641.
 Commissaires enquêteurs (rép.), 3780.
 Commissions d'enquête—Chemin de fer Inter-
 colonial (sub.), 4573 et suiv.
 Compagnie de force motrice de la Cataracte
 (sur B.), 3509.
 Compagnie de marbre de Mycène (sur B.),
 2024, 2025.
 Contrebande dans la Colombie-Anglaise (rép.),
 1174.
 Convention de la mer de Behring (sur observ.-
 Tupper), 3880.
 Cour Suprême de l'Ontario (sur B.), 3648, 4090.
 Delisle, L.-T. (rép.), 1115.
 Destitutions (sur observ.-Tupper), 3475.
 Destitutions dans le comté d'Inverness (rép.),
 3882.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur int.-
 McCleary), 1244.
 Eaux navigable, protection des (B. n° 105),
 1re lec., 1909; 2e lec., 2372; en comité,
 2372; 3e lec., 2423; amend.-3558.
 Eclaireurs de la montagne de Bois (sur m.-
 Davies), 898.
 Edifices publics (sub.), 4726.
 Emploi des étrangers (sur B.), 3073 à 3075,
 3078, 3079.
 Enregistrement des barges "Pinplats" (rép.),
 786.
 Enquête au N.-O. (sub.), 4538.
 Enregistrement des navires au Canada (sub.),
 1975.
 Epave du *San Pedro* (rép.), 1175.
 Expédition à la baie d'Hudson (rép.), 678,
 1555, 1570, 1573, 1707, 1708; équipage du
Diana (rép.), 2496.
 Exposition de Paris en 1900 (rép.), 3041.
 Femme abandonnée sur le Rocher aux Oiseaux
 (rép.), 3041.
 Foin—Vente du foin à Indian-Gardens (rép.),
 3042.
 Forages pour la houille dans l'Île du Prince-
 Edouard (rép.), 678.
 Gardes-pêche—Victoria-nord (rép.), 921, 1116,
 1242.
 Gardien du phare flottant de Gaspé (rép.), 1831.
 Gardiens des phares—Salaires (sub.), 1978.
 Gaspé, comté de—Employés publics (rép.),
 1241.
 Goélettes de pêche de Gloucester—Art. du *Star*
 (rép.), 3787.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

- Homard—Ile du Cap-Breton (sur observ.-Tupper), 1329, 1331, 1766.
 Hôpitaux de marine (sub.), 1981.
 Houille, droit sur la (sur explic.-Tupper), 574.
 Imprimerie et papeterie (sub.), 4188.
 Immigration (sub.), 4335.
 Indemnité des membres du parlement (rés.), 3181, 3232 ; (B.), 3233, 3690.
 Inspection des bateaux à vapeur (B. n° 113), 1re lec., 2419 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 3256.
 Inspection des pêcheries (rép.), 3644.
 Intérêt (sur B.-Fitzpatrick), 3685.
 Intérieur ministère de l' (sub.), 1442 et suiv., 4194.
 Irrégularités de certaines interpellations—Action intentée à *La Libre Parole* (sur int.-Taylor), 3442.
 Irvine, John (rép.), 1399.
 Juges des cours provinciales (B.), 3642.
 Justice, administration de la (sub.), 4197.
 Lavoie, Dr Napoléon (rép.), 1112, 1322.
 LeCain, Mme (rép.), 3038, 3352.
 Levers hydrographiques (sub.), 1980.
 Licences de pêche dans Bonaventure (rép.), 573.
 Maître du havre de Murray-Harbour (rép.), 1910.
 Marées, observations des.—Maréographes, etc., (sub.), 1975, 1977.
 Marine et pêcheries (sub.) 1485 et suiv., 1797, 3234, 4197.
 McNab, inspecteur des pêcheries (rép.), 2646.
 Mercier, Joseph (rép.), 1574.
 Ministère des Douanes et du Revenu de l'intérieur (rés.), 3539 ; (sur B.), 3558, 3570, 3575.
 Naufrages, enquêtes sur les (sub.), 1975.
 Noircissement du homard—Études du Dr McPhail (sub.), 4342.
 Nominations par l'ex-gouvernement (sur m.-Tupper), 1418.
 O'Brien, Wm (rép.), 3472.
 Observatoire de Toronto (sub.), 1979.
 Obstructions dans les rivières navigables—Enlèvement (sub.), 1977.
 Obstructions—Rivière aux Ours (rép.), 412, 4138.
 Oldfield, Samuel-E. (rép.), 226.
 Ostréiculture (sub.), 2204.
 Pêche dans la rivière Matane (rép.), 3645.
 Pêche du homard (rép.), 4710.
 Pêcheries (B. n° 127), 1re lec., 3102 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 3228, 3231.
 Pêcheurs, protection des—Article du *Witness* (rép.), 3182.
 Pensions des employés publics (sur B.), 474, 475.
 Phare du Cap Saumon (rép.), 224.
 Phare de Fish-Island, I. P.-E. (rép.), 2092.
 Phares, construction de (sub.), 1978.
 Phoque, pêche du—Mer de Behring (rép.), 2221.
 Pickett, Geo. B. (rép.), 3178.
 Pilotes (sur B.), 3067, 3210.
 Plébiscite (rép.), 3039.
 Poids et mesures—Appointement des employés (sub.), 2190, 2191, 2200.
 Postes (sur B.), 4104, 4700 ; (sub.), 4401, 4408.
 Procédure (sur m.-Casey), 3034, 3035, 3036.

DAVIES, HONORABLE SIR LOUIS-HENRY—*Suite.*

- Procès par jury dans les T. N.-O. (B.), 3641, 4095.
 Production de documents (rép.), 1982.
 Puniton de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 3069.
 Quai à Berthier (rép.), 223.
 Quai à Iona (rép.), 415, 785.
 Quaiage à Tignish, I. P.-E. (rép.), 2645.
 Quais, I. P.-E. (sub.), 4320 et suiv.
 Quais, réparations des (sub.), 1979.
 Quarantaine au Manitoba et dans les T. N. O. (rép.), 2801.
 Rapport—Marine et Pêcheries, 2567.
 Règlementes côtiers—Canada et Etats-Unis (rép.), 3058.
 Rets dans la Colombie-Anglaise (rép.), 1175.
 Rets à mailler et seines (rép.), 3788.
 Saumon de la Colombie-Anglaise (sur m.-Maxwell), 1714.
 Sauvages, affaires des (sub.), 4185.
 Sauvetages (sub.), 1975.
Scripts pour les Métis (rép.), 3060.
 Service météorologique (sub.), 1979.
 Service postal pendant l'hiver (sub.), 1978.
 Service rapide transatlantique (sur obs.-Tupper), 804.
 Smith, F.-X. (rép.), 1113.
 Steamer *Newfield*, nomination sur le (rép.), 1831.
 Steamers de l'Etat (sub.), 1974 ; officiers (rép.), 3178.
 Subventions aux chemins de fer (rép.), 151, 808.
 Tarif—Enquête (sub.), 4527.
 Tarif, (sur r.-s.), 2479 à 2488 ; 2823 à 2828 ; 2860, 2971 à 2973.
 Terrains à Banff (sub.), 4343.
 Terres des Cies de chemins de fer et les taxes (sur m.-Oliver), 3051.
 Terres fédérales (sub.), 4717.
 Territoires du Nord-Ouest (sur m.-Davies), 892.
 Transport sur mer des bestiaux (rép.), 1911.
- DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD (*Assiniboia-ouest*):
 Jubilé de la reine (int.), 82.
 Adresse en réponse au discours du trône, 93.
 Approvisionnements des sauvages (int.), 413, 1114.
 Cartwright, F.-L. (int.), 415.
 Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise (sur m.-McInnes), 443.
 Pensions du service public (sur m. pour 2e lec.), 476.
 Stréte sur les chemins de fer (sur B.-Casey), 528.
 Immigration et emploi des étrangers (sur B.-Cowan), 548.
 Expéditions à la baie d'Hudson (int.), 678.
 Havres d'Owen-Sound et de Collingwood (int. pour M. Bennett), 678.
 Règlementes de quarantaine (m. pour doc. et discours), 679, 700, 2801.
 Jubilé de Sa Majesté—La milice canadienne, 720.
 Election de la Saskatchewan (observations), 809, 819, 826.
 Subsidés aux Territoires du Nord-Ouest (m. pour doc. et disc.), 877 à 886, 888.
 Réclamations des éclaireurs de la montagne de Bois (motion), 895, 1749 ; (m. retirée), 1751.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*

- Soumissions pour approvisionnements des sauvages (int.), 919, 1109.
 Transport des malles à Qu'Appelle (int.), 920.
 Pensions de la police à cheval (B. n° 57), 1re lec., 999; (Bill retiré), 1047; (sur B.-Davis n° 59), 1048.
 Terres fédérales (B. n° 61) 1re lec. 1050; 2e lec. 1751; (sur B.-Douglass), 1756; (sur B.-Sifton), 3566.
 Modification à la loi relative à la police à cheval (B. n° 62), 1re lec., 1051; m. pour 2e lec., 1752.
 McManus, Madame (int.), 1113; (observ.), 1175, 1178; (m. pour doc.), 1737, 2222, 2499.
 Contrôleur des travaux (int.), 1113.
 Budget (Exposé budgétaire—Tarif), 1127 à 1157.
 Alambics illicites—Saisie (int.), 1172.
 Aspdin, Thomas W.—Réclamation (int.), 1173.
 Exposition des territoires du Nord-Ouest—Comptes (int.), 1173.
 Destitution de P.-J. Williams (int.), 1241.
 Police à cheval du Nord-Ouest, modifications à la loi relative à la (B. n° 89), 1re lec., 1318.
 "Our Lady of the Snows" (observ.), 1324, 1324.
 Bureau des terres à Estevan (int.), 1403.
 Approvisionnements à l'école industrielle de Saint-Paul (m. pour doc.), 1425.
 Sauvages, affaires des (sub.), 1471.
 Libelle criminel (B. n° 96), 1re lec., 1492.
 Transport des bicycles (sur B.-Casey), 1543.
 Commerce du beurre—Prime (sur m.-Reid), 1545.
 Expédition de la baie d'Hudson (sur int.-Richardson), 1560, 1572; (int.), 1707, 1708.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1623.
 Documents demandés—Règlements de quarantaine entre les Etats-Unis et le Manitoba (int.), 1632.
 Chemins de fer et Canaux (sub.), 1690.
 Conseil privé (sub.), 1701; dépenses éventuelles, 1778.
 Stockholm, exposition à (int.), 1704.
 Correspondance au département des Affaires des Sauvages (int.), 1705.
 Bureau des Affaires des Sauvages de Regina (int.), 1705.
 M. William McGirr (int.), 1707.
 Grain de semence—Territoires du Nord-Ouest (int.), 1709, 1909.
 Pont de Québec (int.), 1709.
 Instruments aratoires, droits sur les (observ.), 1767; (m. pour entrée en franchise), 1837.
 Commerce, ministère du (sub.), 1797.
 Orateur-suppléant—Traitement (sub.), 1800, 1809.
 Privilège, question de, 1832.
 Beurrieres au Nord-Ouest—Etablissement et entretien (sub.), 1877.
 Industrie laitière (sub.), 1883.
 Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron), 2011, 2027; (expl. article du *Witness*), 2296.
 Audition, modification à l'acte relatif à l' (B. n° 107), 1re lec., 2078.
 Observance du dimanche (sur B. Charlton), 2131, 2134.
 Tarif, résolutions relatives au (sur observ.-Foster), 2144.

DAVIN, M. NICHOLAS-FLOOD—*Suite.*

- Edifices et travaux publics—Ont. (sub.), 2231, 2232, 2233.
 Territoires du Nord-Ouest—Travaux publics (sub.), 2238.
 Rideau-Hall (sub.), 2246.
 Milice au jubilé (observ.), 2801.
 Ch. de fer Canadien du Pacifique—Embranchement sur Prince-Albert (sur observ.-Davis, --art. de l'*Adrocaite* de Prince-Albert), 2298.
 Plomb argentifère (sur int.-Prior), 2723.
 Pétrole, impôt sur le (observ.), 2373.
 Agents d'immigration (sub.), 2445, 2447.
 Expédition à la baie d'Hudson—Equipage du *Diana* (int.), 2496.
 Directeur de la poste de Hartney, Man. (int.), 2497.
 Explications—Entrée en franchise du pétrole (art. du *Free Press*), 2498.
 Tarif (sur rés.), 2559, 2701 à 2706; 2884 à 2888; 2890 à 2895; 2912, 2992, 2997, 3016, 3019, 3160, 3161, 3198, 3598, 3599, 3859.
 Compagnie du pont de Québec (int.), 2644.
 Perception du revenu à Montréal (int. pour M. Bergeron), 2645.
 "Almighty Voice" (int.), 2647.
 Cie de ch. de fer et de houille de la Vallée du Dain (du Sénat), (B. n° 122), 1re lec., 2959; m. pour inscription à l'ordre du jour pour 2e lec., 3099; 2e lec., 3211.
 Procédure, (sur m.-Casey), 3035.
 Plébiscite (int. pour M. Taylor),
 Grain—Transport sur le ch. de fer Canadien du Pacifique (int.), 2041, 3178.
 Terrains des compagnies de chemins de fer et les taxes (sur m.-Oliver), 3045, 3054.
 Médecins des sauvages du comté de Brant (m. pour doc. pour M. Clancy), 3059.
 Agent des sauvages à Hagersville (m. pour doc. pour M. Clancy), 3059.
Scripts pour les métis (sur m.-Davis), 3064.
 Carstens, M.—Bureau d'immigration de Winnipeg (int. pour M. Roche), 3224.
 Compagnie de placement et d'agence du Canada (B. n° 128), 1re lec., 3330; 2e lec., 3389.
 Destitutions d'employés publics (observ.), 3484, 3487.
 Immigration—Agents en Grande-Bretagne (sub.), 3515.
 Sauvages—Provisions pour les sauvages du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest (sub.), 3528.
 Police à cheval du Nord-Ouest (sub.), 3532.
 Territoires du Nord-Ouest (sur B.), 2420, 3562, 3564.
- DAVIS, M. THOMAS-OSBORNE (*Saskatchewan*):
 Champain, Emmanuel, de Batoche (int.), 415.
 Shérif de Prince-Albert (int.), 569.
 Bill (n° 22) concernant la Compagnie du chemin de fer trans-Canada, 1re lec., 603; 2e lec., 669; en comité et 3e lec., 3508.
 Contrebande à l'île Herschell (int.), 676.
 Ports de douane à la baie d'Hudson (int.), 677.
 Règlements de quarantaine (sur m.-Davin), 702.
 Election de la Saskatchewan (sur observ.-Davin), 820.
 Donaldson, S.-J. (m. pour doc.), 3065.
 Pensions de la police à cheval (n° 59), 1re lec., 1048; m. pour 2e lec., 1751.

DAVIS, M. THOMAS-OSBORNE—*Suite.*

- McManus, Madame (sur observ.-Davin), 1182.
 Percepteur des douanes—Territoires du N.-O. (int.), 1242.
 Budget—(Exposé budgétaire—Le tarif.), 1294 à 1297.
 Transport des malles entre Saskatoon, Battleford et le Lac-aux-Oignons (int.), 1399.
 Malles de la Saskatchewan (int.), 1400.
Gazette de Montréal et *Star* (int.), 3330.
 Subventions au chemin de fer de Regina, lac Long, et Saskatchewan (int.), 1402.
 Saisie des fourrures de Bremner (m. pour doc.), 1497.
 Industrie laitière (sub.), 1888.
 Chemin de fer Canadien du Pacifique—Enbranchement sur Prince-Albert (art. de l'*Advocate*, de Prince-Albert), 2297.
 Grundy, Ernest (int.), 3355.
 McManus, Robert et Mme McManus (int.), 2492.
 Chemin de fer de Calgary à Edmonton (sur B.), 2531.
 Soulèvement des sauvages dans les T.-N.-O. (observations), 2721.
 Terrains des compagnies de chemin de fer et les taxes (sur m.-Oliver), 3047.
Scripts pour les métis (m. pour doc.), 4059, 3064.
 Tarif (rés.), 3160, 3165, 3223.
 Destitutions d'employés publics (sur observ.-Davin), 3489.
 Révolte chez les sauvages (sur int.-Tupper), 3503.
 Inspection du pétrole (sur B.), 4093.
 Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest (observations), 4132.
 Service postal—Gaspé (sur observ.-Caron), 4425.
- DESMARAIS, M. ODILON (*Montréal—Saint-Jacques*):
 Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron), 2005.
- DOBELL, HONORABLE M. RICHARD-REID (*Québec-ouest*):
 Compagnie du pont de Québec (rép.), 2644.
 Service rapide transatlantique (sur résol.), 3464.
 Fleuve Saint-Laurent (sub.), 4224, 4231.
- DOMVILLE, M. JAMES (*King, N.-B.*):
 Jubilé de Sa Majesté—La milice canadienne, 715, 786.
 Chemin de fer de Témiscouata (B. n° 58), 1er lec., 1047; en comité, 2115; 3e lec., 2400.
 Budget (Exposé budgétaire—Le tarif), 1204 à 1219.
 Chemins de fer et canaux (sub.), 1680.
 Cie du Chemin de fer et du pont de Ristigouche (B. n° 104), 1re lec., 1764; (m. pour 2e lec.), 1866, 2026; 2e lec., 2401.
 Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1839.
 Chemin de fer de Ristigouche à Victoria (sur B.), 2026.
 Scoville, Walter-B. (int.), 2085.
 Poids et mesures—Appointements des employés (sub.), 2174, 2176, 2177, 2180, 2182.
 Tarif (rés.), 2787 à 2794.

DOUGLAS, M. JAMES-MOFFAT (*Assiniboia-est*):

- Bill (n° 24) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Pacifique, 1re lec., 603; 2e lec., 669; en comité et 3e lec., 3001.
 Terres fédérales (B. n° 60), 1re lec., 1049; 2e lec., 1755.
 Budget, (Exposé budgétaire—Le tarif), 1252 à 1258.
 Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1839; (int.), 1909.
 Rideau Hall (sub.), 2248, 2259.
 Tarif—(rés.), 2919, 2995, 299, 3017, 3216, 3597, 3606.

DUGAS, M. LOUIS-E. (*Montcalm*):

- Directeur de la poste de Beauharnois (int. pour M. Bergeron), 223.
 Transport des malles à la Malbaie (int. pour M. Morin), 289.
 Murs et fortifications de Québec (int. pour M. Casgrain), 1111.
 Dr Nap. Lavoie et *La Canadienne* (int.), 1112, 1322.
 Alambics illicites—saisie (int.), 1172.
 Infraction aux lois relatives au revenu (int.), 1322.
 Vézina, Georges (int.), 1402.
 Revenu de l'intérieur—Frais de voyage, loyers, combustible, etc. (sub.), 2166.
 Bibaud, Azarie (int. pour M. Bergeron), 3042.

DUPONT, M. FLAVIEN (*Bagot*):

- Adresse en réponse au discours du trône, 164.
 Tarif—Résolutions amendées (en comité), 2664 à 2673, 2871 à 2875.
 Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (débat), 3747.
 Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 4780.

DYMENT, M. ALBERT-EDWARD (*Algonia*):

- Bill (n° 42) constituant en corporation la Compagnie du pont de la rivière Sainte-Marie, 1re lec., 913; 2e lec., 1025.
 Chemin de fer Atikokan Iron Range (B. n° 50), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité et 3e lec., 1663.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1607.
 Droits d'exportation (sur résol.), 4088.
 Edifices publics (sub.), 4289.
 Quai de Hilton (sub.), 4312.
 Ecluse du Fort Francis (sub.), 4315.
 Canal du Sault Sainte-Marie (sub.), 4449 et suiv.

EDGAR, HONORABLE M. JAMES-DAVID, Orateur (*Ontario-ouest*):

- Elections contestées, 1, 356, 408, 1396.
 Vacances, 2.
 Discours du trône, 3.
 Rapport des bibliothécaires, 5.
 Nouveaux députés, 72, 809, 1425, 1703, 1909.
 Nouveau tarif (sur expl.-Fielding), 150.
 Adresse en réponse au discours du trône (sur int.-McNeill), 153.
 Directeur de la poste de Marsh-Hill (sur int.-Foster), 228.

EDGAR, HONORABLE M. JAMES-DAVID—*Suite.*

- Cens électoral (sur int.-Tupper), 467.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur int.-Maclean), 485.
 Restaurant de la Chambre des Communes, (communication), 574.
 Budget (sur int.-Tupper), 669.
 Chambre des Communes—Législation (sub.), 4203, 4206, 4207.
 Représentation de la milice aux fêtes du jubilé (sur observ.-McNeill), 806.
 Election de la Saskatchewan (sur observ.-Davin), 814.
 Bills d'intérêt privé: Renvoi aux comités, 1048.
 Procédure, 1051 (changement aux procès-verbaux), 1242.
 Contrebande dans la Colombie-Anglaise (sur int.-Prior), 1174.
 Bills sanctionnés, 2391.
 Chemins de fer—Dépenses (sur int.-Martin), 1243.
 Infraction aux lois relatives au revenu (sur int.-Dugas), 1322.
 Quarantaine à Victoria, C.-A. (sur int.-Prior), 1336.
 Chambre des Communes—Traitements (sub.), 1810, 1811.
 Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1844.
 Chemin de fer de Rustigouche à Victoria (sur B.), 2026.
 Service postal entre Ashcroft et Barkerville (sur int.-Prior), 2086.
 Irrégularités de certaines interpell.—Action intentée à *La Libre Parole* (sur int.-Taylor), 3442, 3443, 3444, 3445.
 Députés absents—Article de la *Gazette* de Montréal, 4485.

EDWARDS, M. WILLIAM-CAMERON (*Russell*):

- Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Hull, digne Saint-Louis et Sources Victoria, 2e lec., 1397.

ELLIS, M. JOHN-VALENTINE (*Saint-Jean, ville, N.-B.*):

- Vacances de Pâques (int.), 604.
 Service rapide (sur résol.), 3654; terminus d'hiver (int.), 1173.
 Hôpitaux de marine (sub.), 1981.
 Poids et mesures—Appointements des employés (sub.), 2195.
 Tarif—Résolutions amendées (en comité), 2991, 3014, 3030, 3639.
 Creusement du Saint-Laurent entre Montréal et Québec (int.), 3353.
 Dépenses faites par Winnipeg—Immigrants atteints de la petite vérole (sub.), 3538.
 Enquête au Nord-Ouest (sub.), 4540.
 Édifice public—Portage-du-Rat (sub.), 4597.

ERB, M. DILMAN-KINSEY (*Perth-sud*):

- Tarif—Résolutions amendées, (en comité), 3010, 3012, 3212 et suiv.

ETHIER, M. JOSEPH-ARTHUR-C. (*Deux-Montagnes*):

- Adresse en réponse au discours du trône, 15.

FIELDING, HONORABLE M. WILLIAM-STEVENS, (*Shelburne et Queen, N.-E.*):

- Filatures de Kingston—Droits sur le coton (rép.), 83.
 Comptes publics du Canada, 143.
 Rapport de l'auditeur général, 143.
 Nouveau tarif—Explications, 148.
 Tarif (rép.), 228.
 Budget (rép. à int.-Foster), 229; (rép. à int.-Tupper), 667.
 Subsides (m.), 407.
 Voies et moyens (m.) 407.
 Actionnaires des banques chartées (liste), 418.
 Rapports des Cies d'assurance, 418.
 Pont Victoria, (sur disc.-Foster), 500.
 Budget—Message de S. E., 569.
 Fonctionnaires mis à la retraite (rép. et liste), 570.
 Commerce de houille dans la Nouvelle-Ecosse (rép.), 572.
 Commission d'enquête sur le tarif (rép.), 675.
 Droit sur la graine de mil (rép.), 676.
 Budget—(Exposé budgétaire), 923, 955.
 Tarif (1res résolutions), 969 à 998. (En comité), 1396 (m.), 2138, 2423, (sur observ.-Foster), 2139—Résolutions amendées (discours), 2448 à 2459; (en comité), 2067, 2708 à 2711, 2726, 2727, 2740, 2747, 2749, 2750, 2773, 2811, 2900, 2901, 2903, 2908, 2929, 2930, 2934, 2935, 2951, 2963, 2991, 3001, et suiv., 3031, 3122, 3123, 3165, 3189, 3214, 3219, 3576, 3578, 3621, 3629, 3631, 3633, 3637, 3808, 3873; (Résolutions adoptées), 4000; (B. n° 143), 1re, 2e et 3e lec., 4072.
 Thibault, M. Charles—Mise à la retraite (rép.), 1114.
 "Our lady of the Snows", (sur observ.-Davin), 1326.
 Syndicats et coalitions (rép.), 1707.
 Rapides de Saint-André, rivière, Rouge (int.), 1707.
 Instruments aratoires, droits sur les (rép.), 1910.
 Entrée des machines pour l'exploitation des mines (sur observ. Prior), 1914.
 Message de S. E.—Dépenses du détachement militaire au jubilé de la reine, 2288.
 Détachement militaire à Londres (rés. et subside (B. n° 112), 1re et 2e lec., 2301; 3e lec., 2371.
 Impression des billets de banque, contrat (sur observ.-Foster), 2323 à 2336; (rép. à int.-Foster), 2645.
 Le tarif et le gouvernement de Sa Majesté (rép.), 2493.
 Directeur de la poste de Kingston (rép.), 2646.
 Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (rép.), 2961.
 Billets de banque—Planches non teintées (rép.) 3038.
 Fonds de pensions du service public (rés.), 3225.
 Budget supplémentaire (message), 3244, 3473.
 Droits d'exportation (explication), 3357.
 Remboursement des sommes d'argent versées au fonds des pensions (rés.), 3566; (B. n° 136), 1re lec., 3567.
 Commissaires du havre de Québec (rép.), 3877.
 Primes sur le fer et l'acier (rés.), 4033.
 Droits d'exportation (rés.), 4033, 4075; (B. n° 145), 1re, 2e et 3e lec., 4090.

FIELDING, HONORABLE M. WILLIAM-STEVENS—*Suite.*

- Examineurs—Service public (sub.), 4185.
 Edifices publics (sub.), 4256, 4276.
 Quais, I. P.-E. (sub.), 4328.
 Budget supplémentaire (nouveau), 1897-98 (message), 4351.
 Emprunt de \$15,000,000 (suiv. rés. en comité), 4486.
 Emprunt de certaines sommes d'argent pour le service public (B. n° 148), 1re, 2e et 3e lec., 4490.
 Primes—Fer et acier (sur rés. en comité), 4510, 4512, 4516, 4520; (B. n° 149), 1re lec., 4522; 2e lec., en comité et 3e lec. 4599.
American Bank Note Co.—Impression et gravure des billets fédéraux (sub.), 4522.
 Tarif—Enquête (sub.), 4526.
 Chemin de fer Intercolonial—Matériel roulant (sub.), 4623.
 Douanes (sub.), 4738.
 Prolongement de l'Intercolonial à Montréal (sub.), 4748.
 Subsidés (B. n° 150), 1re lec., 4764; 2e et 3e lec., 4814.

FISET, M. J.-B.-ROMUALD (*Rimouski*) :

- Municipalité d'Amqui (int.), 1319.
 Compagnie du pont de Québec (B. n° 80), (m. pour 2e lec.), 1397.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3370, 3377.
 Pêche dans la rivière Matane, (int.), 3644.
 Rimouski—Réparation à la jetée (sub.), 4308.
 M. Pouliot, M.P., 4509.
 Enquête au N.-O. (sub.), 4567.

FISHER, HONORABLE M. SIDNEY-ARTHUR (*Brome*) :

- Rapport du secrétaire d'Etat, 151.
 Liste du service civil, 151.
 Le commerce de beurre (sur m.-Reid), 514.
 Budget—Erreur typographique, 604.
 Quai de la Grosse-Île (rép.), 783.
 Rapport des examinateurs du service civil, 913.
 Quarantaine à Victoria, C.-A. (rép.), 1333, 1335.
 Service des malles dans l'Île du Prince-Edouard (rép.), 1337.
 Contrat des impressions des billets de banque (rép.), 1337.
 Agriculture, ministère de l'—(sub.), 1797 et suiv.; dépenses éventuelles 1793, 1794, 1795.
 Police fédérale (sub.), 1799.
 Archives (sub.), 1814.
Patent Record (sub.), 1815.
 Annuaire statistique (sub.), 1815.
 Statistique générale (sub.), 1816.
 Subventions aux sociétés d'agriculture (sub.), 1816.
 Fermes expérimentales (sub.), 1817, 1818, 1823, 1824.
 Bulletins et rapports. Impression et distribution (sub.), 1825.
 Industrie laitière (sub.), 1825, 1826, 1827, 1878, 1879, 1881, 1882, 1884, 1886, 1887, 1892, 1894, 1895, 1896.
 Beurreries au Nord-Ouest—Etablissement et entretien (sub.), 1878.

FISHER, HONORABLE M. SYDNEY-ARTHUR—*Suite.*

- Quarantaines, etc., (sub.), 1899 et suiv.; 1923 et suiv.
 Lazaret de Tracadie (sub.), 1950.
 Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.), 1951.
 Quarantaine pour les animaux (sub.), 1951 et suiv.
 Quarantaine—Attache des pores et des moutons (sub.), 1957.
 Entrepôts frigorifiques (sub.), 1960, et suiv.; (B. n° 141), 1re lec., 3684; 2e et 3e lec., 4095.
 Télégramme du Dr Watt niant les énoncés du col. Prior, 2075.
 Inspecteur de laiterie de l'Île du Prince-Edouard (rép.), 2093.
 Enregistrement des fromageries et des beurrieres, etc. (B. n° 117), 1re lec., 2491; 2e lec., en comité et 3e lec., 3226.
Bank Note Company (rép.), 2494.
 Clôtures, brevets pour (rép.), 2494.
 Brevets d'inventions (B. n° 120), 1re lec., 2797; 2e lec., en comité et 3e lec., 3227.
 Tarif (sur rés.), (en comité), 2933, 3196, 3847.
 Inspection générale (sur B.), 3091.
 Agriculture, ministère de l' (sub.), 4189.
 Chambre des Communes. Législation (sub.), 4200, 4201.
 Exposition de Stockholm (sub.), 4214.
 Exposition des territoires du Nord-Ouest (sub.), 4214.
 Quarantaine des bestiaux (sub.), 4215.
 Leafloor, John (sub.), 4329.
 Propagation de la tuberculose parmi les bestiaux, 4334.

FITZPATRICK, HONORABLE M. CHARLES (*Québec-comté*) :

- Cens électoral (B. n° 7), 1re lec., 75; (m. pour 2e lec., et expl.), 612; analyse de l'acte, 615.
 Adresse en réponse au discours du trône, 141, 154.
 Juridiction d'amirauté (rép.), 223.
 Service public, bill relatif au (rép.), 1830.
 Juges des cours de comté (rép.), 1830.
 Wiggins, John—Pénitencier de la Colombie-Anglaise (rép.), 2087.
 Observance du dimanche (sur B. Charlton), 2135.
 Pénitenciers (sub.), 2418.
 Pénitencier de Kingston—Destitutions (rép.), 2889.
 Elargissement d'un détenu (rép.), 2890.
 Contrôleurs des Douanes et du Revenu de l'intérieur (B. n° 125), 1re lec., 3101.
 Listes des électeurs de 1897 (B. n° 126), 1re lec., 3102; 2e lec. et en comité, 3228; 3e lec., 3232.
 Sullivan, D.-B. (rép.), 304.
 Rapport du ministre de la Justice, 3186.
 Cour suprême de l'Ontario et juges de cette cour (B. n° 131), 1re lec., 3224; m. p. 2e lec., 3645; 2e lec. et en comité, 3649.
 Eboulement—Rocher de Québec (rép.), 3224.
 Endossements faux ou non autorisés sur lettres de change (sur B.), 3227.
 Goodwin vs la Reine (rép.), 3330.
 Affaires en litige (sub.), 3349, 3351.

FITZPATRICK, HONORABLE M. CHARLES—*Suite.*

- Intérêt (B. n° 134), 1re lec., 3440 ; 2e lec. et en comité, 3684 ; 3e lec., 3689.
Compagnies, modification de la loi relative aux (B. n° 135), 1re lec., 3440 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 3689.
Juge du district de Rimouski (rép.), 3882.
Juges des cours provinciales (B.), 2e lec., en comité et 3e lec., 4095.
Henry Muma, arbitre officiel (rép.), 4105.
Pénitencier de Kingston (sub.), 4109, 4124 et suiv., 4144, 4156.
Pénitenciers—Commission (sub.), 4159.
Quais—Île du Prince-Édouard (sub.), 4328.
Gratifications à des fonctionnaires des pénitenciers (sub.), 4330.
Officiers d'élection—Alberta, Victoria-sud et Châteauguay (sub.), 4334.
Service de surveillance secret (sub.), 4349.
Caisses d'épargne de la province de Québec (B. n° 147), 1re lec., 4351 ; 2e lec., 4483 ; 3e lec., 4671.

FLINT, M. THOMAS-BARNARD (*Yarmouth*) :

- Représentation de la milice aux fêtes du jubilé (int. pour M. Donville), 786.
Election de la Saskatchewan (sur observ.-Davin), 825.
Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron), 1997.
Tarif—Résolutions amendées (en comité), 3018.
Chambre des Communes—Législation (sub.), 4213.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS (*York, N.-B.*) :

- Adresse en réponse au discours du trône, 56.
Cens électoral (sur B.), 79, 617, 619, jusqu'à 644 inclus (m. pour suspension), 644.
Filatures de Kingston (int.), 83.
Nouveau tarif (sur expl.-Fielding), 150 ; (int.), 613.
Ch. de f. de la Baie des Chaleurs (int.), 222.
Directeur de la poste de Marsh-Hill, Ont. (int.), 222, 228, 410 ; (m. pour doc.), 1424.
Édifices du gouv. à Sussex, N.-B. (int.), 222.
“ “ au Portage-la-Prairie (int.), 222.
Budget (int.), 229 ; (sur int.-Tupper), 668 ; (discours sur exposé budgétaire), 999 à 1025, de 1025 à 1046.
Pont Victoria (int.), 291, 415 ; (discours), 490.
Impressions des billets, timbres, etc. (production de doc.), 464.
Commissaires—Conduite des employés publics (production de doc.), 465, 1633, 1710.
Destitution des directeurs des postes (production de doc.), 465.
Avocats du gouv. à Londres (production de doc.), 465.
Pensions du service public (sur m. pour 2e lec. du bill), 471, 476, 478.
Rapport de l'honorable T.-M. Daly (int.), 786.
Emprunts temporaires (int.), 808.
Election de la Saskatchewan (sur observ.-Davin), 815.
Budget supplémentaire (int.), 827.
Directeur de la poste d'Allandale, N.-B. (int.), 919.
McManus, madame (sur observ.-Davin), 1179.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

- Contrat des impressions des billets de banque (int.), 1337, 2644 ; observations), 2301 à 2323.
Emprunt de \$15,000,000 (sur rés. en comité), 4488.
Primes—Fer et acier (sur rés. en comité), 4510.
Am. Bank Note Co.—Impression des billets fédéraux (sub.), 4523 et suiv., 4745.
Tarif—Enquête (sub.), 4526 et suiv.
Enquête au N.-O. (sub.), 4535 et suiv.
Ch. de fer Intercolonial—Commission d'enquête (sub.), 4575, 4577.
Postes (sub.), 4580 ; service extérieur (sub.), 4725.
Ch. de fer Intercolonial—Acquisition de matériel roulant (sub.), 4582, 4600 et suiv., 4633 et suiv., 4642 et suiv.
Édifices publics (sub.), 4592.
Terres fédérales (sub.), 4717.
Édifices publics, Ottawa—Protection contre le feu (sub.), 4723.
Rivière du Lièvre—Digue et écluse des Petits Rapides (sub.), 4735.
Ch. de fer de la Baie des Chaleurs (sub.), 4743.
Canal de Welland (sub.), 4745.
Subventions aux ch. de fer (sur résol.), 4764 et suiv.
Nominations par l'ex-gouvernement (sur m.-Tupper), 1415.
Destitution de T.-P. Shields (m. pour doc.), 1424.
Justice, ministère de la (sub.), 1428.
Intérieur, ministère de l' (sub.), 1450 et suiv., dépenses éventuelles, 1781.
Sauvages, affaires des (sub.), 1467, 1468, 1473, 1475.
Revenu de l'intérieur (sub.), 1476.
Postes (sub.), 1476 ; dépenses éventuelles, 1793.
Expédition de la baie d'Hudson (sur int.-Richardson), 1564.
McCallum, destitution de M. (int.), 1575, 1634, 1635, 1639, 1641.
Revenu de l'intérieur, département du (sub.), 1644, 1645.
Corporation minière et consultative (sur B.), 1664.
Auditeur général—dépenses éventuelles (sub.), 1781.
Douanes—dépenses éventuelles (sub.), 1783 et suiv.
Agriculture, ministère de l'—dépenses éventuelles (sub.), 4793, 1796.
Marine et pêcheries—Dépenses éventuelles (sub.), 1797.
Commerce, ministère du (sub.), 1797.
Police fédérale (sub.), 1799.
Sénat—Salaires et dépenses éventuelles (sub.), 1799.
Orateur-supplémentaire—Traitement (sub.), 1801.
Gardien du phare flottant de Gaspé (int.), 1831.
Instruments aratoires (sur m. Davin), 1845.
Entrée des machines pour l'exploitation des mines (sur observ.-Prior), 1915.
Quarantaines (sub.), 1945.
Phares, construction de (sub.), 1978.
Production de documents (sur int.-Tupper), 1982.
Brodeur, S.-A. (sur int.-Bergeron), 2088.
Observance du dimanche (sur B. Charlton), 2129.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

- Tarif, résolutions relatives au (observ. sur m.-Fielding), 2138.
 Service de la police douanière (sub.), 2160, 2164.
 Mesurage du bois (sub.), 2166.
 Rideau Hall (sub.), 2248, 2272, 2281.
 Souris, I. P.-E.—Brise-lames à Knight's-Point (sub.), 2360.
 Travaux publics, N.-B.—Port de Saint-Jean (sub.), 2363.
 Travaux publics—Ontario (sub.), 2368.
 Collingwood, port de (sub.), 2396, 2397.
 Agents d'immigration (sub.), 2423, 2426.
 Tarif (sur rés.), 2459, 2460, 2511, 2549, 2551 à 2556, 2559, 2570 à 2582, 2664, 2675, 2682, 2690, 2992, 2706, 2723, 2733, 2733, 2854 à 2860, 2877, 2906, 2910, 2927, 2932, 2933, 2952, 2954 à 2956, 2962, 2963, 2964, 2968, 2969 à 2980, 3156, 3163, 3168, 3173, 3175, 3187, 3188, 3191, 3581, 3591, 3608 et suiv., 3622, 3633, 3809, 3810, 3873.
American Bank Note Company (sur B.), 2673, 2841 à 2844.
 Procédure (sur m.-Casey), 3035.
 Billets de banque—Planches non teintées (int.), 3038.
 Pickett, Geo.-B. (int.), 3178.
 Indemnité des membres du parlement (sur résol.), 3232.
 Frais de voyage des juges—Manitoba (sub.), 3237.
 Directeur de la poste de Ninga, Man. (int.), 3242.
 Ch. de fer Intercolonial (sub.), 3270, 3302 à 3309.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3422, 3440.
 Irrégularités de certaines interpell.—Action intentée à *La Libre Parole* (sur int.-Taylor), 3443.
 Agents en Grande-Bretagne — Immigration (sub.), 3516.
 Ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur B.), 3572.
 Service transatlantique rapide (sur rés.), 3677.
 Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (débat), 3713 et suiv.; (en comité), 3762, 3767, 3773, 3789, 3791; (sur 3e lec.), 4068; (sub.), 4747; (sur expl.-Cartwright), 4416.
 Cochons engraisés avec le maïs américain (sur B.), 3761.
 Postes, loi relative aux (sur B.), 3911, 4096, 4671, 4696.
 Ch. de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur rés.), 3976; (sur B.); 4490 et suiv., 4642.
 Droits d'exportation (sur rés.), 4077, 4085.
 Pénitenciers—Commission (sub.), 4159, 4160.
 Canal de Lachine—Agrandissement (sub.), 4180, 4181, 4244.
 Canal de la Vallée de la Trent (sub.), 4183.
 Milice et défense (sub.), 4188.
 Fleuve Saint-Laurent (sub.), 4219 et suiv.
 Edifices publics—Ottawa (sub.), 4233 et suiv.; 4246, 4251.
 Edifices publics dans les provinces (sub.), 4274, 4290.
 Bureau de poste de Portage-la-Prairie (sub.), 4297, 4301.
 Ch. de fer de la Baie des Chaleurs (sub.), 4471, 4474.

FOSTER, HONORABLE M. GEORGE-EULAS—*Suite.*

- Douanes (sub.), 4367, 4370.
 Postes (sub.), 4395 et suiv., 4412.
 Service postal—Gaspé (sur observ.-Caron), 4429.

FRASER, M. DUNCAN-C. (*Guyborough*):

- Adresse en réponse au discours du trône, 356.
 Bill (n° 40) constituant en corporation la Compagnie dite "The Maritime Milling Company" (à responsabilité limitée), 1re lec., 93; 2e lec., 1025; renvoyé au comité des bills d'intérêt privé, 1048; en comité et 3e lec., 2534.
 Cie chartée du Yukon britannique (B. n° 64), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; 3e lec., 2533.
 Compagnie de prêt de Halifax (m. pour présentation de bill), 1426.
 Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1846.
 Tarif—(sur rés.), 2919 à 2926.

FRASER, M. JOHN (*Lambton-est*):

- Budget—(Exposé budgétaire— Le tarif), 1226.
 Tarif (sur rés.), (en comité), 3020 à 3026.

FROST, M. FRANCIS-THEODORE, (*Leeds et Grenville*):

- Cens électoral (sur B.), 761.
 Compagnie américaine de billets de banque (B. n° 68), 1re lec., 1172.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1611.
 Tarif (sur rés.), (en comité), 2593, 3135.

GANONG, M. GILBERT-W. (*Charlotte*):

- Immigration et emploi des étrangers (sur B.-Cowan), 552.
 Industrie laitière (sub.), 1890.
 Poids et mesures—Appointements des employés (sub.), 2195.
 Behan, Michael (int.), 2216.
 Brise-lames—Campobello, N.-B. (int.), 2217.
 Tarif—Résolutions amendées (en comité), 2780 à 2787, 3028, 3031.

GAUTHIER, M. JOSEPH (*L'Assomption*):

- Chemin de fer "Chateauguay and Northern"
 —Pont sur la rivière des Prairies (int.), 483.

GIBSON, M. WILLIAM (*Lincoln et Niagara*):

- Modification à la loi relative au chemin de fer (B. n° 8), 1re lec., 80; 2e lec., 575; renvoyé au comité des chemins de fer et canaux, 576.
 Bill (n° 25) à l'effet de ratifier une convention passée entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Compagnie Electrique de Hull, 1re lec., 603; 2e lec., 669; en comité et 3e lec., 1663.
 Bill (n° 26) concernant la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, 1re lec., 603; 2e lec., 670; 3e lec., 1349.
 Bill (n° 31) concernant la Compagnie du chemin de fer de Trail-Creek et de Colombie, 1re lec., 714; 2e lec., 805; en comité et 3e lec., 3389.
 Bill (n° 32) concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de Colombie et de Kootanie, 2e lec., 805; en comité et 3e lec., 3389.

GIBSON, M. WILLIAM—*Suite*.

- Compagnie canadienne de force motrice (B. n° 66), 1re lec., 1172 ; 2e lec., 1349 ; bill retiré, 2370.
 Percepteurs des douanes à Hamilton et Niagara-Falls (int.), 1318.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1507.
 Compagnie de dépôts et de fidéicommis du Canada (B. n° 106), 1re lec., 1982 ; 2e lec., 2402 ; en comité et 3e lec., 3001.
 Timbres-poste du jubilé (int.), 2295.
 Impressions du parlement (m.), 3781.
 Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (sur B.), 4049.

GILLIES, M. JOSEPH-A. (*Richmond, N.-E.*) :

- Juridiction d'amirauté (int.), 223.
 Commerce de houille dans la Nouvelle-Ecosse (int.), 571.
 Brise-lames de L'Arloise (int.), 572.
 Bureau de poste de Bear-Island, N.-E. (int.), 573.
 Chef de gare à Point-Tupper, C.-B. (int.), 672.
 Chisholm, W. C. (int.), 1173.
 Mercier, Joseph, de Sainte-Famille (int. pour M. Casgrain), 1399.
 Irvine, John (int. pour M. Casgrain), 1399.
 Bazinet, M., de Joliette (int. pour sir Adolphe Caron), 1399.
 Blanchet, Eugène—Destitution (int. pour M. Casgrain), 1403.
 Postes (sub.), 1482.
 Entrepôts frigorifiques (sub.), 1973.
 Picard, Ephrem—Destitution (int. pour M. Monk), 2080.
 Sauvé, Joseph—Destitution (int. pour M. Monk), 2080.
 Deschamps, Joseph—Destitution (int. pour M. Monk), 2080.
 Stone, Daniel-B. (int.), 2084.
 Wallace—Nouveau quai (sub.), 2357, 2359, 2360.
 Dragage (sub.), 2408.
 Service de vapeurs (sub.), 2415, 2416, 2417.
 Chemin de fer Intercolonial (sub.), 3321.
 Sauvages Micmacs—Soins médicaux (observations), 3481.
 Service transatlantique rapide (sur résol.), 3657, 3662.
 Pêche du Homard (int.), 4710.
 Steamers entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona (sub.), 4714.

GILMOUR, M. JAMES (*Middlesex-est*) :

- Inspection générale (sur B.), 3099.

GUAY, M. PIERRE-MALCOLM (*Lévis*) :

- Service postal d'hiver—Iles de la Madeleine (int. pour M. Lemieux), 874.
 Bill (n° 67) constituant en corporation les pilotes qui font le service entre Québec et Montréal, 1re lec., 1172 ; 2e lec., 1349 ; en comité, 3066, 3210 ; 3e lec., 3211 ; remboursement des honoraires (m.), 4105.
 Cie mutuelle générale Canadienne (B. n° 119), 2e lec., 2675, (pour M. Madore).
 Equipement militaire (int.), 4754.

GUITÉ, M. JEAN-FRANÇOIS (*Bonaventure*) :

- Ch. de fer de la Baie des Chaleurs (sub.), 4466, 4467.

HAGGART, M. JOHN-GRAHAM (*Lanark-sud*) :

- Ecoles du Manitoba (int.), 675.
 Service rapide sur l'Atlantique (sur observ.-Tupper), 802.
 Intérieur, ministère de l' (sub.), 1458, 1464.
 Travaux publics (sub.), 1490.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1609 et suiv.
 Augmentation de traitements à des employés (sur expl.-Sproule), 1634.
 Chemins de fer et Canaux (sub.), 1656 et suiv., 1695 et suiv.
 Collingwood, port de (sub.), 2390.
 Lignes télégraphiques—Territoires du Nord-Ouest (sub.), 2413.
 Service de vapeurs entre Victoria et San Francisco (sub.), 2414.
 Ch. de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 2532.
 Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (débat), 3740 ; (en comité), 3793 ; (sur 3e lec.), 4034.
 Canal de Lachine—Agrandissement (sub.), 4182.
 Fleuve Saint-Laurent (sub.), 4221, 4228.
 Rideau-Hall (sub.), 4239.
 Edifices publics (sub.), 4282.
 Havres et rivières—Manitoba (sub.), 4317.
 Quais, Ile du Prince-Edouard (sub.), 4325.
 École industrielle d'Elkhorn (sub.), 4342.
 Service de surveillance secret (sub.), 4346, 4348.
 Postes (sub.), 4408.
 Service postal—Gaspé (sur observ.-Caron), 4435.
 Ch. de fer Intercolonial—Embranchement de Dartmouth (sub.), 4443.
 Canal de Cornwall (sub.), 4445.
 Canal du Sault Sainte-Marie (sub.), 4449.
 Canal de Soulanges—Paiement à Arch. Stewart (sub.), 4454, 4458.
 Ch. de fer de la Baie des Chaleurs (sub.), 4475.
 Rivière Saint-Pierre — Approfondissement (sub.), 4477.
 Enquête au Nord-Ouest (sub.), 4543.
 Canal de Beauharnois—Conduit de drainage sur le canal (sub.), 4586.
 Canal de Rideau (sub.), 4587.
 Ch. de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Indemnité à des voyageurs blessés (sub.), 4588.

HALEY, M. ALLEN (*Hants*) :

- Service postal entre le lac McIntyre et Sydney (int.), 3244.

HENDERSON, M. DAVID (*Halton*) :

- Immigration et emploi des étrangers (sur B.), 562, 3080.
 Syndicats et coalitions (int.), 1706.
 Industrie laitière (sub.), 1889.
 Propagation de la tuberculose parmi les bestiaux (sub.), 4335.
 Poids et mesures—Appointements des employés (sub.), 2198.
 Réparations aux trottoirs (int.), 4377.
 Douanes, Ont.—Appointements et dépenses éventuelles (sub.), 2207.
 Rideau Hall (sub.), 2290, 2292.

HENDERSON, M. DAVID—*Suite.*

Service postal—Gaspé (sur observ.-Caron), 4425.
 Tarif (sur rés.), 2461, 2751, 2861 à 2863, 2899, 2917, 2937, 3191, 3196, 3216, 3217, 3620, 3626, 3639.
 Inspection générale (sur B.), 3093.
 Ecluse du Fort Francis (sub.), 4316.
 Pilotes (sur B.), 3210.
 Chambre des Communes—Législation (sub.), 4213.
 Ministère des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur B.), 3573.
 Tarif des chemins de fer (int.), 3642.
 Steamers entre Québec et le Bassin de Gaspé (sub.), 4341.
 Cochons engraisés avec le maïs américain (bill retiré), 3761.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur résol.)—(En comité), 3986.
 Édifices publics (sub.), 4277.

HEYD, M. CHARLES-BERNHARD (*Brant-sud*) :

Tarif (sur rés.), 3161, 3627.

HUGHES, M. SAMUEL (*Victoria-nord, O.*) :

Douanier à Fenelon-Falls (int.), 219.
 Dragueur de l'Etat *Otonabee* (int.), 220 ; (m. pour doc.), 1524.
 Canal de la Trent—Destitutions (int.), 220.
 Adresse en réponse au discours du trône, 299.
 Collège militaire Royal (int.), 674.
 Transport des malles entre Mount-Albert et Holt (int.), 677.
 Jubilé de Sa Majesté—La milice canadienne, 717, 828, 922, 1633.
 Bureau de poste de Windsor (int.), 784.
 Cens électoral (sur B.), 867.
 Bateman, Wm, agent des sauvages (int.), 921 ; (m.), 3054.
 M. Hugh O'Leary (int.), 1111.
 Cause des Pêcheries (int. pour M. Casgrain), 1111.
 Smith, M. F.-X. (int. pour M. Casgrain), 1113.
 Garde-pêche à Victoria-nord (int.), 921, 1116, 1242.
 Importation de bois à plaquer (int.), 1323.
 McCarthy, William, de Fenelon-Falls (int.), 1404 ; (m. pour doc.), 1524.
 Police à cheval du N.-O.—Contrôleur (sub.), 1465 ; (sur B.), 1755.
 Postes (sub.), 1480, 1484.
 Expédition de la baie d'Hudson (sur int.-Richardson), 1574.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1625.
 Cie du chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (B. n° 98), 1re lec., 1631 ; en comité et 3e lec., 2675.
 Milice (sub.), 1656.
 Chemins de fer et canaux (sub.), 1674.
 Commerce, département du (sub.), 1702.
 Directeur de la poste de Bartonville (int. pour M. McCleary), 1704.
 Chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (n° 98), 2e lec., 1738.
 Sénat—Salaires et dépenses éventuelles (sub.), 1800.
 Chambre des Communes—Traitement (sub.), 1810, 1812.

HUGHES, M. SAMUEL—*Suite.*

Fermes expérimentales (sub.), 1819.
 Bureau de poste de Sadowa (int.), 1839.
 Chemin de fer de Calgary à Edmonton (sur B.), 2017, 2019, 2021.
 Aide à la Cie de marbre de Mycène (sur B.), 2025.
 Poids et mesures—Appointements des employés (sub.), 2200.
 Chemin de fer Intercolonial—Prolongement jusqu'à Montréal (sur int.-Tupper), 3068.

HURLEY, M. JEREMIAH-M. (*Hastings-est*) :

Drainage sur les terrains des chemins de fer (sur B.), 909.

INGRAM, M. ANDREW-B. (*Elgin-est*) :

Nunn, James-Gordon, (int.), 227.
 Permis de pêche (int.), 227.
 Sûreté sur les chemins de fer (sur B. Casey), 527.
 Immigration et emploi des étrangers (sur B. Cowan), 555.
 Directeur de la poste d'Aylmer-ouest (int.), 676, 677 ; (m. pour doc.), 1424.
 Transport des malles—Elgin-est et ouest (m. pour doc.), 713.
 Permis de pêche dans le lac Erié (production de doc.), 714.
 Dépenses pour le havre de Port-Stanley (pro. de doc.), 714.
 Bill (n° 37) concernant la Compagnie du pont de la Grande Ile de Niagara, 2e lec., 901 ; en comité et 3e lec., 1663.
 Compagnie du pont de chemin de fer et de tunnel de la rivière Sainte-Claire (B. n° 41.) 2e lec., 1025 ; en comité et 3e lec., 1663.
 Chemin de fer du Sud du Canada (B. n° 43), 2e lec., 1025 ; en comité et 3e lec., 2400.
 Agent de commerce au Japon (int. pour M. Bennett), 2889.
 Procédure (sur m.-Casey), 3035.
 Tarif (sur rés.), 3607.
 Chambre des Communes—Législation (sub.), 4209.

IVES, HONORABLE M. WILLIAM-BULLOCK (*Sherbrooke*) :

Pont Victoria (sur observ.-Foster), 510.
 Sûreté sur les chemins de fer (sur B. Casey), 525.
 Crépeau, J.-H., directeur de la poste de Saint-Camille (prod. de doc.), 900.
 Tarif (sur rés.), 2566, 2567.
 Transport des malles entre Danville et Saint-Camille (m. pour doc.), 3065.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur résol.)—(En comité), 3991, 3996.

JAMESON, M. RICHARD-WILLIS (*Winnipeg*) :

Rapides de Saint-André, rivière Rouge (int.), 1707.
 Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron), 1990.
 Chemin de fer Canadien du Pacifique—Prétendu tarif différentiel à Fort-William (int.), 2645.
 Dépenses faites par Winnipeg—Immigrants atteints de petite vérole (sub.), 3537.
 Édifices publics—Manitoba (sub.), 4296.

JOLY DE LOTBINIÈRE, HONORABLE SIR HENRI,
C.C.M.G. (*Portneuf*) :

- Revenu de l'intérieur (rapp.), 72.
Percepteur du revenu de l'intérieur à Strathroy (rép.), 410.
Inspecteur des poids et mesures—Port-Arthur (rép.), 675.
Importation de pétrole (rép.), 679.
Étalons de grains au Manitoba et au Nord-Ouest (rép.), 918.
Spence, M. John (rép.), 920.
Alambics illicites—Saisie (rép.), 1172, 1173.
Infraction aux lois relatives au revenu (rép.), 1322.
Commémoration du règne de la reine Victoria en faisant de l'anniversaire de sa naissance un jour de fête à perpétuité (B. n° 94, du Sénat), 1re lec., 1492.
Revenu de l'intérieur, département du (sub.), 1642, 1645, 1652, 1653, 4195.
Scovil, Walter B. (rép.), 2085.
Brodeur, S.-A. (rép.) 2088.
Réclamations en vertu de l'Acte McCarthy—Provencier (rép.), 2090.
Danis, A.-D.—Perception de revenu depuis sa nomination (rép.), 2091.
Accise—Officiers et inspecteurs (sub.), 2151.
Service de la police douanière (sub.), 2152, 2154, 2157, 2158, 2161, 2162, 2164.
Revenu de l'intérieur—Frais de voyage, loyers, combustible, etc. (sub.), 2165.
Mesurage du bois (sub.), 2166, 2167, 2168.
Poids et mesures—Appointements des employés (sub.), 2168, 2173, 2183, 2184, 2186, 2194.
Gaz, inspecteurs du (sub.), 2203.
Perception du revenu à Montréal (rép.), 2645.
Nominations et renvois au département du Revenu de l'intérieur (rép.), 2805.
Tarif—Résolutions amendées (en comité), 2931, 2965, 2967, 2968, 2970, 2996.
Inspection du pétrole (B. n° 139), 1re lec., 3642 ; 2e lec. et en comité, 4090 ; 3e lec., 4094.
Revenu de l'intérieur—Personnel (explic.), 3782.
Revenu de l'intérieur (résol.), 4073 ; (B. n° 144), 1re et 2e lec., 4073 ; en comité, 4073 ; 3e lec., 4074.
Mesurage du bois (sub.), 4219, 4394.
Fréchette, L.-A.—Traduction technique (sub.), 4393.
Inspecteur des peaux crues (sub.), 4395.

KAULBACH, M. CHARLES-EDWIN (*Lunenburg*) :

- Expédition à la baie d'Hudson (sur int.-Richardson), 1567.
Wallace—Nouveau quai (sub.), 2356.
Dragage (sub.), 2407.
Retraite du lieutenant-colonel Gray (int. pour M. Clarke), 2493.
Tarif (sur rés.), 2879, 3864.
Protection des pêcheurs—article du *Witness* (int.), 3181, 3183.
Loi relative aux pêcheries (sur B.), 3232.
Goelettes de pêche de Gloucester—article du *Star* (int.), 3786.
Chemin de fer "Nova Scotia Southern" (int.), 3877.
Primes aux pêcheurs (int.), 3877.

KAULBACH, M. CHARLES-EDWIN—*Suite*.

- Collège militaire Royal (sub.), 4171.
Édifices publics (sub.), 4269.

KENDRY, M. JAMES (*Peterborough-ouest*) :

- Budget—(Exposé budgétaire—Le tarif), 1297 à 1300.
Tarif (sur rés.), 2774 à 2777, 3589.
Canal de la Vallée de la Trent (sub.), 4457.

KLOCK, M. JAMES-B. (*Nipissingue*) :

- Sauvages d'Abbitibi et du Grand-Lac (int. pour M. Poupore), 2219.

KLOEPFER, M. CHRISTIAN (*Wellington-sud*) :

- Budget—(Exposé budgétaire—Le tarif), 1233 à 1240.
Tarif (sur rés.), 2987, 3869.

LANDERKIN, M. GEORGE (*Grey-sud*) :

- Bill (n° 19) concernant le chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est, 1re lec., 603 ; 2e lec., 609 ; en comité, 2115 ; 3e lec., 2400.
Bills d'intérêt privé (m.), 714, 998, 1426.
Bill (n° 32) concernant la Compagnie du chemin de fer de Colombie et de Kootanie, 1re lec., 715.
Directeur de la poste de Cobourg—Accusations (int. pour M. Cameron), 1114.
Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise (B. n° 65), 1re lec., 1172 ; 2e lec., 1349 ; en comité et 3e lec., 3508.
Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Hull, digue Saint-Louis et Sources Victoria, 2e lec., 1397.
Lettres déposées au bureau de poste et reprises (int. pour M. Britton), 1401.
Bill (n° 97) divorce Adeline Myrtle-Tuckett Lawry, 2e lec., 1738 ; 3e lec., 2023.
Compagnie canadienne d'assurance contre le feu (B. n° 103), 1re lec., 1764 ; 2e lec., 2026 ; en comité et 3e lec., 2400.
Poids et mesures—Appointements des employés (sub.), 2197, 2198, 2202, 2203.
Chambre des Communes—Législation (sub.), 4202.
Édifices publics (sub.), 4282.
Postes (sub.), 4409.

LANGELIER, M. FRANÇOIS (*Québec-centre*) :

- Licencement de la batterie d'artillerie de place (int.), 289.
Subventions aux chemins de fer accordées par la législature de Québec (int.), 572.
Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorcency et Charlevoix (B. n° 69), 1re lec., 1172 ; 2e lec., 1349 ; en comité et 3e lec., 3001.
Compagnie du pont de Québec (B. n° 80), 1re lec., 1317 ; (m. pour 2e lec.), 1397 ; 2e lec., 1738 ; en comité et 3e lec. 2400.
Compagnie du chemin de fer du Grand Nord (B. n° 81), 1re lec., 1317 ; 2e lec., 1738 ; en comité et 3e lec., 2674.
Chemin de fer Intercolonial—Nouvel horaire (sur observations—Choquette), 2804.
Pilotes (sur B.), 3210.

LARIVIÈRE, M. ALPHONSE-A.-C. (*Provencher*) :

- Ecoles du Manitoba (int.), 142, 291, 783, 1114, 1241 ; (m. pour doc.), 704.
 Adresse en réponse au discours du trône, 177.
 Reviseur de Terrebonne (int.), 416.
 Pensions du service civil (sur m. pour 2e lec. du bill), 470, 471.
 M. Wilfrid Mercier, (int. pour M. Bergeron), 782.
 Percepteur Danis—Canal de Beauharnois (int. pour M. Bergeron), 788.
 Corps d'infanterie à Morris (int.), 1115.
 Bill (n° 88), constituant en corporation les Cisterciens Réformés, 1re lec., 1317 ; 2e lec., 1398 ; en comité et 3e lec., 2023.
 Chemin de fer de Calgary à Edmonton (sur B.), 2022.
 Réclamations en vertu de l'acte McCarthy—Provencher (int.), 2090.

LAURIER, HONORABLE SIR WILFRID (*Québec-est*) :

- Administration du serment d'office, 3.
 Motion pour examen du discours du trône, 5.
 Comités permanents (m.), 5, 407 ; liste, 563.
 Adresse en réponse au discours du trône, 49.
 Affaires de la Chambre, 73.
 Cens électoral (sur B.), 78.
 Jubilé de la reine (rép.), 82.
 Ecoles du Manitoba (rép.), 142, 291, 675, 706, 712, 783, 1114, 1242.
 Chemin de fer du Sud, Colombie-Anglaise (rép.), 289.
 Pont sur le Saint-Laurent à Québec (rép.), 291, 1709.
 Pont Victoria (rép.), 291.
 Débats, comité des (m.), 407.
 Cartwright, F.-L. (rép.), 415.
 Reviseur de Terrebonne (rép.), 416.
 Commission d'Economie interne—Message de S. E., 417.
 Pensions des employés publics (sur m. pour 2e lec. du bill), 470, 472, 473.
 Immigration et emploi des étrangers (sur B. Cowan), 561 ; (m. pour renvoi du bill n° 5 à un comité spécial, 562 ; du bill n° 6), 563.
 Comité de la bibliothèque (m. et liste), 568.
 Comité des impressions (m. et liste), 569.
 Shérif de Prince-Albert (rép.), 569.
 Subventions aux chemins de fer accordées par la législature de Québec (rép.), 572.
 Observance du dimanche (sur B. Charlton), 592.
 Billets d'aller et retour par chemin de fer (sur B. McLennan), 599.
 Vacances de Pâques (rép.), 604, (m.), 715.
 Le tarif (rép.), 612.
 Modifications à la loi relative au service civil (sur B. McMullen), 663.
 Budget (sur int.-Tupper), 668.
 Règlements de quarantaine (sur m.-Davin), 704.
 Election de la Saskatchewan (sur observ.-Davin), 814, 822.
 Iles du Saint-Laurent (rép.), 874.
 Poids et mesures (rép.), 874.
 Puniton de la séduction et de l'enlèvement (sur B. Charlton), 905.
 Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 913.
 Soumissions pour approvisionnements des sauvages (rép.), 919, 1109.

LAURIER, HONORABLE SIR WILFRID—*Suite*.

- Les Mille-Iles (rép.), 921.
 Bateman, Wm, agent des sauvages (rép.), 921.
 Procédure, 1052.
 M. Hugh O'Leary (rép.), 1111.
 Chemin de fer Intercolonial et Montréal (rép.), 1112, 1323.
 Directeur de la poste de Cobourg—Accusations (rép.), 1114.
 Approvisionnements des sauvages (rép.), 1114.
 Exposition des territoires—Comptes (rép.), 1173.
 Service rapide—Terminus d'hiver (rép.), 1173 ; (rép. à M. Caron), 2094.
 Chisholm, W.-C. (rép.), 1173.
 Route "Pacifique-Yukon" (rép.), 1174.
 Contrebande dans la Colombie-Anglaise (rép.), 1174.
 McManus, Madame (sur observ.-Davin), 1187.
 Destitution de P.-J. Williams (rép.), 1241.
 Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (rép.), 1320.
 Loi concernant les droits d'auteur, 1889 (rép.), 1321.
 Commissaires du gouvernement et la politique (rép.), 1322, 1710.
Our Lady of the Snows, (sur observ.-Davin), 1326.
 Transport des malles entre Saskatoon, Battleford et le Lac-aux-Oignons (rép.), 1399.
 Exposition du Canada à Toronto (rép.), 1399.
 Mercier, Joseph, de Sainte-Famille (rép.), 1399.
 Bazinet, M., de Joliette (rép.), 1399.
 Droits sur le charbon (rép.), 1400.
 Malles de la Saskatchewan (rép.), 1400.
 Fil d'engrègement—Pénitencier de Kingston (rép.), 1400.
 Lettres déposées au bureau de poste et reprises, règlements postaux des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne (rép.), 1401.
 Subventions au chemin de fer de Régina, lac Long et Saskatchewan (rép.), 1402.
 Pont de Québec (rép.), 1402.
 Vézina, George (rép.), 1403, 2220.
 Bureau des terres à Estevan (rép.), 1403.
 Nominations par l'ex-gouvernement (rép.), 1412.
 Commerce du beurre—Primes (sur m.-Reid), 1553.
 Affaires de la Chambre (mercredi et jeudi) (m.), 1631.
 Message de Son Excellence (Remerciements—Adresse en réponse au discours du trône), 1632.
 Documents demandés (rép.), 1633.
 Conseil privé de la reine pour le Canada (sub.), 1700, 1701.
 Pénitencier de Kingston (rép.), 1704.
 Traité entre la Grande-Bretagne et le Japon (rép.), 1706.
 Amiraute, juge local en (rép.), 1706.
 Police à cheval du N.-O. (rép.), 1710 ; pensions (sur B.), 1751 ; modifications à la loi (sur B.), 1753.
 Réclamations des éclaireurs de la montagne de Bois (sur m.-Davin), 1747.
 Douanes—Dépenses éventuelles (sub.), 1788.
 Orateur-suppléant—Traitement (sub.), 1806, 1808, 1810.
 Question de privilège-Davin, 1835.

LAURIER, HONORABLE SIR WILFRID—*Suite.*

- Orateur-suppléant et les élections (sur explications-Bergeron), 1912.
 Production de documents (sur int.-Tupper), 1983.
 Musée national à Ottawa (rép.), 2100.
 Observance du dimanche (sur B.-Charlton), 2125, 2129, 2135.
 Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.-Charlton), 2136.
 Impressions, comité des (m., addition du nom de M. Perry à la liste), 2137.
 Rideau-Hall (sub.), 2282, 2286.
 Juge Jones—Comté de Brant (rép.), 2494.
 Tarif (sur rés.), 2582 à 2587; 2664, 2680.
 "Almighty Voice" (rép.), 2647.
 Ch. de fer du Sud de la Colombie-Anglaise (rép.), 2798.
 Adresse à Sa Majesté, 2805, 2808.

LAVERGNE, M. JOSEPH (*Drummond et Arthabaska*) :

- Agents d'immigration (sub.), 2433.
 Tarif (sur résol.), 2984.
 Ch. de fer Intercolonial (sub.), 3266, 3290 à 3292; prolongement jusqu'à Montréal (sur B.), 4044.
 Droits d'exportation (sur résol.), 4088.
 Bureaux de poste et de douane à Montmagny (sub.), 4594 et suiv.

LEMIEUX, M. RODOLPHE (*Gaspé*) :

- Explications (sur discours sur l'adresse McInerney), 240.
 Femme abandonnée sur le Rocher-aux-Oiseaux (int.), 3041.
 Adresse en réponse au discours du trône, 336.
 Bulletin des pêcheries (int.), 3472.
 Banque d'épargne aux îles de la Madeleine (int.), 673.
 Transport des malles aux îles de la Madeleine (int.), 673.
 Communication entre Québec et le Bassin de Gaspé (int.), 673, 4338 et suiv.
 Quai à Grande-Rivière, Qué. (int.), 673.
 Tarif—(sur rés.) (en comité), 3629.
 Edifice Langevin—Réclamations de l'entrepreneur (int.), 674.
 Jubilé de Sa Majesté—La milice canadienne, 716.
 Service postal d'hiver—Iles de la Madeleine, (int.), 874.
 Ch. de fer de la Baie des Chaleurs (int.), 1320.
 Agents d'immigration aux États-Unis (int.), 3039.
 Exposition de Paris en 1900 (int.), 3041.
 Jubilé—Monument (int.), 3041.
 Service de surveillance secret (sub.), 4346.
 Service postal—Gaspé (sur observ.-Caron), 4422.
 Ch. de fer de la Baie des Chaleurs (sub.); 4467.

LISTER, M. JAMES-FREDERICK (*Lambton-ouest*) :

- Edifices publics construits (m. pour doc.), 418.
 Billets d'aller et retour en chemin de fer (sur B.-McLennan), 594.
 Règlements de quarantaine (sur m.-Davins), 683.
 Droit sur le pétrole raffiné (sur m.-Moore), 711.

LISTER, M. JAMES-FREDERICK—*Suite.*

- Drainage sur les terrains des chemins de fer (sur B.), 910.
 Saisie des fourrures de Bremner (sur m.-Davins), 1499.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1513.
 Transport des bicycles (sur B.-Casey n° 16), 1535.
 Revenu de l'intérieur, département du (sub.), 1652.
 Instruments aratoires (sur m.-Davins), 1847.
 Quarantaines (sub.), 1941.
 Chemin de fer de Calgary à Edmonton (sur B.), 2019.
 Edifices et travaux publics—Ontario (sub.), 2232.
 Concessions de terres à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (int.), 2495, 2798.
 Inspection du pétrole (sur B.), 4091, 4093.
 Chambre des Communes—Législation (sub.), 4213.
 Edifices publics—Ottawa (sub.), 4249.
 Edifices publics—Nouvelle-Ecosse (sub.), 4257 et suiv.; 4266.
 Douanes (sub.), 4390, 4392.
 Service postal—Gaspé (sur observ.-Caron), 4421, 4428.
 Tarif—Enquête (sub.), 4529.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur B.), 4645 et suiv.

LOGAN, M. HANCE-J. (*Cumberland*) :

- Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1523, 1575.

LOUNT, M. WILLIAM (*Toronto-centre*) :

- Bill (n° 39) concernant la Compagnie générale d'électricité du Canada (à responsabilité limitée), 1re lec., 809; 2e lec., 901; en comité et 3e lec., 1663.
 Bill (n° 45) concernant les marques de commerce, 1re lec. et explications, 913.
 Bill (n° 46) concernant les étiquettes de commerce et autres, 1re lec., 916.
 Chemin de fer de la Baie de James (B. n° 52), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité, 1866; 3e lec., 2256.
 Cie de ch. de fer et de mines de Saskatchewan et du Pacifique (B. n° 53), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité et 3e lec., 3001.
 Cie d'assurances sur la vie de l'Amérique du Nord (B. n° 54), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité et 3e lec., 2400.
 Cie de chemin de fer et de houille de Medicine Hat (B. n° 56), 1er lec., 999; 2e lec., 1052; en comité, 1866, 2256; 3e lec., 2256.
 Bill (n° 74) constituant en corporation la Compagnie nationale d'assurance sur la vie du Canada, 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité et 3e lec., 2023.
 McManus, Madame (sur observ.-Davins), 1190.
 Transport des bicycles (sur B.-Casey), 1542.
 Ch. de fer de Calgary à Edmonton (sur B.), 2020.
 Observance du dimanche (sur B.-Charlton), 2131.
 Cour suprême de l'Ontario (sur B.), 3650.
 Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (en comité), 3768.

MACDONALD, M. AUGUSTINE-COLIN (*King, I.P.-E.*):

- Service des bouées—Ile du Prince-Edouard (int. pour M. Martin), 876.
 Réclamations du gouvernement de l'I.P.-E. contre le gouvernement fédéral (m. pour doc.), 1424.
 Pont sur la rivière Hillsborough (m. pour doc.), 1425.
 Expédition à la baie d'Hudson (sur int.-Richardson), 1562.
 Industrie laitière (sub.), 1879, 1887.
 Pêche du homard (sur int.-Gillies), 4711.
 Summerside—Travaux de protection (sub.), 2362.
 Dragage (sub.), 2406, 2410, 2411.
 Prof. de l'Int. à Montréal (sub.), 4762.
 Tarif (sur rés.) (en comité), 2756 à 2762, 3198, 3822.
 Chemins de fer et Canaux—Ch. de fer de l'I. P.-E. (sub.), 3343.
 Saison prohibée pour la pêche du homard (sur observ.-McLennan), 4136.
 Ch. de fer de l'I.P.-E.—Indemnité à des voyageurs blessés (sub.), 4589.
 Postes, loi relative aux (sur B.), 4699.

MACDONALD, M. PETER (*Huron-est*):

- Fabrication du fer en gueuse (int.), 82.
 Importation du pétrole des Etats-Unis (int.), 219.
 Rizeries (int.), 219.
 Importation du pétrole (int.), 679.
 Budget (exposé budgétaire—Le tarif), 1272 à 1286.
 Pénitencier de Kingston (int.), 1704.
 Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1848.
 Tarif (sur rés.), 3015, 3222.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3397.
 Service transatlantique rapide (sur résol.), 3656.

MACDONELL, M. JOHN-ALEXANDER (*Selkirk*):

- Chemin de fer Winnipeg, Duluth et Baie d'Hudson (B. n° 17), 1re lec., 603; 2e lec., 669; 3e lec., 2114, 2400.
 Budget—(Exposé budgétaire—Le tarif), 1384.
 Documents relatifs aux contestations d'élections au Manitoba, 1385 à 1396.
 Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (sur B.), 2532, 2598.
 Bulletin des pêcheuses (int. pour M. Lemieux), 3472.
 Tableaux du commerce et de la navigation (sur observ.-McMillan), 3479.

MACKIE, M. THOMAS (*Renfrew-nord*):

- Tarif (en comité), 3869.

MACLAREN, M. ALEXANDER-FERGUSON (*Perth-nord*):

- Inspection générale (sur B.), 3088.

MACLEAN, M. WILLIAM-FINLAY (*York-est, O.*):

- Sûreté sur les chemins de fer (B. n° 3), 1re lec., 73; 2e lec. et renvoyé à un comité spécial, 529.

MACLEAN, M. WILLIAM-FINLAY—*Suite.*

- Modification à la loi relative aux chemins de fer (B. n° 4), 1re lec., 73; 2e lec., 901; renvoyé au comité des chemins de fer, 902.
 Emploi d'étrangers au Canada (sur B. Cowan), 75.
 Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (int.), 81.
 Ch. de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (int.), 227, 484.
 Adresse en réponse au discours du trône, 244.
 Ch. de fer du Sud, Colombie-Anglaise (int.), 289.
 Canal de Soulanges—Soumissions (int.), 290, 414.
 Pont Victoria (sur disc.-Foster), 509.
 Sûreté sur les chemins de fer (sur B.-Casey), 525.
 Orateur-suppléant—Traitement (sub.), 1804.
 Conférence entre les compagnies de steamers et les exportateurs de bestiaux et de chevaux (m. pour doc.), 2112.
 Le tarif et le gouvernement de Sa Majesté (int.), 2493.
 Tarif (sur rés.), 2916, 2926, 3208.
 Ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur B.), 3571.
 Postes (sub.), 4407.
 Edifices publics (sub.), 4724, 4729.
 Douanes (sub.), 4739.
 Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (sub.), 4757.

MACPHERSON, M. THOMAS-HENRY (*Hamilton*):

- Adresse en réponse au discours du trône, 248.
 Bill (n° 36) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo, 2e lec., 901.
 Compagnie de force motrice de la cataracte de Hamilton (B. n° 124), 1re et 2e lec., 3100.

MCALISTER, M. JOHN (*Ristigouche*):

- Licences de pêche dans Bonaventure (int.), 573.
 Bureau de poste d'Oak-Bay-Mills (m. pour doc.), 1424.
 Chemin de fer de Ristigouche à Victoria (sur B.), 2026, 2117, 2401, 3389, 3506.
 Compagnie du chemin de fer et du pont de Ristigouche (sur B.), 2026.
 Dragage (sub.), 2405.
 Edifices publics (sub.), 4280.
 Havres et rivières, N.-E. (sub.), 4303.

MCCARTHY, M. DALTON (*Simcoe-nord*):

- Intérieur, ministère de l' (sub.), 1437.
 Collingwood, port de (sub.), 2393, 2395.

MCCLEARY, M. WILLIAM (*Welland*):

- Adresse en réponse au discours du trône, 341.
 Directeur de la poste de Beamsville (int.), 410, 1244; (m. pour doc. et observ.), 1502, 1613 et suiv.
 McManus, Madame (sur observ.-Davin), 1189.
 Tarif (sur rés.), 2875 à 2879.
 Directeur de la poste de Bartonville (int.), 1704.
 Destitutions sur le canal de Welland (int.), 1828, 4744.

McCLEARY, M. WILLIAM—*Suite*.

- Quarantaines (sub.), 1943.
Édifices et travaux publics—Ont. (sub.), 2236.
Quarantaines pour les animaux (sub.), 1951.
Canal de Grenville—Agrandissement (sub.),
3361, 3365, 3388.
Vieux fort Erié (int.), 2084.
Directeur de la poste à Fort-Erié (int.), 2801.

McCLURE, M. FIRMAN (*Colchester*) :

- Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron), 2009.
Canal de Grenville—Agrandissement (sub.),
3425.
Observance du dimanche (sur B.-Charlton),
2132.
Tarif (sur rés.) (en comité), 2777.

McCORMICK, M. GEORGE (*Muskoka et Parry-Sound*) :

- Douanier à Byng-Inlet (int.), 225.
Oldfield, Samuel-E., gardien de phare (int.),
226.
Age des gardiens de phare (int.), 226.

McDOUGALL, M. HECTOR-F. (*Cap-Breton*) :

- Tarif (int.), 228.
Pont Victoria (sur disc.-Foster), 511.
Droits sur le charbon (int.), 1399.
Fil d'engrèbage—Pénitencier de Kingston (int.
pour M. McLennan), 1400.
Quarantaines (sub.), 1933, 1935, 1944.
Entrepôts frigorifiques (sub.), 1971.
Nominations au département des Douanes (int.
pour M. Sproule), 2091.
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (int.),
2961.
McNeill, douanier (int.), 3037.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 3311, 3316.

McGREGOR, M. WILLIAM (*Essex-nord*) :

- Immigration et emploi des étrangers (sur B.-
Cowan), 551.
Bill (n° 36) concernant la Compagnie du che-
min de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo,
1re lec., 780.
Expédition à la baie d'Hudson (sur int.-
Richardson), 1562.
Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-
McCleary), 1593.
Quarantaine—Abattage des pores et des mou-
tons (sub.), 1959.
Tarif (sur rés.), 2973, 3157, 3188, 3221, 3593,
3870.

McHUGH, M. GEORGE (*Victoria-sud, O.*) :

- Chemin de fer de Minden et du Nord-Ouest
(B. n° 55), 1re lec., 999 ; 2e lec., 1052 ; en
comité, 2115.
Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-
McCleary), 1624.
Tarif (sur rés.), 2762, 2991.

McINERNEY, M. GEORGE-V. (*Kent, N.-B.*) :

- Adresse en réponse au discours du trône, 211,
230.
Verge, J. Albert—Destitution (m. pour doc.),
1424.

McINERNEY, M. GEORGE-V.—*Suite*.

- Bureau de poste d'Oak-Bay-Mills (m. pour doc.),
1424.
Postes (sub.), 1481, 1483.
Travaux publics (sub.), 1489.
Poids et mesures—Appointements des em-
ployés (sub.), 2176, 2177, 2178, 2180, 2182.
Rideau Hall (sub.), 2247, 2277.

McINNES, M. WILLIAM-WALLACE-BURNS (*Vancouver*) :

- Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise
—Refus de sanction (m. et discours), 418,
2797.
Explication personnelle (article du *Globe*), 605.
McManus, Madame (sur observ.-Davlin), 1183.
Dragage pour l'or dans la rivière Stewart,
Yukon (int.), 1494.
Traité entre la Grande-Bretagne et le Japon
(int.), 1706.
Quarantaine (sub.), 1922, 1929, 1931, 1932.
Service postal entre Nanaimo et Comox (int.),
3225.
Bureau de poste de Maple-Bay (int.), 3781.
Ch. de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur rés.),
3967, 3994, 3997.

McISAAC, M. COLIN-F. (*Antigonish*) :

- Orateur-suppléant—Traitement (sub.), 1803.
Fairlie, Rév. John (sur observations-Cameron),
2068.
Tarif (sur rés.), 3140 à 3145.

McLENNAN, M. RODERICK-R. (*Glenjarry*) :

- Billets de retour sur ch. de fer (B. n° 11), 1re lec.,
218 ; (m. pour 2e lec.), 593 ; 2e lec. et ren-
voi au comité des chemins de fer, 600.
Fil d'engrèbage—Pénitencier de Kingston
(int.), 1400.
Industrie laitière (sub.), 1897.
Quarantaines organisées, etc. (sub.), 1898.
Canal de Cornwall—Employés (int.), 2215.
Rideau Hall (sub.), 2282.

McLENNAN, M. ANGUS (*Inverness*) :

- Industrie laitière (sub.), 1892.
Election d'Inverness (article du *Herald* de
Halifax), 1984.
Wallace—Nouveau quai (sub.), 2360.
Service de vapeurs (sub. 2416, 2417.
Tarif (sur rés.), 3030, 3222.
Chemin de fer Intercolonial (sub.), 3315.
Canal de Grenville—Agrandissement (sub.),
3384.
Destitutions dans le comté d'Inverness en 1879
(int.), 3882.
Saison prohibée pour la pêche du homard, ob-
servation), 4134.

McMILLAN, M. JOHN (*Huron-sud*) :

- Primes pour le sucre de betterave (int.), 225.
Règlements de quarantaine (sur m.-Divin), 688.
Budget (Exposé budgétaire—Le tarif), 1362
à 1374.
Commerce du beurre—Primes (sur m.-Reid),
1546.
Fermes expérimentales (sub.), 1817, 1818.

McMILLAN, M. JOHN—*Suite*.

Industrie laitière (sub.), 1894.
 Quarantaine pour les animaux (sub.), 1956.
 Rideau Hall (sub.), 2248.
 Tarif (sur rés.) 2948, 2961, 3159, 3218, 3619, 3834, 3859.
 Inspection générale (sur B.), 3098.
 Tableaux du commerce et de la navigation (observ.), 3477.
 Service transatlantique rapide (sur rés.), 3672.
 Cochons engraisés avec le maïs américain (sur B.), 3761.

McMULLEN, M. JAMES (*Wellington-nord*) :

Pensions du service public (sur B.), 147 ; (sur m. pour 2e lec. du bill), 472.
 Adresse en réponse au discours du trône, 375.
 Taux de l'intérêt (sur B. Quinn), 468.
 Pont Victoria (sur discours-Foster), 510.
 Bill (n° 29), modifications à la loi relative au service public, 1re lec., 660, 664 ; m. pour 2e lec., 1738 ; (Bill retiré), 1747.
 Règlements de quarantaine (sur m.-Davin), 690.
 Bill (n° 30), concernant la Compagnie du chemin de fer des Comtés du centre, 1re lec., 714 ; 2e lec., 805 ; en comité et 3e lec., 3001.
 Renvoi des comptes publics au comité des comptes publics (m.), 715.
 Cens électoral (sur B.), 722.
 Enregistrement des barges "Pinflats" (int.), 786.
 Bill (n° 47), modifiant de nouveau la loi relative à l'inspection générale, 1re lec. et expl., 916 ; m. pour 2e lec. et débat, 3086, 3096, 3097.
 Spence, M. John (int.), 920.
 Budget (Exposé budgétaire—Le tarif), 1192 à 1203.
 Intérieur, ministère de l' (sub.), 1457, 1461.
 Sauvages, Affaires des (sub.), 1467.
 Transport des bicyclettes (sur B. Casey), 1540.
 Remorqueur *Lily* (int.), 1554.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1582.
 Revenu de l'intérieur, département du (sub.), 1649.
 Chemins de fer et Canaux (sub.), 1672, 1699.
 Auditeur général—Dépenses éventuelles (sub.), 1782.
 Douanes—Dépenses éventuelles (sub.), 1790.
 Postes—Dépenses éventuelles (sub.), 1793.
 Jury, M. Alfred (int.), 1910.
 Entrée des machines pour l'exploitation des mines (sur observ.-Prior), 1918.
 Chemin de fer Calgary à Edmonton (sur B.), 2018.
 Service de la police douanière (sub.), 2163.
 Mesurage du bois (sub.), 2168.
 Poids et mesures—Appointements des employés (sub.), 2187, 2192, 2195.
 Rideau Hall (sub.), 2244, 2280, 2290.
 Bicyclettes transportés à titre de bagage (int.), 2373.
 Agents d'immigration (sub.), 2442.
 Volontaires de 1866 (int.), 2644.
 Tarif (sur rés.), 2735, 2904, 2958.
 Chemin de fer Canadien du Pacifique—Subventions en terres (int. pour M. Lister), 2798.

McMULLEN, M. JAMES—*Suite*.

Inscription à l'ordre du jour des bills (n° 2 et 3), (sur m.-Casey), 3034.
 Terres des Compagnies de chemins de fer et les taxes (sur m.-Oliver), 3050.
 Directeur de la poste de Kingston (int.), 3241.
 Chemin de fer Intercolonial (sub.), 3280, 3289 ; prolongement jusqu'à Montréal (sur B.), 4041.
 Aubains, loi relative aux (B. n° 133), 1re lec., 3351.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3364, 3366.
 Intérêt (sur B. Fitzpatrick), 3687.
 Edifices publics (sub.), 4271 ; (amend.), 4726.
 Postes (sub.), 4404.
 Service postal—Gaspé (sur observ.-Caron), 4426, 4435.
 Subventions aux chemins de fer (sur rés.), 4786 à 4792.

McNEILL, M. ALEXANDER (*Bruce-nord*) :

Adresse en réponse au discours du trône (Règlements), 151 ; (disc.), 369.
 Crowe, John, agent des sauvages (int.), 289, 489, 722.
 McIver, John, agent des sauvages (int.), 489.
 Représentation de la milice aux fêtes du jubilé (observations), 806.
 Tarif différentiel (mots "en somme") (int.), 1116, 1246.
 "Our Lady of the Snows" (sur observ.-Davin), 1326.
 Intérieur, ministère de l' (sub.), 1441.
 Expédition à la baie d'Hudson (sur int.-Richardson), 1569.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1579.
 Chemins de fer et Canaux (sub.), 1664, 1694.
 Douanes—dépenses éventuelles (sub.), 1787, 1788, 1791.
 Entrepôts frigorifiques (sub.), 1970.
 Tarif (sur rés.), 2548, 2764 à 2773 (amendement), 2774.
 Commerce avec l'empire—Article de l'*Evening Post*, de New-York (observations), 3551.
 Cour Suprême de l'Ontario (sur B.), 3647.
 Service transatlantique rapide (sur rés.), 3681.

MADORE, M. J.-ALEXANDRE-CAMILLE (*Hoche-laqa*) :

Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie Canadienne de garantie de Montréal, 1re lec., 779 ; 2e lec., 901, en comité et 3e lec., 2023.
 Compagnie mutuelle et générale Canadienne (B. n° 119), 1re lec., 2568 ; 2me lec., 2675 ; en comité et 3me lec., 3001.

MARCOTTE, M. FRANÇOIS-ARTHUR (*Champlain*) :

Rivière Sainte-Anne de la Pêrade (sub.), 2367.
 Submersion de terrains—comté de Pontiac (int. pour M. Poupore), 3355.
 Enquête au Nord-Ouest (sub.), 4563.

MARTIN, M. ALEXANDER (*Queen-est*, I.P.-E.) :

Subventions aux chemins de fer (int.), 151, 229, 808.

MARTIN, ALEXANDER—*Suite.*

- Destitution d'Angus McPhee (production de doc.), 465.
- Destitution du directeur de la poste d'Eldon, I. P.-E. (int.), 670.
- Destitution de James Ross (int.), 670.
- Directeur de la poste de Little-Sands, I. P.-E. (m. pour doc.), 899.
- Daniel McDonald (int.), 670.
- Directeur de la poste de Kinross, I. P.-E. (m. pour doc.), 901.
- Duncan Crawford (int.), 671.
- Douanier à Orwell, I. P.-E. (int.), 1109, 1496.
- Salaires des directeurs des postes (int.), 671.
- Chemins de fer—Dépenses (int.), 1243.
- Le capitaine du dragueur *Prince-Edouard* (int.), 674.
- Service des malles, I. P.-E. (int.), 1337.
- Dragage du havre de Wood-Island (int.), 675.
- Bouée à Cascumpec (int.), 876, 1495.
- Forages pour la houille dans l'île du Prince-Edouard (int.), 678.
- Brise-lames de Belle-Rivière (int.), 782.
- Chemin de fer de Southport, Belfast et Murray-Harbour, I. P.-E. (m. pour doc.), 1419, 1757.
- Directeur de la poste de Belfast, I. P.-E. (int.), 790.
- Cens électoral (sur B.), 871.
- Directeur de la poste de Stanley-Bridge, I. P.-E. (m. pour doc.), 1424.
- Industrie laitière (sub.), 1885-1887.
- Maître du havre de Murray-Harbour (int.), 1910.
- Entrepôts frigorifiques (sub.), 1972.
- Phare de Fish-Island, I. P.-E. (int.), 2092.
- Inspecteur de laiterie de l'île du Prince-Edouard (int.), 2092.
- Terreneuve et Canada (m. pour doc. et observ.), 2100.
- Brise-lames de Belle-Rivière (m. pour doc.), 2111, 3185, 3403.
- Summerside—Travaux de protection (sub.), 2362.
- Dragage (sub.), 2408.
- Lignes télégraphiques, C.-A. (sub.), 2412, 2413.
- Directeurs des postes (m. pour doc.), 2805.
- Tarif (sur rés.) (en comité), 2898, 2950, 3009, 3871.
- Beurreries et fromageries dans l'île du Prince-Edouard (m. pour doc.), 3066.
- Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard (sub.), 3331, 3336, 3338.
- Directeur de la poste de Hopefield (int.), 3782.
- Obstacles à la navigation—Rivière aux Ours (sur observ.-Mills), 4139.
- Dragage (sub.), 4241.
- Quais, I. P.-E. (sub.), 4322 et suiv.

MAXWELL, M. GEORGE-RITCHIE (*Burrard*) :

- Adresse en réponse au discours du trône, 291.
- Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise (sur m.-McInnes), 461.
- Corporation minière et consultative de l'Amérique Britannique (B. n° 82), 1re lec., 1317 ; (m. pour 2e lec.), 1397 ; (m. pour 2e lec., par M. Sutherland), 1523 ; 2e lec., 1663 ; en comité et 3e lec., 2533.
- Compagnie de chemin de fer et de navigation de Victoria, Vancouver et de l'Est (B. n° 100), 1re lec., 1631 ; 2e lec., 2025.

MAXWELL, M. GEORGE-RITCHIE—*Suite.*

- Saumon de la Colombie-Anglaise (m. pour doc. et explic.), 1710.
- Fairlie, Rév. John, (sur observ.-Cameron), 2037.
- Rideau Hall (sub.), 2275.
- Compagnie de mines, de traite et de transport de Yukon (B. n° 118), 1re lec., 2568 ; 2e lec., 3001.
- Tarif (sur rés.), 2938.

MILLS, M. JOHN-B. (*Annapolis*) :

- Importation et immigration des étrangers (B. n° 6), (pour M. Taylor), 1re lec., 75.
- Bureaux de poste du comté d'Annapolis (int.), 411, 1709.
- Obstructions—Rivière aux Ours (int.), 412 ; (observ.), 4137.
- Édifices publics (sub.), 4287.
- Jetées d'Annapolis (int.), 412.
- Chemin de fer Central de la N.-E.—Subventions (int.), 3354.
- Canal de Soulanges (int. pour M. Maclean), 414.
- Directeur de la poste d'Annapolis (int.), 483 ; (m. pour doc.), 1719.
- Brown, George (int.), 487.
- Jetée de Margaretville, N.-E. (int.), 3354.
- Inspecteur des poids et mesures—Port-Arthur (int. pour M. Taylor), 675.
- Gardiennage du fort Anne (int.), 4352.
- Plaintes contre James-H. Thorne (int.), 781.
- Destitution de David Covert et de D.-J. Riordan (int.), 782, 2798.
- Transport des malles entre Annapolis-Royal et Liverpool, N.-E. (int.), 873 ; (m. pour doc.), 2112, 4034.
- Chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack (B. n° 71), 1re lec., 1172.
- Le *Sun* de New-York (int.), 1710.
- Route postale entre Bridgetown et Dalhousie-ouest (int.), 2800.
- Bureau de poste de North-Perott (m. pour doc.), 1717.
- Bureau de poste de Virginia (m. pour doc.), 1718.
- Directeur de la poste de Kingston (int. pour M. Taylor), 2646.
- Postes (sur B.), 4101, 4686, 4698 ; (sub.), 4406.

MONK, M. FREDERICK-D. (*Jacques-Cartier*) :

- Adresse en réponse au discours du trône, 111.
- Commission d'enquête sur le tarif (int.), 675.
- Soumissions pour l'édifice de l'ouest (int.), 1110.
- Travaux sur la rivière Richelieu (int.), 1110 ; (sub.), 2365.
- Importations de Belgique (int.), 1321.
- Commissaires du gouvernement et la politique (int.), 1321.
- Leverés hydrographiques (sub.), 1980.
- Picard, Ephrem—Destitution (int.), 2080.
- Sauvé, Joseph—Destitution (int.), 2080.
- Deschamps, Joseph—Destitution (int.), 2080.
- Destitutions à Montréal (sur observ.-Quinn), 2225.
- Travaux publics—Colombie-Anglaise (sub.), 2240.
- Rideau Hall (sub.), 2245.
- Rivière Sainte-Anne de la Pérade (sub.), 2366, 2367.
- American Bank Note Company* (sur B.), 2841.

MONK, M. FREDERICK-D.—*Suite.*

- Dame, David—Destitution (int.), 2888.
 Tarif (sur rés.), 3152, 3154, 3155, 3170, 3201,
 3577, 3614, 3630.
 Immigration—Agents et employés au Canada—
 Traitement (sub.), 3497.

MONTAGUE, HONORABLE M. WALTER-H. (*Haldimand*) :

- Pensions du service civil (sur B.), 146.
 Règlements de quarantaine (sur m.-Davin),
 685, 690.
 Subventions aux chemins de fer (sur résol.),
 4798 et suiv., 4807.
 Service postal de la Kootanie (int.), 4819.

MOORE, M. ALVIN-HEAD (*Stanstead*) :

- Droit sur le pétrole raffiné (m. et discours), 706.
 Rideau Hall (sub.), 2285, 2286.
 Directeur de la poste de Fitch-Bay (int.), 3353.
 Tarif (sur résol.), 3822.

MORIN, M. JEAN-BAPTISTE (*Dorchester*) :

- Directeur de la poste—Eboulements (int.), 223.
 Service postal entre la Baie Saint-Paul et la
 Malbaie (int.), 223.
 Phare du Cap Saumon (int.), 224.
 Transport des malles à la Malbaie (int.), 289.
 Destitution de Jacques Fournier (int.), 785.
 Ecole militaire de Saint-Jean, P. Q.—Articles
 de pharmacie (int.), 875 ; approvisionnement
 de charbon et de bois (int.), 876 ;
 pétrole pour l'éclairage des casernes (int.),
 918.
 Canal de Chambly—Siphon (int.), 876.
 Canal de Chambly—Soumissions pour la
 pierre (int.), 876.

MORRISON, M. AGLAY (*New-Westminster*) :

- Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise
 (sur m.-McInnes), 445.
 Cens électoral (sur B.), 774.
 Lac Harrison—Découverte de terrains aurifères
 (int.), 1497.
 Rapides de la rivière Harrison (int.), 1497.
 Corporation minière et consultative (sur B.),
 1663 ; (m.), 2215.
 Quarantaine (sub.), 1904, 1906, 1907.
 Service postal du Pacifique (int.), 2086.
 Wiggins, John—Pénitencier de la Colombie-
 Anglaise (int.), 2087.
 Transfert des lignes télégraphiques à la Cie
 de téléphone de Westminster et de Burrard
 (int.), 2089.
 Alaska, frontière de l' (int.), 3038 ; (m. pour
 doc.), 3065.
 Compagnie de mines, de traite et de transport
 du Yukon (B. n° 118), en comité et 3me lec.,
 3508 ; amend. faits par le Sénat, 4545.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM (*York-nord, Ont*) :

- Pensions du service public (B. n° 9), 1re lec., 143
 et suiv. ; (m. p. 2me lec.), 469.
 Directeur de la poste de Marsh-Hill, Ont.
 (rép.), 222, 228.
 Directeur de la poste des Eboulements (rép.),
 223.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

- Service postal entre la Baie Saint-Paul et la
 Malbaie (rép.), 223.
 Directeur de la poste d'Odessa (rép.), 226.
 Directeur de la poste de Beauharnois (rép.),
 228, 488, 713.
 Transport des malles à la Malbaie (rép.), 289.
 Explication sur discours-Hughes (adresse en
 réponse au discours du trône), 312.
 Pensions des employés publics (rés.), 469.
 Directeur de la poste d'Annapolis (rép.), 483.
 Brown, George (rép.), 487.
 Bureau de poste de Bear-Island, N.-E. (rép.),
 573.
 Destitution du directeur de la poste d'Eldon,
 I. P.-E. (rép.), 670.
 Duncan Crawford (rép.), 671.
 Salaires des directeurs des postes (rép.), 671.
 Banque d'épargne aux îles de la Madeleine
 (rép.), 673.
 Transport des malles aux îles de la Madeleine
 (rép.), 673.
 Directeur de la poste d'Aylmer-ouest (rép.),
 676, 677.
 Transport des malles entre Mount-Albert et
 Holt (rép.), 677.
 Transport des malles, Elgin-est et ouest (rép.),
 713.
 Plaintes contre James-H. Thorne (rép.), 781.
 Destitutions de David Covert et de D.-J.
 Riordan (rép.), 782.
 M. Wilfrid Mercier (rép.), 782.
 Livraison des journaux conservateurs (rép.),
 783.
 Bureau de poste de Windson (rép.), 784.
 Destitution de Jacques Fournier (rép.), 785.
 Directeur de la poste de Belfast, I.P.-E. (rép.),
 790.
 Transport des malles entre Annapolis-Royal
 et Liverpool (rép.), 873.
 Service postal d'hiver—Îles de la Madeleine
 (rép.), 874.
 Directeur de la poste de la Rivière-Caplan
 (rép.), 875, 1115.
 Directeur de la poste de Dablon (rép.), 875.
 Transport des malles entre Sunny-Brae et
 Melrose (rép.), 875.
 Bureau de poste de Pirate-Harbour (rép.), 875.
 Directeur de la poste de Little-Sands, I.P.-E.
 (rép.), 900.
 Directeur de la poste d'Allandale, N.-B. (rép.),
 919.
 Transport des malles à Qu'Appelle (rép.), 920.
 Rapp. du ministre de l'Agriculture, 999.
 McManus, Madame (rép.), 1113 ; (sur observ.-
 Davin), 1177 ; (rép.), 2222.
 McManus, Robert, et Madame McManus (rép.),
 2492.
 Dobson, M. William (rép.), 1320.
 Stewart, Spratt (rép.), 1320.
 Postes, département des (sub.), 1476 et suiv.,
 1777 ; dépenses éventuelles, 1792.
 Transport des malles à Valleyfield (rép.), 1496.
 Transport des malles de Newburg à Kingston
 (rép.), 1501.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-
 McCleary) 1585 et suiv., 1620, 1622.
 Directeur de la poste de Bartonville (rép.),
 1704.
 Directeur de la poste d'Esquimalt (rép.), 1706.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

Transport des malles—Comté d'Annapolis (rép.), 1709.
 Le *Sun* de New-York (rép.), 1710.
 Bureau de postes de North-Perott (rép.), 1717.
 Bureau de poste de Virginia (rép.), 1719.
 Le directeur de la poste d'Annapolis (rép.), 1728.
 Service public (sur B.-McMullen), 1745.
 Bureau de poste de Sadowa (rép.), 1829.
 Service postal à Stratford (rép.), 1832.
 Merrick, inspecteur des bureaux de poste (rép.), 2079.
 Kinney, A. W., directeur de la poste de Salem (rép.), 2081.
 Service postal entre Ashcroft et Barkerville (rép.), 2086.
 Service postal du Pacifique (rép.), 2086.
 Dion, E.—Directeur de la poste de Valleyfield (int.), 2087.
 Melocheville, directeur de la poste de (rép.), 2087.
 Service postal de l'Athabaska et du Mackenzie (rép.), 2090.
 Bureau de poste—Saint-Valérien de Rimouski (rép.), 2217.
 Chemin de fer de Langenburg et du Sud (sur B. Amend.), 2255.
 Directeur de la poste de Kingston (rép.), 2294, 3241, 3243, 3351.
 Timbres poste du jubilé (rép.), 2295.
 Impressions de billets de banque (sur observ.-Foster), 2321.
 Service postal (sub.), 2414.
 Directeur de la poste de Hartney, Man. (rép.), 2498.
 Bureau de poste de Saint-Andrews, N.-E. (rép.), 2798.
 Riordan, Daniel-E. (rép.), 2798.
 Service postal entre Saint-Aubert et Saint-Pamphile (rép.), 2798.
 Directeur de la poste de Sainte-Philomène (rép.), 2799.
 Route postale entre Bridgetown et Dalhousie-ouest (rép.), 2800.
 Directeur de la poste à Fort-Erié (rép.), 2801.
 Directeurs des postes (m.-pour doc.), 2805.
American Bank Note Company (sur B.), 2909.
 Postes, loi relative aux (B., n° 129) 1re lec., 3184; 2e lec. et en comité, 3902, 3903, 3907, 3909, 4096, 4103, 4671, 4680, 4690 et suiv.; 4705; 3e lec., 4816.
 Service civil (B. n° 130), 1re lec., 3185; 3e lec., 4818.
 Service postal entre Nanaïno et Comox (rép.), 3225.
 Service postal entre Saint-Gervais et Saint-Charles (rép.), 3225.
 Frais de voyage des juges—Manitoba (sub.), 3238.
 Directeur de la poste de Ninga, Man. (rép.), 3242.
 Distribution de brochures électorales (rép.), 3243.
 Service postal entre le Lac-McIntyre et Sydney (rép.), 3244.
Gazette de Montréal et *Star* (rép.), 3330.
 Directeur de la poste de Fitch-Bay (rép.), 3353.
 Service postal—Gaspé (sur. observ.-Caron), 4418 et suiv.

MULOCK, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite.*

Bureau de poste de Maple-Bay (rép.), 3781.
 Transport des malles par terre (rép.), 3781.
 Directeur de la poste de Hopefield (rép.), 3782.
 Bureau de poste d'East-Bay (rép.), 3782.
 Algoma, élection de l'—Enquête (sub.), 4331.
 Transport des malles entre le Canada et Terre-neuve (sub.), 4337.
 Postes (sub.), 4396, 4411, 4413, 4578 et suiv.; service extérieur (sub.), 4711, 4725.
American Bank Note Company—Impression des billets fédéraux (sub.), 4523, 4525.
 Bureau de poste de Saint-Jean, P. Q. (sub.), 4533.
 Edifice public—Portage-du-Rat (sub.), 4597.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur B.), 4655.
 Prolongement de l'Intercolonial à Montréal (sub.), 4761.
 Service postal de la Kootanie (rép.), 4819.

OLIVER, M. FRANK (*Alberta*):

Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 4789.
 Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise (sur m. McInnes), 457.
 Bill (n° 21) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnage d'Alberta, 1re lec., 603; 2e lec., 669.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur B.), 4660 et suiv.
 Règlements de quarantaine (sur m.-Davin), 696.
 Terrains des compagnies de chemins de fer et la taxe (m. et débat), 3042, 3052.
 Subsidés aux territoires du Nord-Ouest (sur m.-Davin), 886.
 Réclamations des éclaireurs de la montagne de Bois (sur m.-Davin), 896.
 Budget (Exposé budgétaire—Tarif), 1157.
 Immigration—Agents à l'étranger (sub.), 3518.
 Compagnie du chemin de fer anglo-Pacifique (B. n° 76), 1re lec., 1317; 2e lec., 1397.
 Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie d'Hudson et du Yukon (B. n° 77), 1re lec., 1317; 2e lec., 1397; en comité et 3e lec., 3211.
 Cie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim (sur B.), 3509.
 Sauvages de la Rivière-de-la-Paix (int.), 1706.
 Baleiniers sur le Mackenzie (int.), 4105.
 Police à cheval du N.-O. (int.), 1709.
 Rideau Hall (sub.), 2271.
 Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1862.
 Police à cheval du N.-O. (sub.), 3532.
 Industrie laitière (sub.), 1890.
 Tarif (sur rés.), 2935, 3012, 3026, 3172.
 Sauvages—Provisions pour les sauvages du Manitoba et des T. N.-O. (sub.), 3530.
 Quarantaine pour les animaux (sub.), 1955.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur résol.), (en comité), 3949.
 Chemin de fer de Calgary à Edmonton (sur B.), 2017, 2021, 2023, 2257, 2258, 2528.
 Service postal de l'Athabaska et du Mackenzie (int.), 2089.
 Pont sur la Saskatchewan à Edmonton (sub.), 2411.

OSLER, M. EDMUND-BOYD (*Toronto-ouest*) :

Bill (n° 33), concernant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton, 1re lec., 715 ; 2e lec., 805 ; en comité, 1863, 2017, 2257, 2528 ; 3e lec., 2532.

McManus, Madame (sur observ.-Davin), 1185. Compagnie d'assurance d'Ontario contre les accidents (B. n° 78), 1re lec., 1317 ; 2e lec., 1397 ; en comité et 3e lec., 2023.

Loi concernant les droits d'auteur, 1889 (int. pour M. Robertson), 1321.

Tarif (sur rés.), 2796.

PARMALEE, M. CHARLES-HENRY (*Shefford*) :

Thibault, M. Charles—Mise à la retraite (int.), 1114.

Beurre et fromage—Vente (B. n° 112), 1re lec., 2418.

PATERSON, HONORABLE M. WILLIAM (*Grey-nord*) :

Importation du pétrole des Etats-Unis (rép.), 219.

Douanier à Fenelon-Falls (rép.), 219.

Percepteur des douanes à Penetanguishene (rép.), 222.

Primes pour le sucre de betteraves (rép.), 225.

Douanier à Byng-Inlet (rép.), 225.

Nunn, James-Gordon, (rép.), 227.

Permis de pêche (rép.), 227.

Percepteur des douanes à Morrisburg (rép.), 290, 414.

Percepteur des douanes à Napance, (rép.), 409.

“ “ à Strathroy (rép.), 409.

Douaniers—Comté de Prince-Edouard (rép.), 417.

Destitution de James Ross (rép.), 670.

Daniel McDonald (rép.), 670.

Contrebande à File Herschel (rép.), 676.

Ports de douanes à la baie d'Hudson (rép.), 677. Remorqueur *Silver Spray* et goélette *Mary Grover* (rép.), 791, 1109.

Budget (Exposé budgétaire—Tarif), 952, 1117.

Douanier à Orwell, I.P.-E. (rép.), 1109, 1496.

Tarif différentiel (mots “ en somme ”) (rép.), 1116, 1246.

Percepteur des douanes—Territoires du N.-O. (rép.), 1242.

Percepteurs des douanes à Hamilton et Niagara-Falls (rép.), 1318.

Importations de Belgique (rép.), 1321.

Importation de bois à plaquer (rép.), 1323.

Douanes (sub.), 1484, 1701, 4379 et suiv., 4739, dépenses éventuelles, 1783 et suiv., 1792.

Douanes—Service de surveillance—Le *Constance* (sub.), 4218.

Douanes—Service de surveillance—Inspecteurs (sub.), 4355, 4362.

Sous-percepteur des douanes, I.P.-E. (rép.), 1831.

Entrée des machines pour l'exploitation des mines (sur observ.-Prior), 1914, 1917.

Brodeur, S.-A. (rép.), 2088.

Danis, A.-D.—Fonds de pension (rép.), 2080. Montant perçu (rép.), 2091.

Nominations au département des douanes (rép.), 2091.

Douanes, I.P.-E.—Appointements et dépenses éventuelles (sub.), 2205.

PATERSON, HONORABLE M. WILLIAM—*Suite*.

Douanes, Ont.—Appointements et dépenses éventuelles (sub.), 2207 et suiv.

Douanes, N.-E.—Appointements et dépenses éventuelles (sub.), 2204.

Douanes, P.-Q.—Appointements et dépenses éventuelles (sub.), 2205.

Douanes, T.N.-O.—Appointements et dépenses éventuelles (sub.), 2213.

Douanes, Colombie-Anglaise—Appointements et dépenses éventuelles (sub.), 2213, 2214.

Douanes—Divers (sub.), 2214.

Collingwood, port de (sub.), 2390.

Tarif (sur rés.), 2460, 2461, 2549, 2557, 2718,

2952, 2953, 2954, 2963, 2970, 2979, 2980,

3010, 3030, 3156, 3166, 3169, 3174, 3176,

3187, 3191, 3590.

Sous-percepteur des douanes à Grenna (rép.), 3037.

McNeill, douanier (rép.), 3037.

Tableaux du commerce et de la navigation (sur observ.-McMillan), 3478.

Exportation des billes (rép.), 3555, 3569, 3599.

Baleiniers sur le Mackenzie (rép.), 4105.

Service de surveillance secret (sub.), 4345, 4347.

PENNY, M. EDWARD-GOFF (*Montréal—Saint-Lau-rent*) :

Observance du dimanche (sur B.-Charlton), 2129.

Ouverture des canaux (int.), 922.

Commissaires du havre de Québec (int.), 3877.

Transport des bicycles (sur B.-Casey n° 16), 1533.

Destitutions à Montréal (sur observ.-Quinn), 2225.

Havres, dépenses pour les (int.), 3441.

PERRY, M. STANISLAUS-F. (*Prince-ouest, I.P.-E.*) :

West-Point, I.P.-E.—Quai (sub.), 2360.

Summerside—Travaux de protection (sub.), 2362.

Quaiage à Tignish, I.P.E. (int.), 2645.

Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'I.P.-E. (sub.), 3338.

Tarif (sur rés.), 3871.

PETTET, M. WILLIAM-VARNEY (*Prince-Edward*) :

Douaniers—Comté de Prince-Edward (int.), 417.

Merrick, inspecteur des bureaux de poste (int.), 2079.

Tarif (sur rés.), 3029.

POPE, M. RUFUS-HENRY (*Compton*) :

Rideau Hall (sub.), 2287.

Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (débat), 3730.

POULIOT, M. CHARLES-EUGÈNE (*Témiscouata*) :

McDonald, M. A.-R., (int. par M. Angers), 918.

POUPORE, M. WILLIAM-JOSEPH (*Pontiac*) :

Bill (n° 20) concernant la Compagnie électrique de Hull, 1re lec., 603.

POUPORE, M. WILLIAM-JOSEPH—*Suite*.

- Sauvages d'Abbitibi et du Grand-Lac (int.), 2219.
 Submersion de terrains—Comté de Pontiac (int.), 3355.
 Chasse, loi relative à la—Québec (int.), 3484.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur résol.) (En comité), 3982.
 Édifices publics (sub.), 4256.
 Rivière Gatineau—Travaux de protection (sub.), 4305.
 Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 4797, 4801.

POWELL, M. HENRY-A. (*Westmoreland*) :

- Budget—Exposé budgétaire—Le tarif, 1374 à 1384.
 Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron), 2054.
 Chemin de fer de Ristigouche à Victoria (sur B.), 2121.
 Summerside—Travaux de protection (sub.), 2361.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur résol.) (En comité), 3988.
 Travaux publics—Provinces maritimes en général (sub.), 2363, 2364, 2365.
 Chemin de fer à Stanley Bridge (int.), 2494.
American Bank Note Company (sur B.), 2840.
 Tarif (sur rés.), 3009.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3417.
 Chambre des Communes. Législation (sub.), 4205.
 Intérêt (sur B. Fitzpatrick), 3689.
 Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (sur B.), 4054.
 Chemin de fer Intercolonial—Commission d'enquête (sub.), 4568 ; matériel roulant (sub.), 4529 et suiv.
 Postes, loi relative aux (sur B.), 4683, 4701, 4703.

PRÉFONTAINE, M. RAYMOND (*Maisonneuve*) :

- Adresse en réponse au discours du trône, 327.
 Rivière Saint-Pierre — Approfondissement (sub.), 4478 et suiv.
 Rivière Sainte-Anne de la Pérade (sub.), 2367.
 Bill (n° 86) concernant la banque du Peuple, 1re lec., 1317 ; 2e lec., 2025 ; en comité et 3e lec., 2598.
 Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (int. pour M. Lemieux), 1320.
 Compagnie du pont de Montréal (B. n° 90) 2e lec., 1664 ; en comité et 3e lec., 3001.
 Compagnie du chemin de fer Grand Oriental (B. n° 92) 2e lec., 1664 ; en comité et 3e lec., 3389.
 Chemin de fer de Jonction de Montréal et du Pacifique (B. n° 101), 2e lec., 1738.
 Observance du dimanche (sur B. Charlton) 2130, 2131.
 Chemin de fer des Comtés du Sud (B. n° 110), 1re lec., 2294 ; 2e lec., 2402 ; en comité et 3e lec., 3598.
 Explications—Article de la *Gazette* de Montréal, 2296.

PRIOR, HONORABLE M. EDWARD-G. (*Victoria, C.-A.*) :

- Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise (sur m. McInnes), 439.
 Jubilé de Sa Majesté—La milice canadienne, 717.
 Route "Pacifique Yukon" (int.), 1174.
 Contrebande dans la Colombie-Anglaise (int.), 1174 ; (m. pour doc.), 2112.
 Phares dans la Colombie-Anglaise (int.), 1174.
 Epave du *San Pedro* (int.), 1175.
 Rets dans la Colombie-Anglaise (int.), 1175.
 McManus, Madame (sur observ.-Davlin), 1186.
 Quarantaine à Victoria, C. A. (int.), 1331, 1336.
 Directeur de la poste d'Esquimalt (int.), 1705.
 Quarantaines organisées (sub.), 1901, 1908, 1918, 1923, 1925, 1931.
 Tarif—Entrée des machines pour l'exploitation des mines (observations), 1912.
 Quarantaine pour les animaux (sub.), 1956.
 Phares, construction de (sub.), 1979.
 Service postal entre Ashcroft et Barkerville, C.-A. (int.), 2085.
 Phoque, pêche du—Mer de Behring (int.), 2221.
 Travaux publics—Colombie-Anglaise (sub.), 2240.
 Plomb argentifère (int.), 2722.

QUINN, M. MICHAEL-JOSEPH-FRANCIS (*Montréal—Sainte-Anne*) :

- Adresse en réponse au discours du trône, 189.
 Explications, 229 ; (article du *Tablet* de Londres), 368.
 Taux de l'intérêt (B. n° 15), 1re lec., 468 ; 2e lec., suspendue, 3086 ; (sur B. Fitzpatrick), 3688.
 Bill (n° 27) constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie la Royale Victoria, 1er lec., 603 ; 2e lec., 670 ; 3e lec., 1397.
 Commission d'enquête sur le tarif (int. pour M. Monk), 675.
 Ecoles du Manitoba (m. pour doc.), 712.
 Destitution d'employés sur le canal de Lachine (int.), 787.
 Election de la Saskatchewan (sur observ.-Davlin), 823.
 McManus, Madame (sur observ.-Davlin), 1182.
 Importations de Belgique (int. pour M. Monk), 1321.
 Commissaires du gouvernement et la politique (int. pour M. Monk), 1321.
 "Our Lady of the Snows" (sur observ.-Davlin), 1327.
 Quarantaines (sub.), 1930.
 Quarantaines pour les animaux (sub.), 1954.
 Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron), 2044.
 Enright, Michael (int.), 2216 ; (m. pour doc.), 3065.
 Destitutions à Montréal (observations), 2223.
 Behan, Michael—Destitution (m. pour doc.), 3065.
 Emploi des étrangers (sur B.), 3078, 3079, 3080, 3083.
 Ch. de fer Intercolonial (sub.), 3277, 3318, 3319.
 Canal de Lachine—Agrandissement (sub.), 3359.
 Tarif (sur rés.), 3594, 3625, 3630.

QUINN, M. MICHAEL-JOSEPH-FRANCIS—*Suite.*

Revenu de l'intérieur—Personnel (sur explic.-Joly), 3786.
 Postes (sur B.), 3911, 4099.
 Pénitencier de Kingston (sub.), 4115, 4128, 4129, 4139, 4149.
 Pénitenciers—Commission (sub.), 4162.
 Justice, ministère de la (sub.), 4193.
 Revenu de l'intérieur, département du (sub.), 4196.
 Fleuve Saint-Laurent (sub.), 4229 et suiv.
 Edifices publics—Ottawa (sub.), 4250.
 Algoma, élection de l'—Enquête (sub.), 4333.
 Douanes (sub.), 4372 et suiv., 4381, 4382, 4392, 4741.
 Inspecteur des peaux crues (sub.), 4395.
 Ch. de fer de la Baie des Chaleurs (sub.), 4476.
 Rivière Saint-Pierre—Approfondissement (sub.), 4481.
 Primes—Fer et acier (sur rés. en comité), 4515, 4522.
 Enquête au N.-O. (sub.), 4557 et suiv.
 Canal de Lachine—Toiture et peinture des remises au bassin Jacques-Cartier (sub.), 4742.

RATZ, M. VALENTINE (*Middlesex-nord*) :

Tarif (sur rés.), (en comité), 3585.
 Service transatlantique rapide (sur résol.), 3676.

REID, M. JOHN-DOWSLEY (*Grenville-sud*) :

Percepteur des douanes à Morrisburg (int. pour M. Broder), 290.
 Commerce de beurre—Primes (motion), 512, 1553.
 Carmichael, Andrew, directeur de la poste de Spencerville, Ont. (m. pour doc.), 901.
 Taux du transport des marchandises sur les chemins de fer (B. n° 63), 1re lec., 1108.
 Canaux de Cornwall et de Beauharnois (int.), 2093.
 Douanes, Ont.—Appointements et dépenses (sub.), 2210, 2212.
 Rideau Hall (sub.), 2248.
 Travaux publics—Ontario (sub.), 2368.
 Ault, Edward—Destitution (int. pour M. Broder), 2491.
 Robertson, A.-B.—Destitution (int. pour M. Broder), 2492.
 Tarif (sur rés.), 2949.

RICHARDSON, M. ROBERT-LORNE (*Lisgar*) :

Adresse en réponse au discours du trône, 316.
 Cens électoral (sur B.), 867.
 Ch. de fer Laugenburg et du Sud (B. n° 51), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité, 1864; m. pour 3e lec., 2113, 2249.
 Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (B. n° 70), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité, 2532, 2598; 3e lec., 2598.
 Cie de chemin de fer et de canal du lac Manitoba (B. n° 72) 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité et 3e lec., 2533.
 Saisie des salaires des employés fédéraux (B. n° 75), 1re lec., 1172.
 Budget (Exposé budgétaire—Le tarif), 1219 à 1233.

RICHARDSON, M. ROBERT-LORNE—*Suite.*

Expédition à la Baie d'Hudson (int. et obs.), 1555, 1565.
 Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1842, 1845.
 Lignes télégraphiques dans la Colombie-Anglaise (int. pour M. Bostock), 2218.
 Tarif (sur rés.), 2934 à 2987, 3029, 3595, 3602.

ROBERTSON, M. JOHN-ROSS (*Toronto-est*) :

Adresse en réponse au discours du trône, 272.
 Cens électoral (sur B.), 772.
 Budget (Exposé budgétaire—Tarif), 1169.
 Loi concernant les droits d'auteur, 1889 (int.), 1321.
 "Queen's Own Rifles" (int.), 1493.
 Transport des bicyclettes (sur B. Casey, n° 16), 1534.
 Tarif (sur rés.), 2518 à 2527; 3001 et suiv.
 Emploi des étrangers (sur B.), 3076.
 Ch. de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur rés.) —(En comité), 3938.

ROCHE, M. WILLIAM-JAMES (*Marquette*) :

Cens électoral (sur B.), 862.
 Budget (Exposé budgétaire—Le tarif), 1300 à 1308.
 Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1858.
 Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron), 2058.
 Bureau de poste à Portage-la-Prairie (int.), 2496.
 Tarif (sur rés.), 2993.
 Sous-percepteur des douanes à Gretna (int.), 3037.
 Houille grasse et houille menue (m. pour doc.) 3065.
 Cottingham, W.-S. (int.), 3761.

RODDICK, M. THOMAS-G. *Montréal*—(*Saint-An-toine*) :

Observations des marées, marégraphes, etc. (sub.), 1975.

ROGERS, M. DAVID-DICKSON (*Frontenac*) :

Commerce du beurre—Primes (sur m.-Reid), 1551.
 Orateur-suppléant—Traitement (sub.), 1801.
 Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1839.
 Merrick, inspecteur des bureaux de poste (int.), 2079.
 Rideau-Hall (sub.), 2264.
 McManus, Robert, et Mme McManus (int. par M. Davis), 2492.
 Tarif (sur rés.), 2548, 2616 à 2621, 2794, 2917, 3015, 3030, 3215, 3597.
 Ministère des Douanes et du Revenu de l'int. (sur B.), 3575.
 Service transatlantique rapide (sur résol.), 3675.
 Ch. de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur résol.), 3974.

ROSAMOND, M. BENNETT (*Lanark-nord*) :

Bill (n° 83), à l'effet de conférer au commissaire des brevets d'invention certains pouvoirs pour venir en aide à la Compagnie Canadienne de marbre de Mycene, 1re lec., 1317; 2e lec., 1398; en comité, 2023, 2115; 3e lec., 2115.

ROSAMOND, M. BENNETT—*Suite.*

- Bill (n° 84) constituant en corporation la compagnie continentale de chauffage et d'éclairage, 1re lec., 1317; 2e lec., 1398; en comité et 3e lec., 2023.
Compagnie canadienne d'assurance sur la vie "Sun" (B. n° 91), 1re lec., 1426; 2e lec., 1664; en comité et 3e lec., 2400.
Tarif (sur rés.), 3627, 3640.

RUSSELL, M. BENJAMIN (*Halifax*):

- Adresse en réponse au discours du trône, 6.
Quarantaines (sub.), 1937.
Instruments aratoires—Explications (article du *Morning Herald*), 1983.
Tarif (sur rés.), 2689, 2691, 2693.
Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3432.

RUTHERFORD, M. JOHN-GUNION (*Macdonald*):

- Fairlie, Rév. John (sur observations-Cameron) 2051.
Tarif (sur rés.), 2981, 3163, 3199.
Terrains des compagnies de chemin de fer et les taxes (sur m.-Oliver), 3049.
Chemin de fer du Pas-de-Nid-de-Corbeau (sur résol.)—(En comité), 3961.
Bureau de poste du Portage-la-Prairie (sub.), 4299.
Havres et rivières—Manitoba (sub.), 4317.

SCRIVER, M. JULIUS (*Huntingdon*):

- Edifices publics (sub.), 2240, 4730.
Directeur de la poste de Sainte-Philomène (int. pour M. Brown), 2799.
Pilotes (sur B.), 3066.
Punition de la séduction et de l'enlèvement (sur B.), 3069.
Douanes (sub.), 4384.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 4777.

SEAGRAM, M. JOSEPH-E. (*Waterloo-nord*):

- Douanes, Ont.—appointements et dépenses éventuelles (sub.), 2212.

SEMPLE, M. ANDREW (*Wellington-centre*):

- Drainage sur les terrains de chemins de fer (sur B.), 911.
Tarif (sur rés.), 3199.
Edifices publics (sub.), 4281.
Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 4787.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD (*Brandon*):

- Crowe, John, agent des sauvages (rép.), 290, 489, 722.
Directeur de la poste de Marsh-Hill, Ont. (rép.), 410.
Directeur de la poste de Beamsville (rép.), 410.
Bureaux de poste du comté d'Annapolis (rép.), 411.
Approvisionnement des sauvages (rép.), 413.
Champain, Emmanuel, de Batoche (rép.), 415.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite.*

- Fairlie, Rév.—Ecole industrielle de Winnipeg (rép.), 416.
Rapport—Département des Affaires des Sauvages, 418.
Agents d'immigration (rép.), 488.
McIver, John, agent des sauvages (rép.), 489, 671.
Agent d'immigration en Irlande (rép.), 571.
Médecin des sauvages de l'île Walpole (rép.), 671.
Rapport de l'hon. T.-M. Daly (rép.), 786.
Dr George Mitchell (rép.), 790.
Intérieur, ministère de l' (sub.), 1430 et suiv., 1449, 1450; dépenses éventuelles, 1458, 1780.
Police à cheval du N.-O.—Contrôleur (sub.), 1465.
Sauvages, Affaires des (sub.), 1465, 1469, 1472, 1474.
Dragage pour l'or dans la rivière Stewart, Yukon (rép.), 1494.
Lac Harrison—Découverte de terrains aurifères (rép.), 1497.
Stockholm, exposition à (rép.), 1704.
Correspondance au département des Affaires des Sauvages (rép.), 1705.
Bureau des Affaires des Sauvages de Regina (rép.), 1705.
Sauvages de la Rivière-de-la-Paix (rép.), 1706.
M. William McGill (int.), 1707.
Grain de semence—Territoires du N.-O. (rép.), 1709, 1909.
Terres fédérales (sur B. Davin), 1752.
Rapport du ministère de l'Intérieur, 1908.
Jury, M. Alfred (rép.), 1910.
Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron), 1993.
Sauvages d'Abbitibi et du Grand Lac (rép.), 2219.
Alaska, frontière de l' (rép.), 2372, 2960, 3556.
Territoires du Nord-Ouest—Loi modifiée (B. n° 114), 1re lec., 2420, 2421; 2e lec. et en comité, 3559; 3e lec., 3565.
Titres de biens-fonds—Modification à la loi de 1894 (B. n° 115), 1re lec., 2421; 2e et 3e lec., 3227.
Terres fédérales—Modifications, à la loi (B. n° 116), 1re lec., 2421; 2e lec. en comité et 3e lec., 3565.
Agents d'immigration (sub.), 2423, 2431, 2444, 2446, 2447, 2448.
Concessions de terres à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique (rép.), 2495, 2798.
Alaska, frontière de l' (documents déposés), 2499.
Tarif—Résolutions amendées (en comité), 2997.
Carstens, M.—Bureau d'immigration—Winnipeg (rép.), 3225.
Grundy, Ernest (rép.), 3355.
Destitutions au bureau des terres du Manitoba (sur observ.-Tisdale), 3481.
Sauvages Micmacs—Soins médicaux (sur observ.-Gillies), 3483.
Chasse, loi relative à la—Québec (rép.), 3484.
Destitutions d'employés publics (sur observ.-Davin), 3486, 3488; (sur observ.-Sproule), 3492.
Immigration—Agents et employés au Canada—Traitement (sub.), 3494 et suiv.

SIFTON, HONORABLE M. CLIFFORD—*Suite*.

- Révolte chez les sauvages (rép.), 3502.
 Immigration—Agents et employés dans la Grande-Bretagne—Traitement (sub.), 3503, 3511.
 Immigration—Agents à l'étranger (sub.), 3520.
 Immigration—Dépenses éventuelles (sub.), 3522.
 Sauvages—Transport des sauvages d'Oka à Gibson (sub.), 3528.
 Sauvages—Provisions pour les sauvages du Manitoba et T. N.-O. (sub.), 3529.
 Sauvages—Colombie-Anglaise—Arpentages et commission des réserves (sub.), 3530.
 Police à cheval du N.-O. (sub.), 3532.
 Terres fédérales (sub.), 3535.
 Dépenses faites par Winnipeg—Immigrants atteints de petite vérole (sub.), 3536.
 Cottingham, W. S. (rép.), 3761.

SNETSINGER, M. JOHN-GOODALL (*Cornwall et Stormout*) :

- Bill (n° 28) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York, 1re lec., 603 ; 2e lec., 805 ; en comité et 3e lec., 1525.
 Tarif (sur rés.), 2897.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3387.
 Canal de Cornwall (sub.), 4446.

SOMERVILLE, M. JAMES (*Wentworth-nord et Brant*) :

- Débats*, comité des (m. pour adoption du 1er rapp.), 1426.
 Intérieur, ministère de l' (sub.), 1437, 1448, 1449.
 Aide à la Compagnie de marbre de Mycène (sur B.), 2025.
 Muma, Henry, de Drumbo (int.), 3224, 4105.
 Édifices publics (sub.), 4252, 4255, 4265, 4289, 4591, 4593, 4730.
 Douanes (sub.), 4382, 4388.

SPOULE, M. THOMAS-S. (*Grey-est*) :

- Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise (sur m.-McInnes), 453.
 Agents d'immigration (int.), 488.
 Immigration et emploi d'étrangers (sur m.-Cowan), 544.
 Fonctionnaires mis à la retraite (int.), 569.
 Règlements de quarantaine (sur m.-Davin), 692.
 Jubilé de Sa Majesté—La milice canadienne, 719.
 Cens électoral (sur B.), 765.
 Quai d'Iona (int. pour M. Bethune), 785.
 Réclamations des éleveurs de la montagne de Bois (sur m.-Davin), 897.
 Bills d'intérêt privé (sur m.-Landerkin), 1426.
 Intérieur, ministère de l' (sub.), 1436.
 Transport des bicyclettes (sur B.-Casey), 1536.
 Explications—(Augmentation de traitement accordée à des employés), 1633.
 Service public (sur B.-McMullen), 1741.
 Douanes—dépenses éventuelles (sub.), 1789.
 Agriculture, ministère de l' (sub.), 1798.
 Orateur-suppléant—Traitement (sub.), 1810.
Débats, publication des (sub.), 1813.
 Listes électorales—dépenses éventuelles (sub.), 1813.

SPOULE, M. THOMAS-S.—*Suite*.

- Annuaire statistique (sub.), 1815.
 Subventions aux sociétés d'agriculture (sub.), 1816.
 Fermes expérimentales (sub.), 1822.
 Bulletins et rapports—Impression et distribution (sub.), 1825.
 Industrie laitière (sub.), 1893.
 Quarantaines organisées (sub.), 1602, 1903, 1906, 1907, 1932.
 Algoma, élection d'—Commission d'enquête (sub.), 4742.
 Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (sub.), 4744.
 Prolongement de l'Intercolonial à Montréal (sub.), 4755.
 Subventions aux chemins de fer (sur rés.), 4774.
 Transport sur mer des bestiaux (int.), 1911.
 Lazaret de Tracadie (sub.), 1950.
 Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.), 1951.
 Quarantaine pour les animaux (sub.), 1951 et suiv.
 Quarantaine—Abattage des porcs et des moutons (sub.), 1957.
 Entrepôts frigorifiques (sub.), 1960, 1965, 1966, 1969.
 Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron), 1998.
 Che. de fer de Calgary à Edmonton (sur B.), 2017, 2018.
 Aide à la Cie. de marbre de Mycène (sur B.), 2023, 2024.
 Nominations au département des Douanes (int.), 2091.
 Poids et mesures—Appointements des employés (sub.), 2201.
 Examen du service civil (int.), 2216.
 Édifices et travaux publics—Ont. (sub.), 2234, 2235.
 Chemin de fer de Langenburg et du Sud (sur B.), 2251, 2254.
 Collingwood, port de (sub.), 2392, 2398.
 Dragage (sub.), 2405.
 Brevets pour clôtures (int.), 2494.
 Tarif (sur rés.), (en comité), 2686, 2723, 2740, 2746, 2750, 2851 à 2854, 2909, 2912, 2916, 2918, 2981, 2988 à 2991, 2996, 3197, 3585, 3586, 3815.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3363, 3439.
 Destitutions d'employés publics (sur observ.-Davin), 3490, 3491.
 Immigration—Agents et employés au Canada—Traitement (sub.), 3497.
 Immigration—Agents en Grande-Bretagne (sub.), 3510.
 Sauvages—Transport des sauvages d'Oka à Gibson (sub.), 3527.
 Ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur B.), 3570, 3575.
 Cour suprême de l'Ontario (sur B.), 3652.
 Prolong. de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (En comité), 3789 ; (sur 3e lec.), 4045.
 Postes, loi relative aux (sur B. 3902, 3910, 4098.
 Ch. de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur résol.)—(En comité), 3941, 3997.
 Droits d'exportation (sur résol.), 4075.
 Pénitencier de Kingston (sub.) 4113.
 Collège militaire Royal (sub.), 4169, 4171.

SPROULE, M. THOMAS-S.—*Suite.*

- Canal de Lachine—Agrandissement (sub.), 4182.
 Justice, ministère de la (sub.), 4191.
 Chambre des Communes—Législation (sub.), 4205, 4206, 4209, 4210, 4211.
 Édifices publics (sub.), 4270, 4279, 4272.
 Quai de Hilton (sub.), 4313.
 Immigration (sub.), 4336.
 Etat indiquant les noms, etc., des personnes nommées au ministère des Douanes entre le 1er juillet, 1896, et le 22 avril, 1897, 4337.
 Postes (sub.), 4412; (sur B.), 4681, 4690, 4694.
 Canal du Sault Sainte-Marie (sub.), 4447, 4448, 4451.
 Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (sub.), 4475, 4477.
 Ch. de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur B.), 4494, 4500, 4666 et suiv.
 Canal de Beauharnois—Conduit de drainage sous le canal à Valleyfield (sub.), 4558.
 Bureaux de poste et de douanes, etc., à Montmagny (sub.), 4596.
 Chemin de fer Intercolonial—Matériel roulant (sub.), 4602, 4606, et suiv.; 4618 et suiv.

STENSON, M. MICHAEL-THOMAS (*Richmond et Wolfe*):

- Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1857.
 Rideau Hall (sub.), 2279.
 Bataillons des Cantons de l'Est (int.), 3178.
 Immigration—Agents en Grande-Bretagne (sub.), 3517.
 Tarif (sur rés.), 3828.

SUTHERLAND, M. JAMES (*Oxford-nord*):

- Bill (n° 44) concernant la Compagnie du canal de force motrice et de fourniture de Welland (à responsabilité limitée), 1re lec., 913; 2e lec., 1025; renvoyé au comité des bills d'intérêt privé, 1048; en comité et 3e lec., 1663.
 McManus, Madame (sur observ.-Davin), 1188.
 Bill (n° 82) relatif à la corporation minière et consultative de l'Amérique britannique (m. pour 2e lec.), 1524.
 Chemin de fer de Langenburg et du Sud (sur B.), 1866.
 Chemin de fer de Calgary à Edmonton (sur B.), 2019.
 Ingénieurs-mécaniciens (B. n° 108), 1re lec., 2079.
 Chemin de fer de Minden et de Muskoka (B. n° 55), 3e lec., 2400.
 Chemin de fer de Ristigouche à Victoria (sur B.), 2401.
 Compagnie de dépôt et de fidéicommiss de Canada (sur B.), 2402.
 Chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (B. n° 36), retiré, 2721.
 Inspection générale (sur B.), 3095.
 Tarif (sur rés.), 3219.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3376, 3378, 3379.
 Compagnie de placements et d'agences du Canada (B. n° 128)—En comité et 3e lec., 3567.
 Chambre des Communes—Législation (sub.), 4209.
 Edifices publics (sub.), 4286.

SUTHERLAND, M. JAMES—*Suite.*

- Sénat et prolongement de l'Intercolonial—Article du *Citizen*, 4377.
 Subventions aux chemins de fer (sur rés.), 4799.

TALBOT, M. ONÉSIPHORE-ERNEST (*Bellechasse*):

- Adresse en réponse au discours du trône, 275.
 Tarif (sur rés.), (en comité), 2975.
 Monument du jubilé (int. pour M. Lemieux), 3041.
 Ferme abandonnée sur le Rocher-aux-Oiseaux (int. pour M. Lemieux), 3041.
 Chemin de fer de la Baie des Chaleurs (sub.), 4469.
 Bureaux de poste et de douanes à Montmagny (sub.), 4595.

TARTE, HONORABLE M. JOSEPH-ISRAEL (*Saint-Jean et Iberville*):

- Adresse en réponse au discours du trône, 200.
 Dragage à Penetanguishene (rép.), 221.
 Édifice du gouvernement à Sussex, N.-B. (rép.), 222.
 Édifice du gouvernement au Portage-la-Prairie (rép.), 223.
 Jetées à Annapolis (rép.), 412.
 Brise-lames de L'Ardoise (rép.), 572.
 Brise-lames à l'embouchure de la rivière Nicolet (rép.), 573.
 Quai à Grande-Rivière, Québec (rép.), 673.
 Édifice Langevin—Réclamations de l'entrepreneur (rép.), 674.
 Le capitaine du dragueur *Prince Edouard* (rép.), 674.
 Dragage du havre de Wood-Island (rép.), 675.
 Havres d'Owen-Sound et de Collingwood (rép.), 678.
 Bureau de poste à Strathroy (rép.), 679.
 Brise-lames de Belle-Rivière, I.P.-E. (rép.), 782.
 Incendie de l'édifice de l'ouest (rép.), 783.
 Soumissions pour l'édifice de l'ouest (rép.), 1110.
 Travaux sur la rivière Richelieu (rép.), 1110.
 Contrôleur des travaux (rép.), 1113.
 Travaux publics (sub.), 1489 et suiv.
 Quai à Iona (rép.), 1493.
 Quai à North-River (rép.), 1494.
 Capitaine Wm McKenzie, du dragueur *Le Canada* (rép.), 1496.
 Rapides de la rivière Harrison (rép.), 1497.
 Remorqueur *Lily* (rép.), 1554.
 McCallum, destitution de M. (rép.), 1575, 1634, 1635, 1639, 1640, 1641, 1642.
 Fairlie, révérend John (sur observ.-Cameron), 2005.
 Transfert des lignes télégraphiques à la Compagnie de téléphone de Westminster et de Burrard (rép.), 2089.
 Examen du service civil (rép.), 2216.
 Brise-lames—Campobello, N.-B. (rép.), 2217.
 Valleyfield—Directeur de la poste (rép.), 2218.
 Lignes télégraphiques dans la Colombie-Anglaise (rép.), 2218.
 Travaux publics—Chenal du Saint (sub.), 2227.
 Kaministiquia, rivière (sub.), 2

TARTE, HONORABLE M. JOSEPH-ISRAËL—*Suite.*

Bâtiment des immigrants de Québec sur le quai de la Reine (sub.), 2227.
 Edifices et travaux publics, Ontario (sub.), 2228, 2229, 2230, 2234, 2235, 2237.
 Bureau de poste au Portage-la-Prairie (sub.), 2237, 2496, 4297, 4300.
 Territoires du Nord-Ouest—Travaux publics (sub.), 2238, 2239.
 Travaux publics—Colombie-Anglaise (sub.), 2240.
 Edifices publics en général (sub.), 2240.
 Rideau Hall (sub.), 2241 et suiv., 2263, 2284, 2286, 4239, 4241.
 Téléphone—Edifices publics, Ottawa (sub.), 2293.
 Boularderie—Quai et abords du passage Ross (sub.), 2350.
 Margaretville—Reconstruction du quai (sub.), 2350, 3354.
 Judique—Nouveau quai (sub.), 2350.
 Pngwash—Nouveau quai (sub.), 2351.
 Wallace—Nouveau quai (sub.), 2356, 2359.
 Souris, I. P.-E.—Brise-lames à Knight's-Point (sub.), 2362.
 West-Point, I. P.-E.—Quai (sub.), 2360.
 Summerside—Travaux de protection (sub.), 2361.
 Travaux publics, N.-B.—Havres de Saint-Jean (sub.), 2363.
 Rivière Saint-Jean et ses tributaires (sub.), 2363.
 Travaux publics—Provinces maritimes en général (sub.), 2364, 2365.
 Laprairie—Jetée, etc. (sub.), 2365.
 Rivière Richelieu—Jetée conductrices (sub.), 2365.
 Fleuve Saint-Laurent—Enlèvement des rochers (sub.), 2366.
 Rivière Sainte-Anne de la Pérade (sub.), 2366, 2367.
 Travaux publics—Ontario (sub.), 2368.
 Port de Toronto (sub.), 2369.
 Port de Goderich (sub.), 2369.
 Collingwood, fort de (sub.), 2387, 2388, 2390, 2393.
 Rivière La Pluie (sub.), 2398, 2399.
 Dragage dans le port d'Owen-Sound (sub.), 2403, 2404.
 Havres et rivières—Manitoba (sub.), 2404, 4316.
 Dragage (sub.), 2405, 2406, 2410, 2411.
 Pont sur la Saskatchewan à Edmonton (sub.), 2411.
 Lignes télégraphiques, C. A. (sub.), 2412.
 Lignes télégraphiques, T. N.-O. (sub.), 2413.
 Monument du jubilé (rép.), 3041.
 Brise-lames de Belle-Rivière (rép.), 3186.
 Creusement du Saint-Laurent entre Montréal et Québec (rép.), 3353.
 Havres, dépenses pour les (rép.), 3441.
 Irrégularités de certaines interpellations—Action intentée à *La Libre-Parole* (sur int.-Taylor), 3441.
 Fleuve Saint-Laurent (sub.), 4219 et suiv.
 Edifices publics—Ottawa (sub.), 4233 et suiv., 4245; nouveaux trottoirs, 4294.
 Bureau de l'architecte en chef (sub.), 4242.
 Edifices publics—Nouvelle-Ecosse (sub.), 4253 et suiv.; N.-B., 4288.

TARTE, HONORABLE M. JOSEPH-ISRAËL—*Suite.*

Salle d'exercices militaires de Montréal (sub.), 4293.
 Bureau de poste de Montréal (sub.), 4294.
 Alexandria—Maison de correction (sub.), 4295.
 Edifices publics—Manitoba (sub.), 4296.
 Havre de Shippégan (sub.), 4303.
 Quai Honor—Île Manitouline (sub.), 4310.
 Port-Stanley (sub.), 4311.
 Quai de Hilton (sub.), 4312.
 Ecluse du Fort-Francis (sub.), 4315.
 Rivière Fraser (sub.), 4319.
 Pont de la rue Maria (sub.), 4319.
 Réparations aux trottoirs, édifice du parlement (rép.), 4377.
 M. Pouliot, M. P., 4509.
 Edifices publics—(sub.), 4590 et suiv.; 4724.
 Edifice public—Portage-du-Rat (sub.), 4597.
 Chemin de fer Intercolonial (sub.), 3274; matériel roulant (sub.), 4609 et suiv.; 4615, 4619 et suiv.
 Rivière du Lièvre—Digue et écluse des Petits Rapides (sub.), 4737.

TAYLOR, M. GEORGE (*Leeds-sud*):

Importation et immigration des étrangers (B; n° 6), 1re lec., 75; (sur B. n° 5 Cowan), 534, renvoyé à un comité spécial, 563, 3072, 3075, 3081.
 Pensions du service public (sur m. pour 2me lec.), 471, 481.
 Agent d'immigration en Irlande (int.), 571.
 Inspecteur des poids et mesures (int.), 675.
 Bill (n° 37) concernant la Compagnie du pont de la Grande-Île de Niagara, 1re lec., 780.
 Bureau de poste de Windsor (int. pour M. Hughes), 784.
 Destitution de Jacques Fournier (int. pour M. Morin), 785.
 Destitution d'employés sur le canal de Lachine (int. pour M. Quinn), 787.
 Bill (n° 41) concernant la Compagnie de pont de chemin de fer et du tunnel de la rivière Sainte-Claire, 1re lec., 913.
 Bill (n° 43) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada, 1re lec., 913.
 Salle d'exercices militaires de Gananoque (int.), 919.
 Les Mille-Îles (int.), 920.
 Directeur de la poste de Beamsville (sur m.-McCleary), 1583.
 Orateur-suppléant—Traitement (sub.), 1800, 1804.
 Instruments aratoires (sur m.-Davin), 1851 à 1857.
 Industrie laitière (sub.), 1884.
 Entrée des machines pour l'exploitation des mines (sur observ.-Prior), 1914.
 Fairlie, Rév. John (sur observations-Cameron), 2074.
 Melocheville, directeur de la poste de (int.), 2087.
 Examens du service public (int. pour M. Sproule), 2216.
 Edifices et travaux publics—Ontario (sub.), 2234.
 Rideau Hall (sub.), 2240, 2243, 2261, 2264, 4238, 4240.
 Plébiscite (int.), 3039.

TAYLOR, M. GEORGE—*Suite.*

- Agents d'immigration (sub.), 2441.
 Le tarif et le gouvernement de Sa Majesté (int. pour M. Maclean), 2493.
Bank Note Company (int.), 2494.
 Brevets pour clôtures (int. pour M. Sproule), 2494.
 Bureau de poste au Portage-la-Prairie (int. pour M. Roche), 2495.
 Directeur de la poste de Kingston (int.), 2646.
 Tarif (sur rés.), 2689, 2696 à 2701, 2751, 2863, 2880, 2913 à 2916, 2958, 2966, 2967, 2968, 2974, 2983, 3017, 3154, 3155, 3211, 3620, 3858, 3872.
 Milice au jubilé (int. pour M. Bell), (Pictou), 2799.
 Pénitencier de Kingston—Destitutions (int.), 2889.
 Distribution de brochures électorales (int.), 3243.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3386, 3428.
 Irregularités de certaines interpellations—Action intentée à *La Libre Parole* (int.), 3441.
 Malle de l'ouest (int.), 3555.
 Ch. de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur résol.)—(En comité), 3980.
 Chambre des Communes—Législation (sub.), 4202, 4209.
 Emigrés au Brésil (sub.), 4216.
 Edifices publics—Ottawa (sub.), 4237.
 Quai de Hilton (sub.), 4314.
 Steamers entre Québec et le Bassin de Gaspé (sub.), 4338.
 Douanes (sub.), 4379.
 Députés absents—Article de la *Gazette* de Montréal, 4484.
 Bureaux de poste et de douanes à Montmagny (sub.), 4595 et suiv.
 Édifice public (Portage-du-Rat (sub.)), 4597.
 Subventions aux chemins de fer (sur résol.), 4783.

TISDALE, HONORABLE M. DAVID (*Norfolk-sud*) :

- Sûreté sur les chemins de fer (sur B. Casey), 524.
 Ch. de fer de Langenburg et du Sud (sur B.), 2249, 2252, 2255.
 Ch. de fer de Calgary à Edmonton (sur B.), 2257, 2528.
 Destitutions au bureau des terres du Manitoba (observations), 3480.
 Cour Suprême de l'Ontario (sur B.), 3646, 3648, 3651.
 Intérêt (sur B. Fitzpatrick), 3685, 3686.
 Tarif (en comité) maïs, 3830.
 Postes (B.), 3905, 4102, 4104.
 Collège militaire Royal (sub.), 4166, 4179.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES, BARONNET (*Cap-Breton*) :

- Adresse en réponse au discours du trône, 18.
 Cens électoral (sur B.), 76, 828 ; (int.), 465.
 Pensions du service public (sur B.), 144 ; sur m. pour 2e lec. du bill, 470, 473.
 Pont Victoria (sur disc. Foster), 493.
 Sûreté sur les chemins de fer (sur B. Casey), 526.
 Explication personnelle (droits sur la houille), 574.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES—*Suite.*

- Modifications à la loi relative au service public (sur B. McMullen), 661.
 Budget (int.), 667 ; (discours sur exposé budgétaire), 1075 à 1107.
 Règlements de la quarantaine (sur m.-Davin), 692.
 Service rapide sur l'Atlantique, 791.
 Représentations de la milice aux fêtes du jubilé (sur observ. McNeill), 807.
 Election de la Saskatchewan (sur observ. Davin), 814, 821.
 Transport des malles entre Sunny-Brae et Melrose (int.), 875.
 Bureau de poste de Pirate-Harbour (int.), 875.
 Nominations du gouv. actuel (n.), 898.
 Chemin de fer Intercolonial—Prolongement jusqu'à Montréal (int.), 1152, 1323, 2296, 3067 ; (sur rés.), 3771, 3777, 3801.
 Nominations par l'ex-gouvernement (n. pour doc.), 1404.
 Intérieur, ministère de l' (sub.), 1438.
 Directeur de la poste de Beausville (sur m.-McCleary), 1515.
 Billets de banque, impression des (int.), 1575.
 Chemins de fer et Canaux (sub.), 1676 et suiv., 1686 à 1690.
 Conseil privé (sub.), 1700.
 Câble transpacifique (int.), 3558.
 Haut-commissaire (sub.), 1703.
 Bois à pâte, droits d'exportation (int.), 1737.
 Homard, pêche du (observations)—Lecture d'une lettre sur la pêche du homard, 1764.
 Collège militaire Royal (int.), 3557 ; personnel enseignant (int.), 3567 ; sergents (int.), 3568.
 Douanes—Dépenses éventuelles (sub.), 1791.
 Orateur suppléant—Traitement (sub.), 1805.
Débats, publication des (sub.), 1813.
 Territoires du N.-O. (sur B. Sifton), 3563.
 Quarantaines (sub.), 1927, 1938.
 Ch. de fer de Calgary à Edmonton (sur B.), 2018, 2022.
 Canaux du Saint-Laurent — Améliorations (int.), 2091.
 Service rapide sur l'Atlantique (sur m.-Caron), 2094.
 Employés mis à la retraite, destitués ou remplacés (n. pour doc.), 2113.
 Ch. de fer de Ristigouche à Victoria (sur B.), 2122, 2401.
 Edifices et travaux publics, Ont. (sub.), 2228.
 Rideau-Hall (sub.), 2282, 2284.
 Détachement militaire à Londres (sub.), 2300.
 Impression des billets de banque (sur observ. Foster), 2336 à 2342.
 Judique—Nouveau quai (sub.), 2351.
 Service rapide—Article du *Citizen* (sub.), 2371.
 Alaska, frontière de l' (int.), 2372, 2959, 3556, 2401.
 Dragage (sub.), 2401.
 Jubilé—Commemoration (int), 3104.
 Monument à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 2413.
 Bateaux à vapeur entre Halifax et Terre-Neuve, via les ports du Cap-Breton (sub.), 2414.
 Agents d'immigration (sub.), 2437, 2443.
 Tarif (sur rés.), 2462 à 2479 ; amendement, 2479, 2562, 2679, 2684, 2711 à 2718, 2809, 2900, 2907, 2911, 2929, 2948, 2965, 2971, 2973, 3015, 3809.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES—*Suite*.

- American Bank Note Company* (sur B.), 2684, 2846.
 Adresse à Sa Majesté, 2807.
 Elargissement d'un détenu (int.), 2889.
 Terrains des compagnies de chemins de fer et les taxes (sur m.-Oliver), 3048.
 Emploi des étrangers (sur B.), 3075.
 Inspection générale (sur B.), 3093.
 Contrôleurs des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur B.), 3101.
 Séances de l'avant-midi (sur m.-Cartwright), 3103.
 Walsh, C.-J.—Réclamation (int.), 3184.
 Chemin de fer Intercolonial (sub.), 3247, 3259, 3266, 3282 à 3289, 3292 à 3295, 3309, 3313, 3317, 3320, 3323.
 Droits d'exportation (sur explic.-Fielding), 3358.
 Canal de Grenville—Agrandissement (sub.), 3359, 3361, 3377, 3381, 3411.
 Irrégularités de certaines interpellations—Action intentée à *La Libre Parole* (sur int.-Taylor), 3442, 3443.
 Service rapide transatlantique (sur résol.), 3454.
 Tableaux du commerce et de la navigation (sur observ.-McMillan), 3479.
 Immigration—Agents et employés au Canada—Traitement (sub.), 3495.
 Révolte chez les sauvages (int.), 3502.
 Commerce avec l'empire—Art. de l'*Evening Post*, New-York (sur observ.-McNeill), 3554.
 Ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur (sur B.) 3572.
 Cour Suprême de l'Ontario (sur B.), 3645, 3649.
 Bureau de poste d'East-Bay (int.), 3782.
 Revenu de l'intérieur—Personnel (sur expl.-Joly), 3784.
 Convention de la mer de Behring—Art. du *Globe* et de la *Gazette* (observ.), 3878.
 Collège militaire Royal (sub.) 3885.
 Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur résol.), 3926.

TUPPER, HON. SIR CHARLES-HIBBERT, C. C. M. G. (*Pictou*) :

- McManus, Madame (sur observ.-Davin), 1185.
 Moore, W.-B. (int.), 1319.
 Dobson, William (int.), 1320.
 Stewart, Sprott (int. pour M. Borden, Halifax), 1320.
 Subventions à un chemin de fer, N.-E. (int. pour M. Borden, Halifax), 1320.
 Pêche au homard—Ile du Cap-Breton (observ.), 1328, 1331.
 Service postal entre Shubénacadie et Dean, N.-E. (m. pour doc.), 1424.
 Sullivan, Daniel-Brien (m. pour doc.), 1426, 3103.
 Destitution de l'inspecteur et du graisseur des wagons à Stellarton, N.-E. (m. pour doc.), 1425.
 Duncan, Dr George (m. pour doc.), 1425.
 Capitaine Wm McKenzie, du dragueur *Le Canada* (int.), 1496.
 Revenu de l'intérieur, département du (sub.), 1648.

TUPPER, HONORABLE SIR CHARLES-HIBBERT—*Suite*.

- Chemins de fer et canaux (sub.), 1670 et suiv.
 Directeur de la poste d'Annapolis (sur m.-Mills), 1732.
 Sous-agents du département de la Marine et des Pêcheries à Port-Pictou (int.), 1766.
 Auditeur général, dépenses éventuelles (sub.), 1782.
 Douanes—dépenses éventuelles (sub.), 1789.
 Orateur-suppléant—Traitement (sub.), 1803.
 McLean, James, d'Antigonish, (int.), 1828.
 Frais de voyage des juges—Manitoba (sub.), 3235.
 Directeur de la poste de Kington (int.), 3243.
 Goodwin vs la Reine (int.), 3329.
 Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (sub.), 3340 à 3342.
 Affaires en litige (sub.), 3350.
 Destitutions (observations), 3473.
 Immigration—Agents et employés au Canada—Traitement (sub.), 3499, 3501.
 Directeur de la poste d'Isaac's-Harbour (int.), 3555.
 Bouées à Mabou-Harbour (int.), 3644, 3662.
 Transport des malles par terre (int.), 3781.
 Puniton de la séduction et de l'enlèvement sur B.), 3070.
 Service public, bill relatif au (int.), 1830.
 Juges des cours du comté (int.), 1830.
 Nominations sur le steamer *Newfield* (int), 1831.
 Sous-percepteur des douanes, I. P.-E. (int.), 1831.
 Production de documents (int.), 1982.
 Fairlie, Rév. John (sur observ.-Cameron), 2065, 2073.
 Kinney, A. W., Directeur de la poste de Salem (int.), 2081.
 Gardiens du pont de l'Intercolonial à Pictou (m. pour doc.), 2112, 3245.
 Approvisionnements et réparations de navires et steamers etc., (m. pour doc.), 2113.
 Camp militaire d'Aldershot, comté de King, N.-E. (m. pour doc.), 2113.
 Cameron, John—Agent de la banque d'épargne de New-Glasgow (m. pour doc.), 2113.
 Protection des pêcheurs—Article du *Witness* (sur int.-Kaulbach), 3183.
 Tarif, résolutions relatives au (sur observ.-Foster), 2141.
 Ostréiculture (sub.), 2204.
 Loi relative aux pêcheries (sur B.), 3229, 3230.
 Douanes, P. Q.—Appointements (sub.), 2206.
 Antigonish—Employés du ch. de fer Intercolonial (int.), 2217.
 Directeur de la poste de Kington (int.), 2294, 3351.
 Tarif (sur rés.), 2587 à 2593, 3104 à 3122.
American Bank Note Company (sur B.), 2598, 2831, 2845.
 Bureau de poste de St. Andrews, N.-E. (int.), 2798.
 Le Cain, Mme (int.), 3037, 3351.
 Foin—Vente du foin à Indian Gardens (int.), 3042.
 Pilotes (sur B.), 3066, 3067.
 Steamers de l'Etat—Officiers (sur int. Cameron), 3179.
 Marine et pêcheries (sub.), 3233.

TYRWHITT, M. RICHARD (*Simcoe-sud*):

- Fairlie, Rév. John (surobserv. Cameron), 2062.
Casernes de Kingston et de London—Bois de chauffage (int.), 2093.
Changements dans l'organisation du Collège militaire (m. pour doc.), 2112, 2569.
Transport des malles entre Tottenham et Athlone (m. pour doc.), 3065.

WALLACE, M. N.-CLARKE (*York-ouest, O.*):

- Adresse en réponse au discours du trône, 256.
Chemin de fer du Sud, Colombie-Anglaise (int., pour M. Maclean), 289.
Canal de Soulanges—Soumissions (int. pour M. Maclean), 290.
Percepteur des douanes.—Morrisburg (int. pour M. Broder), 414.
Immigration et emploi des étrangers (sur B. Cowan), 557.
Budget (Exposé budgétaire—Le tarif), 1258 à 1272.
Exposition du Canada à Toronto (int. pour M. Clarke), 1399.
Intérieur, ministère de l' (sub.), 1459.
Aide à la Compagnie de marbre de Mycène (sur B.), 2025.
Douanes, N.-E.—Appointements et dépenses éventuelles (sub.), 2204.
Douanes, Ont.—Appointements et dépenses éventuelles (sub.), 2208 et suiv.
Douanes, Colombie-Anglaise—Appointements et dépenses éventuelles (sub.), 2213.
Rideau Hall (sub.), 2248, 2288, 2290, 4240, 4241.
Service rapide (int.), 2385.
Collingwood, port de (sub.), 2393.
Compagnie de dépôt et de fidéicommiss du Canada (sur B.), 2402.
Tarif (sur rés.), 2648 à 2660, 2748, 2828 à 2831, 2846 à 2851, 2882, 2901, 2902, 2952, 2953, 2957, 2975 à 2979, 3010, 3168, 3173, 3175, 3189, 3194.
Canal de Grenville.—Agrandissement (sub.), 3367, 3370.
Immigration.—Agents en Grande-Bretagne (sub.), 3514, 3517.
Prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal (débat), 3751; (en comité), 3798, 3803.
Jubilé.—Fermeture des banques (int.), 3787.
Pénitencier de Kingston (sub.), 4158.
Justice, ministère de la (sub.), 4192.
Chambre des Communes—Législation (sub.), 4208, 4211, 4212, 4213.
Exposition des territoires du N.-O. (sub.), 4214.
Edifices publics—(sub.), 4261, 4730.
Service de surveillance secret (sub.), 4348, 4349.
Douanes (sub.), 4364, 4386, 4737.
Service postal.—Gaspé (sur observ. Caron), 4430, 4440 et suiv.
Chemin de fer du Pas-du-Nid-de-Corbeau (sur B.), 450 et suiv.
Postes—Service extérieur (sub.), 4712.
Prolongement de l'Intercolonial à Montréal (sub.), 4749.

WILSON, M. URIAH (*Lennox*):

- Directeur de la poste d'Odessa (int.), 226.
Percepteur des douanes à Napanee (int.), 409; (prod. de doc.), 900.
Budget (Exposé budgétaire—Le tarif), 1308 à 1317.
Importation de bois à plaquer (int. pour M. Hughes), 1323.
Transport des malles de Newburg à Kingston (m. pour doc.), 1501.
Immigration—Agents et employés au Canada—Traitement (sub.), 3494.

WOOD, HONORABLE M. JOHN-FISHER (*Brockville*):

- Immigration et emploi des étrangers (sur B. Cowan), 547.
Cens électoral (sur B.), 730, 855.
Remorqueur *Silver Spray* et goëlette *Mary Grover* (int.), 790, 1108.
Iles du Saint-Laurent (int.), 874.
Poids et mesures (int.), 874.
Employés nommés au département des Douanes depuis le 1er juillet 1896 (m. doc.), 901.
Etalons de grains au Manitoba et au Nord-Ouest (int.), 918.
Employés du département du Revenu de l'intérieur nommés et renvoyés (m. pour doc.), 1424, 2804.
Intérieur, ministère de l' (sub.), 1433.
Accise—Officiers et inspecteurs (sub.), 2151.
Service de la police douanière (sub.), 2157, 2158, 2164.
Revenu de l'intérieur—Frais de voyage, loyers, combustible, etc., (sub.), 2164.
Mesurage du bois (sub.), 2167.
Poids et mesures—Appointements des employés (sub.), 2171, 2174, 2184, 2185, 2187, 2193, 2197.
Gaz, inspecteurs du (sub.), 2203.
McManus, Mine (sur int. Davin), 2222.
Tarif (sur rés.), 2688, 2967.

WOOD, M. ANDREW-TREW (*Hamilton*):

- Sociétés de construction, etc. (B. n° 12), 1re lec., 219; 2e lec., 600; en comité et 3e lec., 1525; amendements, 3083.
Directeur de la poste de Beamsville (sur m. McCleary), 1521.
Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria (B. n° 99), 1re lec., 1631; m. pour 2e lec., retirée, 2026; m. pour 2e lec. et débat, 2115; 2e lec., 2401; m. pour comité, 3389; en comité et 3e lec., 3508.
Tarif (sur rés.), 2881, 2882, 3154, 3167, 3170, 3193, 3196, 3205, 3207, 3214, 3215, 3582, 3585, 3587, 3613, 3618.
Commission des chemins de fer (m.), 3445.
Service rapide transatlantique (sur rés.), 3469, 3653.
Compagnie de force motrice de la cataracte (B. n° 124), en comité et 3e lec., 3509.

YEO, M. JOHN (*Prince-est, I.P.-E.*):

- Chemins de fer et Canaux—Ch. de fer de l'I. P.-E. (sub.), 3345.
Saison prohibée pour la pêche du homard (sur observ. McLennan), 4137.

INDEX - PARTIE II

SUJETS.

- ACCISE, appointements des officiers (sub.), 2151.
 ACTIONNAIRES des banques chartées (rapp.), 418.
 ADRESSE à Sa Majesté, 2805.
 ADRESSE en réponse au discours du trône (débat), 6, 84, 151, 230, 291, 356.
 AFFAIRES en litige—Règlement (sub.), 33-49.
 AFFAIRES des Sauvages—Bureau de Régina (int.-Davin), 1705.
 AFFAIRES des Sauvages—Correspondance (int.-Davin), 1705.
 AGE des gardiens de phare (int.-McCormick), 226.
 AGENT de commerce au Japon (int.-Bennett), 2889.
 AGENT d'immigration en Irlande (int.-Taylor), 571.
 AGENT des Sauvages, John McIver (int.-McNeil), 489, 671.
 AGENT des Sauvages, Wm Bateman (int.-Hughes), 921.
 AGENT des Sauvages, John Crowe (int.-McNeil), 289, 489, 722.
 AGENT des Sauvages à Hagersville (m.-Clancy), 3059.
 AGENTS d'immigration (int.-Sproule), 488.
 AGENTS d'immigration au Canada (sub.), 2423.
 AGENTS d'immigration aux Etats-Unis (int.-Lemieux), 3039.
 AGRICULTURE et colonisation (comité), 567 ; rapp.-Bain), 1631.
 AGRICULTURE, ministre de l' (rapp.), 999 ; (sub.), 1793, 1797, 4189, 4329.
 ALASKA, frontière de l' (int.-Tupper), 2372, 2959, 3556 ; (observ.-Sifton), 2499 ; (int.-Morrison), 3038 ; (m.-Morrison), 3065.
 ALANDALE—Directeur de la poste (int.-Foster), 919.
Almighty Voice—Soulèvement des Sauvages, T. N.-O. (int.-Davin), 2747 ; observ.-Davis), 2721.
American Bank Note Company (débat), 2301 ; (B.), 1172, 1349, 2115, 2598, 2673, 2831, 2997 ; (int.-Foster), 2644.
 AMIRAUTÉ—Juge local (int.-Casgrain), 1706.
 “ Jurisdiction d' (int.-Gillies), 223.
 AMQUI, municipalité d' (int.-Fiset), 1319.
 ANNAPOLIS, directeur de la poste d' (int.-Mills), 412.
 ANNAPOLIS, comté d'—Service postal (int.-Mills), 411, 487.
 ANNONCES et imprimés, etc. (tarif), 3009.
 ANNUAIRE statistique (sub.), 1815.
 ANTIGONISH—Employés de l'Intercolonial (int.-Tupper), 2217.
 APPROVISIONNEMENTS de l'école industrielle de Saint-Paul (m.-LaRivière), 1425.
 APPROVISIONNEMENTS des sauvages (int.-Davin), 413, 919, 1109, 1114.
 AQUARELLES et tableaux à l'huile (tarif), 3213, 3214.
 ARBITRAGE—Comptes entre la Confédération et Ontario et Québec (sub.), 4718.
 ARBITRES—Canal de Soulanges (int.-Bergeron), 1319.
 ARCHIVES (sub.), 1814.
 ARTICLES pour teindre ou tanner, etc. (tarif), 3216.
 ASPDIN, Thos.-W.—Réclamation (int.-Davin), 1173.
 ATTACHES en métal pour les gants (tarif), 3872.
 AUDITEUR général (rapp.), 143 ; (sub.), 1476, 1781.
 AUDITION (B.), 2078.
 AULT, Edward (int.-Broder), 2491.
 AVOCATS du gouvernement canadien à Londres (m.-Foster), 465.
 AYLMER-ouest—Directeur de la poste (int.-Ingram), 676, 677.
 BAGAGE des voyageurs et articles importés par la poste, etc. (tarif), 3211.
 BATE des Chaleurs—Chemins de fer (int.-Foster), 222.
 “ d'Hudson—Expédition (int.-Davin), 678, 1707, 1708 ; (int.-Richardson et débat), 1555.
 BALEINIERS à l'embouchure du Mackenzie (int.-Oliver), 4105.
 BANQUE d'épargne aux îles de la Madeleine (int.-Lemieux), 673.
 BANQUE du Peuple (B.), 1317, 2025, 2598.
 “ chartées, actionnaires des (rapp.), 418.
 “ et commerce (comité), 567.
 BARTONVILLE, directeur de la poste de (int.-McCleary), 1704.
 BATAILLONS des Cantons de l'Est (int.-Stenson), 3178.
 BATEAUX à vapeur—Inspection (B.), 2419, 3226.
 BATEMAN, Wm—Agent des sauvages (int.-Hughes), 921 ; (m.-Hughes), 3054.
 BATTERIE d'artillerie de place—Licencement (int.-Langolier), 289.
 BAZINET, M.—Sous inspecteur des douanes à Joliette (int.-Caron), 1399.
 BEAMSVILLE, directeur de la poste de (int.-McCleary), 410 ; (observ.-McCleary), 1244 ; (débat), 1502, 1575.
 BEAR-ISLAND, N.-E.—Directeur de la poste (int.-Gillies), 573.
 BEAUHARNOIS—Directeur de la poste (int.-Bergeron), 228, 488 ; (m.-Bergeron), 713.
 BÈCHES et pelles (tarif), 3208.
 BÉGIN, Pierre (int.-Casgrain), 1403.
 BEHAN, Michael (int.-Quinn), 2219 ; (m.-Quinn), 3065.
 BELFAST, I. P.-E.—Directeur de la poste (int.-Martin), 790.
 BELGIQUE, importations de—Note du consul belge (int.-Monk), 1321.
 BELLE-RIVIÈRE, brise-lames de (int.-Martin), 782 ; (m.), 2111, 3186.
 BELLEL—Travaux sur la rivière Richelieu (int.-Monk), 1110.
 BERTHIER—Quai de (int.-Choquette), 223.
 BERTHIERVILLE—Edifice public (sub.), 4592, 4746.

- BESTIAUX transportés sur mer** (int.-Sproule), 1911.
- BEURRE, commerce du**—Primes (m.-Reid et débat), 512, 1545.
- BEURRE et fromage** (B.), 2418.
- BEURRERIES au Nord-Ouest** (sub.), 1877.
- BEURRERIES et fromageries, I.P.-E.** (m.-Martin), 3066.
- BIBAUD, Azarie** (int.-Bergeron), 3042.
- BIBLIOTHÉCAIRES, rapport des**, 5.
- BIBLIOTHÈQUE**—Appointements des employés (sub.), 1814.
- BIBLIOTHÈQUE, comité de la** (m.-Laurier), 568.
- BIBLIOTHÈQUE**—Ouvrage sur l'histoire de l'Amérique (sub.), 1814.
- BICYCLES, transport des**—Modifications à la loi relative aux chemins de fer (B. Casey), 482; (débat), 1525, 1544, 1545, 3072.
- BICYCLES transportés à titre de bagage sur l'Inter-colonial** (int.-McMullen), 2373.
- BIENS-fonds—Titres** (B.), 2421, 3227.
- BILL du tarif** (int.-McDougall), 228.
- BILLES, exportation des**—Articles du *Free Press* de Midland (int.-Bennett), 3554.
- BILLETS de banque** (planches non teintées)—(int. Foster), 3038.
- BILLETS de chemins de fer**—Vente (B. Beattie), 2797.
- BILLETS de retour sur chemins de fer** (B. McLennan), 218; (débat), 593.
- BILLETS, timbres, etc., impression des** (m.-Foster), 464; (int.-Foster), 1337.
- BILLS :**
- Bill (n° 1) concernant la prestation du serment d'office (M. Laurier), 1re lec., 3.
- Bill (n° 2) relatif à la sûreté des employés des compagnies de chemins de fer et des voyageurs (M. Casey), 1re lec., 73; m. pour 2e lec. et déb. t., 518; renvoyé à un comité spécial, 524; rapport du comité spécial adopté, 1047; en comité, 3083.
- Bill (n° 3) relatif à la sûreté des employés de chemins de fer (M. Maclean), 1re lec., 74; 2e lec., 529; renvoyé à un comité spécial, 529; rapport du comité spécial adopté, 1047.
- Bill (n° 4) modifiant l'acte concernant les chemins de fer (M. Maclean), 1re lec., 74; 2e lec., 901; renvoyé au comité des chemins de fer, 902.
- Bill (n° 5) concernant l'emploi des étrangers au Canada (M. Cowan), 1re lec., 74; m. pour 2e lec. et débat, 530; 2e lec., 562; renvoyé à un comité spécial, 562; en comité sur bills nos 5 et 6 réunis, 3072; 3e lec., 3083.
- Bill (n° 6) ayant pour objet d'interdire l'importation et l'immigration d'étrangers et d'aubains en vertu de contrats ou de conventions pour exécuter des travaux au Canada (M. Taylor), 1re lec., 75; 2e lec., 562; renvoyé à un comité spécial, 562.
- Bill (n° 7) à l'effet d'abroger l'acte relatif au cens électoral (M. Fitzpatrick), 1re lec., 75, 80; m. pour 2e lec., 612; amend.-Foster, 644; (débat continué), 722, 828.
- Bill (n° 8) modifiant de nouveau l'acte relatif aux chemins de fer (M. Gibson), 1re lec., 80; 2e lec., 575; renvoyé au comité des chemins de fer et canaux, 576.
- Bill (n° 9) relatif à l'abolition de la loi concernant les pensions et les mises à la retraite des membres du service public (M. Mulock), 1re lec., 143, 148; m. pour 2e lec., 469.
- BILLS—Suite.**
- Bill (n° 10) à l'effet d'assurer la meilleure observance du dimanche (M. Charlton), 1re lec., 219; m. pour 2e lec., 576; 2e lec., 593; en comité, 2124.
- Bill (n° 11) concernant la vente des billets de retour sur chemin de fer (M. McLennan), 1re lec., 218; m. pour 2e lec., 2e lec., 600; renvoyé au comité des chemins de fer, 600.
- Bill (n° 12) à l'effet de modifier de nouveau la loi relative aux sociétés de construction et aux compagnies de prêts et d'épargnes de la province de l'Ontario (M. Wood, Hamilton), 1re lec., 219; 2e lec., 600; en comité et 3e lec., 1525; adoption des amendements faits par le Sénat, 3083.
- Bill (n° 13) relatif à la punition de la séduction et de l'enlèvement (M. Charlton), 1re lec., 289; 2e lec. et débat, 902; en comité, 2136; m. pour adoption des amendements faits en comité, 3069.
- Bill (n° 14) concernant le drainage sur les terres des compagnies de chemin de fer (M. Casey), 1re lec., 408; 2e lec. et débat, 906.
- Bill (n° 15) modifiant de nouveau la loi concernant l'intérêt (M. Quinn), 1re lec., 468; m. pour 2e lec., 3086.
- Bill (n° 16) modifiant la loi concernant les chemins de fer—Transport des bicycles (M. Casey), 1re lec., 482; m. pour 2e lec., 1525; 2e lec., 1544; renvoyé au comité des chemins de fer, 1545; en comité et 3e lec., 3072.
- Bill (n° 17) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Winnipeg, Duluth et de la Baie d'Hudson (M. McDonnell, Selkirk), 1re lec., 603; 2e lec., 669; en comité et 3e lec., 2114.
- Bill (n° 18) à l'effet de conférer certains pouvoirs au Bureau d'Administration des biens temporels de l'Eglise presbytérienne du Canada en rapport avec l'Eglise d'Ecosse (M. Charlton), 1re lec., 603; 2e lec., 669; en comité et 3e lec., 1663.
- Bill (n° 19) concernant la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est (M. Landerkin), 1re lec., 603; 2e lec., 669; en comité, 2115; 3e lec., 2400.
- Bill (n° 20) concernant la Compagnie électrique de Hull (M. Laverne pour M. Poupore), 1re lec., 603; 2e lec., 669.
- Bill (n° 21) concernant la Compagnie de chemin de fer et de charbonnage d'Alberta (M. Oliver), 1re lec., 603; 2e lec., 669.
- Bill (n° 22) concernant la Compagnie du chemin de fer Transcanadien, et pour changer le nom de la compagnie en celui de "Compagnie du chemin de fer Trans-Canada" (M. Davis, Saskatchewan), 1re lec., 603; 2e lec., 669; en comité et 3e lec., 3508.
- Bill (n° 23) constituant en corporation la Compagnie d'Assurance contre le feu, dite *Methuist Trust* (M. Britton), 1re lec., 603; 2e lec., 669; en comité et 3e lec., 1396.
- Bill (n° 24) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Pacifique (M. Douglas), 1re lec., 603; 2e lec., 669; en comité et 3e lec., 3001.
- Bill (n° 25) à l'effet de ratifier une convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Compagnie

BILLS—*Suite.*

- électrique de Hull (M. Gibson), 1re lec., 603; 2e lec., 669; en comité et 3e lec., 1663.
- Bill (n° 26) concernant la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada (M. Gibson), 1re lec., 603; 2e lec., 670; en comité et 3e lec., 1349.
- Bill (n° 27) constituant en corporation la Compagnie d'Assurance sur la vie, la Royale Victoria (M. Quinn), 1re lec., 603; 2e lec., 670; en comité et 3e lec., 1349.
- Bill (n° 28) concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario, et pour changer le nom de la compagnie en celui de "Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York" (M. Snetsinger), 1re lec., 603; 2e lec., 805; 3e lec., 1525.
- Bill (n° 29) modifiant la loi relative au service public (M. McMullen), 1re lec., 660; m. pour 2e lec., et débat, 1738; bill retiré, 1747.
- Bill (n° 30) concernant la Compagnie du chemin de fer des comtés du Centre (M. McMullen), 1re lec., 714; 2e lec., 805; en comité et 3e lec., 3001.
- Bill (n° 31) concernant la Compagnie du chemin de fer de Trail-Creek et de la Colombie (M. Gibson), 1re lec., 714; 2e lec., 805; en comité et 3e lec., 3389.
- Bill (n° 32) concernant la Compagnie du chemin de fer de Colombie et de Kootanie (M. Landerkin), 1re lec., 715; 2e lec., 805; en comité et 3e lec., 3389.
- Bill (n° 33) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton (M. Osler), 1re lec., 715; 2e lec., 805; examen en comité réuni, 1863; en comité, 2017; amend. Oliver (en comité), 2257, 2528; 3e lec., 2532.
- Bill (n° 34) constituant en corporation la Compagnie canadienne de garantie de Montréal (M. Madore), 1re lec., 779; 2e lec., 901; en comité et 3e lec., 2023.
- Bill (n° 35) concernant la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien (M. Belcourt), 1re lec., 779; 2e lec., 901; en comité et 3e lec., 1663.
- Bill (n° 36) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Hamilton et Buffalo (M. McGregor), 1re lec., 780; 2e lec., 901; bill retiré, 2721.
- Bill (n° 37) concernant la Compagnie du pont de la Grande-Ile de Niagara (M. Taylor), 1re lec., 780; 2e lec., 901; en comité et 3e lec., 1663.
- Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke (M. Britton), 1re lec., 809; 2e lec., 901; en comité et 3e lec., 3067.
- Bill (n° 39) concernant la Compagnie générale d'électricité du Canada (M. Lount), 1re lec., 809; 2e lec., 901; en comité et 3e lec., 1663.
- Bill (n° 40) constituant en corporation la Compagnie dite *The Maritime Milling Company* (M. Fraser), 1re lec., 913; 2e lec., 1025; renvoyé au comité des bills d'intérêt privé, 1048; en comité et 3e lec., 2534.
- Bill (n° 41) concernant la Compagnie de pont de chemin de fer et du tunnel de la rivière Sainte-Claire (M. Taylor), 1re lec., 913; 2e lec., 1025; en comité et 3e lec., 1663.

BILLS—*Suite.*

- Bill (n° 42) constituant en corporation la Compagnie du pont de la rivière Sainte-Marie (M. Dymont), 1re lec., 913; 2e lec., 1025.
- Bill (n° 43) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada (M. Taylor), 1re lec., 914; 2e lec., 1025; en comité et 3e lec., 2400.
- Bill (n° 44) concernant la Compagnie du canal de force motrice et de fourniture de Welland (M. Sutherland), 1re lec., 913; 2e lec., 1025; renvoyé au comité des bills d'intérêt privé, 1048; en comité et 3e lec., 1663.
- Bill (n° 45) concernant les marques de commerce et les dessins de fabrique (M. Lount), 1re lec., 913.
- Bill (n° 46) concernant les étiquettes de commerce et autres (M. Lount), 1re lec., 916.
- Bill (n° 47) modifiant de nouveau la loi d'inspection générale (M. McMullen), 1re lec., 916; m. pour 2e lec., 3086.
- Bill (n° 48) concernant l'Association de construction et de prêt de la Confédération (M. Cowan), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité et 3e lec., 1663.
- Bill (n° 49) concernant la Compagnie du chemin de fer du Richelieu et du lac Memphrémagog (M. Belcourt) 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité 2115; 3e lec., 2400.
- Bill (n° 50) concernant la Compagnie du chemin de fer Atikokan Iron Range (M. Dymont), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité et 3e lec., 1663.
- Bill (n° 51) concernant la Compagnie du chemin de fer de Langenburg et du Sud (M. Richardson), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité, 1864; m. pour 3e lec., 2113, 2249; amendement Blair (en comité), 2249; 3e lec., 2255.
- Bill (n° 52) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de James (M. Lount), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité, 1866; amend.-Blair (en comité), 2256; 3e lec., 2256.
- Bill (n° 53) concernant la Compagnie de chemin de fer et de mines de la Saskatchewan et du Pacifique (M. Lount), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité et 3e lec., 3001.
- Bill (n° 54) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie de l'Amérique du Nord (M. Lount), 1re lec., 999; 2e lec., 1052; en comité et 3e lec., 2400.
- Bill (n° 55) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Minden et du Nord-Ouest (M. Lang), 1re lec., 1052; en comité, 2115; 3e lec., 2400.
- Bill (n° 56) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat (M. Lount), 1re lec., 999, 2e lec., 1052; en comité, 1866; amend.-Blair (en comité), 2256; 3e lec., 2256.
- Bill (n° 57) modifiant l'acte des pensions de la police à cheval (M. Davin), 1re lec., 999; bill retiré, 1047.
- Bill (n° 58) concernant la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata (M. Domville), 1re lec., 1047; 2e lec., 1204; en comité, 2115; 3e lec., 2400.
- Bill (n° 59) modifiant la loi relative aux pensions de la police à cheval (M. Davis), 1re lec., 1048; 2e lec., 1751.

BILLS—*Suite.*

- Bill (n° 60) modifiant de nouveau la loi relative aux terres fédérales (M. Douglas), 1re lec., 1049; 2e lec., 1755.
- Bill (n° 61) modifiant davantage la loi relative aux terres fédérales (M. Davin), 1re lec., 1050; 2e lec., 1751.
- Bill (n° 62) modifiant la loi relative à la police à cheval (M. Davin), 1re lec., 1051; m. pour 2e lec., 1752.
- Bill (n° 63) concernant le transport des marchandises sur les chemins de fer (M. Reid), 1re lec., 1108.
- Bill (n° 64) constituant en corporation la Compagnie chartée du Yukon-Britannique (M. Fraser), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité et 3e lec., 2533.
- Bill (n° 65) concernant la Compagnie du chemin du Sud de la Colombie-Anglaise (M. Landarkin), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité et 3e lec., 3508.
- Bill (n° 66) concernant la Compagnie canadienne de force motrice (M. Gibson), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; bill retiré, 2370.
- Bill (n° 67) constituant en corporation les pilotes qui font le service entre Québec et Montréal (M. Guay), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité, 3066, 3210; 3e lec., 3211.
- Bill (n° 68) concernant la Compagnie américaine de billets de banques (M. Frost), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité, 2115; débat sur 3e lec., 2598, 2831, 2907; 3e lec., 3001.
- Bill (n° 69) concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix (M. Langelier), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité et 3e lec., 3001.
- Bill (n° 70) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest (M. Richardson), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité, 2532, 2598; 3e lec., 2598.
- Bill (n° 71) concernant la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack (M. Bergeron), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité, 2115; 3e lec., 2400.
- Bill (n° 72) concernant la Compagnie de chemin de fer et de canal du lac Manitoba (M. Richardson), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité et 3e lec., 2533.
- Bill (n° 73) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kaslo et Lardou-Duncan (M. Bostock), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité, 2115; 3e lec., 2400.
- Bill (n° 74) constituant en corporation la Compagnie nationale d'assurance sur la vie du Canada (M. Lount), 1re lec., 1172; 2e lec., 1349; en comité et 3e lec., 2023.
- Bill (n° 75) concernant la saisie des appointements des employés fédéraux (M. Richardson), 1re lec., 1172.
- Bill (n° 76) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer anglo-Pacifique (M. Oliver), 1re lec., 1317; 2e lec., 1397; (bill retiré), 3567.
- Bill (n° 77), constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer et de navigation de la Baie d'Hudson et du Yukon (M. Oliver), 1re lec., 1317; 2e lec., 1397; en comité et 3e lec., 3211.
- Bill (n° 78) modifiant l'acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance d'On-

BILLS—*Suite.*

- tario contre le accidents (M. Osler), 1re lec., 1317; 2e lec., 1397; en comité et 3e lec., 2023.
- Bill (n° 79) constituant en corporation la Compagnie canadienne de ciment de Portland (M. Britton), 1re lec., 1317; 2e lec., 1397; en comité et 3e lec., 2023.
- Bill (n° 80) concernant la Compagnie du pont de Québec (M. Langelier), 1re lec., 1317; m. pour 2e lec., 1397; 2e lec., 1738; en comité et 3e lec., 2400.
- Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer du Grand-Nord (M. Langelier), 1re lec., 1317; 2e lec., 1638.
- Bill (n° 82) constituant en corporation la Corporation minière et consultative de l'Amérique Britannique (M. Maxwell), 1re lec., 1317; m. pour 2e lec., 1397, 1524; 2e lec., 1663; en comité et 3e lec., 2533.
- Bill (n° 83) à l'effet de conférer au commissaire des brevets d'inventions certains pouvoirs pour venir en aide à la Compagnie canadienne de marbre de Mycène (M. Rosamond), 1re lec., 1317; 2e lec., 1398; en comité, 2023; 3e lec., 2115.
- Bill (n° 84) constituant en corporation la Compagnie continentale de chauffage et d'éclairage (M. Rosamond), 1re lec., 1317; 2e lec., 1398; en comité et 3e lec., 2023.
- Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Hull, digue Saint-Louis et Sources Victoria (M. Brodeur), 1re lec., 1317; 2e lec., 1397; bill retiré, 3177.
- Bill (n° 86) concernant la banque du Peuple (M. Préfontaine), 1re lec., 1317; 2e lec., 2025; en comité et 3e lec., 2598.
- Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie du pont de la rivière Colombie (M. Bostock), 1re lec., 1317; 2e lec., 1397; en comité et 3e lec., 2534.
- Bill (n° 88) constituant en corporation les Cisterciens Réformés (M. LaRivière), 1re lec., 1317; 2e lec., 1398; en comité et 3e lec., 2023.
- Bill (n° 89) pour modifier la loi concernant la police à cheval du Nord-Ouest (M. Davin), 1re lec., 1318.
- Bill (n° 90) concernant la Compagnie du pont de Montréal (M. Préfontaine), 1re lec., 1426; 2e lec., 1664; en comité et 3e lec., 3001.
- Bill (n° 91) concernant la Compagnie canadienne d'assurance sur la vie *Sun* (M. Rosamond), 1re lec., 1426; 2e lec., 1664; en comité et 3e lec., 2400.
- Bill (n° 92) concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Oriental (M. Préfontaine), 1re lec., 1426; 2e lec., 1664; en comité et 3e lec., 3380.
- Bill (n° 93) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (M. Bostock), 1re lec., 1426; 2e lec., 1664.
- Bill (n° 94) à l'effet de commémorer le règne de Sa Majesté la reine Victoria en faisant de l'anniversaire de sa naissance un jour de fête à perpétuité (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 1492.
- Bill (n° 95) à l'effet de modifier le chap. 20 de 54-55 Vict. (M. Bell, Pictou), 1re lec., 1492.

BILLS—*Suite.*

- Bill (n° 96) à l'effet de modifier le chap. 29 de 55-56 Vict. (Code criminel), (M. Davin), 1re lec., 1492.
- Bill (n° 97) divorce Adeline-Myrtle-Tuckett Lawry (M. Landerkin), 2e lec., 1738 ; en comité et 3e lec., 2023.
- Bill (n° 98) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Haliburton et Mattawa (M. Hughes), 1re lec., 1631 ; 2e lec., 1738.
- Bill (n° 99) concernant la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria (M. Wood, Hamilton), 1re lec., 1631 ; m. pour 2e lec., retirée, 2026 ; m. pour 2e lec. et débat, 2115 ; 2e lec., 2401 ; m. pour comité, 3389, 3504 ; en comité et 3e lec., 3508.
- Bill (n° 100) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de navigation de Victoria, Vancouver et de l'Est (M. Maxwell), 1re lec., 1631 ; 2e lec., 2025.
- Bill (n° 101) concernant la Compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et du Pacifique (M. Brodeur), 1re lec., 1631 ; 2e lec., 1738.
- Bill (n° 102) concernant la Compagnie de gaz d'Ottawa (M. Belcourt), 1re lec., 1704 ; 2e lec., 2026 ; en comité et 3e lec., 2534.
- Bill (n° 103) concernant la Compagnie Canadienne d'assurance contre le feu (M. Landerkin), 1re lec., 1764 ; 2e lec., 2026 ; en comité et 3e lec., 2400.
- Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer et du pont de Ristigouche (M. Donville), 1re lec., 1764 ; m. pour 2e lec., 1866 ; m. pour 2e lec., retirée, 2026 ; 2e lec., 2401 ; (bill retiré), 3567.
- Bill (n° 105) modifiant la loi concernant la protection des eaux navigables (M. Davies), 1re lec., 1909 ; 2e lec. et en comité, 2372 ; 3e lec., 2423 ; amend., 3558.
- Bill (n° 106) concernant la Compagnie de dépôts et de prêts du Canada, et pour changer son nom en celui de Compagnie de dépôts et de fidéicommiss du Canada (M. Gibson), 1re lec., 1982 ; 2e lec., 2402 ; en comité et 3e lec., 3001.
- Bill (n° 107) pour amender la loi relative à l'audition (M. Davin), 1re lec., 2078.
- Bill (n° 108) concernant l'examen des ingénieurs-mécaniciens de machines fixes et l'inspection des chaudières à vapeur (M. Sutherland), 1re lec., 2079.
- Bill (n° 109) concernant la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau (M. Bourassa), 1re lec., 2137 ; 2e lec., 2402 ; en comité et 3e lec., 2534.
- Bill (n° 110) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer des Comtés du Sud (M. Préfontaine), 1re lec., 2204 ; 2e lec., 2402 ; en comité et 3e lec., 3508.
- Bill (n° 111) pour accorder à Sa Majesté la somme de \$26,000, pour répondre aux dépenses du détachement militaire envoyé en Angleterre pour le jubilé de la reine en 1897 (M. Fielding), 1re et 2e lec., 2301 ; en comité et 3e lec., 2371.
- Bill (n° 112) destiné à empêcher les spéculations malhonnêtes dans la vente du beurre et du fromage (M. Parmelee), 1re lec., 2418.

BILLS—*Suite.*

- Bill (n° 113) modifiant la loi relative à l'inspection des bateaux à vapeur (M. Davies), 1re lec., 2419 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 3226.
- Bill (n° 114) modifiant la loi relative aux territoires du Nord-Ouest (M. Sifton), 1re lec., 2420 ; 2e lec. et en comité, 3559 ; 3e lec., 3565.
- Bill (n° 115) modifiant la loi relative aux titres de biens-fonds, 1894 (M. Sifton), 1re lec., 2421 ; 2e et 3e lec., 3227.
- Bill (n° 116) modifiant de nouveau la loi relative aux terres fédérales (M. Sifton), 1re lec., 2421 ; 2e lec. en comité et 3e lec., 3565.
- Bill (n° 117) concernant l'enregistrement des fromageries et des beurrieres et la marque des produits de laiterie, et pour empêcher qu'il ne soit fait de fausses représentations quant aux dates de fabrication de ces produits (M. Fisher), 1re lec., 2491 ; 2e lec. en comité et 3e lec., 3226.
- Bill (n° 118) concernant la Compagnie de mines, de traite et de transport du Yukon (M. Maxwell), 1re lec., 2568 ; 2e lec., 3001 ; en comité et 3e lec., 3508 ; amendements faits par le Sénat, 4545.
- Bill (n° 119) constituant en corporation la Compagnie mutuelle et générale Canadienne (M. Madore), 1re lec., 2568 ; 2e lec., 2675 ; en comité et 3e lec., 3001.
- Bill (n° 120) modifiant de nouveau la loi relative aux brevets d'invention—Abolition de la charge de commissaire de brevets d'invention (M. Fisher), 1re lec., 2797 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 3227.
- Bill (n° 121) relatif à la vente des billets de chemins de fer (M. Beattie), 1re lec., 2797.
- Bill (n° 122) modifiant les actes relatifs à la Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim (du Sénat)—(M. Davin), 1re lec., 2959 ; 2e lec., 3211 ; en comité et 3e lec., 3509.
- Bill (n° 123) relatif aux endossements faux ou non autorisés sur lettres de change, du Sénat, (sir Richard Cartwright), 1re lec., 3101 ; 2e lec. et en comité, 3227 ; 3e lec., 3228.
- Bill (n° 124) relatif à la Compagnie de force motrice de la Cataracte de Hamilton (M. Macpherson), 1re lec., 3100 ; 2e lec., 3101 ; en comité et 3e lec., 3509 ; (amend.-Davies), 3510.
- Bill (n° 125) concernant les ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur (M. Fitzpatrick), 1re lec., 3101 ; m. pour 2e lec., (M. Davies), 3558 ; 2e lec., 3559 ; en comité, 3570 ; 3e lec., 3575.
- Bill (n° 126) concernant les listes des électeurs de 1897 (M. Fitzpatrick), 1re lec., 3102 ; 2e lec. et en comité, 3228 ; 3e lec., 3232.
- Bill (n° 127) modifiant de nouveau la loi relative aux pêcheries—Bran de scie jeté dans les cours d'eau (M. Davies), 1re lec., 3102 ; 2e lec. et en comité, 3228 ; 3e lec., 3232.
- Bill (n° 128) concernant la Compagnie de placement et d'agence du Canada (du Sénat)—(M. Davin), 1re lec., 3330 ; 2e lec., 3389 ; en comité et 3e lec., 3567.
- Bill (n° 129) modifiant la loi relative aux postes (M. Mulock), 1re lec., 3184 ; 2e lec., 3902 ;

BILLS—*Suite.*

- en comité, 3902, 4096, 4671, 4811, 4816 ; 3e lec., 4818.
- Bill (n° 130) modifiant la loi relative au service public (M. Mulock), 1re lec., 3185 ; 2e lec., 4710 ; 3e lec., 4818.
- Bill (n° 131) concernant la cour Suprême de l'Ontario et les juges de cette cour (du Sénat) (M. Fitzpatrick), 1re lec., 3224 ; 2e lec., 3645 ; en comité, 3649 ; 3e lec., 4090.
- Bill (n° 132) concernant le Sénat et la Chambre des Communes (M. Davies), 1re lec., 3233 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 3690.
- Bill (n° 133) modifiant la loi relative aux aubains (M. McMullen), 1re lec., 3351.
- Bill (n° 134) concernant l'intérêt (du Sénat)—(M. Fitzpatrick), 1re lec., 3440 ; 2e lec. et en comité, 3684 ; 3e lec., 3689.
- Bill (n° 135) modifiant la loi relative aux compagnies (du Sénat).—(M. Fitzpatrick) 1re lec., 3440 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 3689.
- Bill (n° 136) pour modifier de nouveau la loi concernant les fonds de pensions du service public et ses amendements (M. Fielding), 1re lec., 3567.
- Bill (n° 137) concernant le jugement par jury de certaines affaires dans les territoires du N.-O. (M. Davies), 1re lec., 3641 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 4095.
- Bill (n° 138) modifiant de nouveau le code criminel (M. Davies), 1re lec., 3641.
- Bill (n° 139) amendant de nouveau la loi relative à l'inspection du pétrole (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re lec., 3642 ; 2e lec. et en comité, 4090 ; 3e lec., 4094.
- Bill (n° 140) amendant de nouveau la loi relative aux juges des cours provinciales (M. Davies), 1re lec., 3649 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 4095.
- Bill (n° 141) concernant les entrepôts frigorifiques sur les steamers voyageant entre le Canada et le Royaume-Uni (M. Fisher), 1re lec., 3684 ; 2e et 3e lec., 4095.
- Bill (n° 142) confirmant un contrat conclu entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada et la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond pour le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la ville de Montréal (M. Blair), 1re lec., 3883 ; 2e lec. et en comité, 3998 ; 3e lec., 4071.
- Bill (n° 143) à l'effet de refondre et amender la loi relative aux droits de douane (M. Fielding), 1re et 2e lec., en comité et 3e lec., 4072.
- Bill (n° 144) pour modifier la loi relative au revenu de l'intérieur (sir Henri Joly de Lotbinière), 1re et 2e lec., 4073 ; en comité, 4073 ; 3e lec., 4074.
- Bill (n° 145) concernant les droits d'exportation (M. Fielding), 1re, 2e et 3e lec., 4090.
- Bill (n° 146) concernant la construction d'un chemin de fer entre Lethbridge, dans le territoire de l'Alberta, passant par le Pas-du-Nid-de-Corbeau, et Nelson, dans la province de la Colombie-Anglaise (sir Richard Cartwright), 1re lec., 4096 ; 2e lec., 4490 ; en comité, 4490, 4642, 4645 ; 3e lec., 4816.
- Bill (n° 147) concernant certaines caisses d'épargne de la province de Québec (du Sénat)—(M. Fitzpatrick), 1re lec., 4351 ; 2e lec., 4483 ; 3e lec., 4671.

BILLS—*Fin.*

- Bill (n° 148) pour autoriser le prélèvement par voie d'emprunt de certaines sommes d'argent pour le service public (M. Fielding), 1re, 2e et 3e lec., 4490.
- Bill (n° 149) pourvoyant à l'octroi de primes sur le fer et l'acier fabriqués au Canada (M. Fielding), 1re lec., 4522 ; 2e lec., en comité et 3e lec., 4599.
- Bill (n° 150) pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent requises pour faire face à certaines dépenses du service public des exercices se terminant respectivement le 30 juin 1897 et le 30 juin 1898 (M. Fielding), 1re lec., 4764 ; 2e et 3e lec., 4814.
- Bill (n° 151) pour autoriser l'octroi de subventions à des chemins de fer (M. Blair), 1re lec., 4809 ; 2e lec. et en comité, 4814 ; 3e lec., 4820.
- BILLS d'intérêt privé (comité), 365 ; (m.-Landerkin), 714, 998, 1426.
- BILLS sanctionnés par S. E., 2371, 2391, 4821.
- BLANCHET, Eugène (int.-Casgrain), 922, 1403 ; (m.), 2112.
- Blé, farine de (tarif), 2981.
- Bois de chauffage pour les casernes de Kingston et de London (int.-Tyrwhitt), 2093.
- Bois à pâte—Droits d'exportation (int.-Tupper), 1737, 1981.
- Bois à plucker (int.-Hughes), 1323.
- BOITIERS de montres (tarif), 3698.
- BOTTES, bottines et souliers de caoutchouc, etc., (tarif), 3033, 3589.
- BOUÉES, I.P.-E (int.-Martin), 876, 1495.
- BOUÉES à Mabou-Harbour (int.-Tupper), 3644, 3662.
- BOULARDERIE—Quai et abords du passage Ross (sub.), 2350.
- BOULONS, écrous, rondelles et rivets, etc. (tarif), 3202.
- BRAN de scie jeté dans les cours d'eau (B.), 3102, 3228.
- BRÉSIL, émigrés au—Rapatriement (sub.), 4216.
- BREVETS pour clôtures (int.-Sproule), 2494.
- “ d'invention (B.), 2797, 3227.
- BRISE-GLACES—Sainte-Anne-de-Sorel (sub.), 4308.
- BRISE-LAMES—L'Ardoise, N.-E. (int.-Gillies), 572.
- “ —Belle-Rivière (int.-Martin), 782, 3493 ; (m.), 2111, 3186.
- “ —Campobello, N.-B. (int.-Ganong), 2217.
- “ —Knight's-Point (sub.), 2360.
- “ —Nicolet (int.-Boisvert), 572.
- British American Bank Note Company* (sub.), 4522, 4745.
- BROCHURES ÉLECTORALES—Distribution (int.-Taylor), 3243.
- BRODERIES, dentelles, etc. (tarif), 3619.
- BRODEUR, S.-A. (int.-Bergeron), 2088.
- BROQUETTES, etc. (tarif), 3162.
- BUDGET (int.-Foster), 229 ; (int.-Tupper), 667 ; exercices 1897-98 (message de S. E.), 569 ; (Erreur typographique—Explications Fielding), 604 ; exposé budgétaire (débat), 923, 999, 1025, 1052, 1117, 1192, 1204, 1252, 1337, 1350.
- BUDGET supplémentaire (int.-Foster), 827 ; exercice expirant le 30 juin 1897 (message de S. E.), 3244 ; exercice expirant le 30 juin 1898 (message de S. E.), 3998.

- BUDGET supplémentaire (nouveau) pour l'exercice expirant le 30 juin 1898 (message de S. E.), 4351.
- BULLETIN des pêcheries (int.-Lemieux), 3472.
- BULLETINS et rapports de la ferme expérimentale (sub.), 1825.
- BUREAU de l'architecte en chef (sub.), 4242.
- BUREAU d'immigration de Winnipeg—M. Carstens (int.-Roche), 3224.
- BUREAU de poste d'East-Bay (int.-Tupper), 3782.
- “ d'Isaac's-Harbour (int.-Tupper), 3555.
- “ de North-Perott (m.-Mills), 1717.
- “ d'Oak-Bay-Mills (m.-McInerney), 1424.
- “ de Pirate-Harbour (int.-Tupper), 875.
- “ du Portage-la-Prairie (sub.), 2237, 4296; (int.-Roche), 2495.
- “ de Sadowa (int.-Hughes), 1829.
- “ de St. Andrews, N.-E. (int.-Tupper), 2798.
- “ de Saint-Valérien de Rimouski (int.-Caron), 2217.
- “ de Strathroy (int.-Calvert), 679.
- “ de Victoria, C.-A. (sub.), 2240, 4302.
- “ de Virginia, N.-E. (m.-Mills), 1718.
- “ de Windsor (int.-Hughes), 784.
- BUREAU des terres à Estevan (int.-Davin), 1403.
- BUREAU des terres, Manitoba—Destitutions (obs.-Tisdale—Art. du *Nor.-Wester*), 3480.
- BUREAUX de poste—Comté d'Annapolis (int.-Mills), 411.
- CABLE transpacifique (int.-Tupper), 3558.
- CAISSES d'épargne de la province de Québec (B.), 4351, 4483, 4671.
- CANAL de Beauharnois—Conduit de drainage sous le canal à Valleyfield (sub.), 4583; destitutions (int.-Bergeron), 1497; dommages à Jos. Julien et à Frs Grenier (sub.), 4460.
- CANAL de Chambly—Siphon à Saint-Jean, P. Q. (int.-Morin), 876; soumissions pour la pierre (int.-Morin), 876.
- CANAL de Cornwall—Agrandissement (sub.), 3348 4445; destitutions (int.-McLennan), 2215.
- CANAL des Galops—Agrandissement (sub.), 3348; travaux sur la section Cardinal (m.-Clancy), 3065; travaux sur la section Iroquois (m.-Clancy), 3065.
- CANAL de Grenville—Agrandissement (sub.), 3350, 3397.
- CANAL de Lachine—Agrandissement (sub.), 3350, 4180, 4244, 4443; destitutions (int.-Monk), 2080; (int.-Quinn), 787; toiture et peinture des remises au bassin Jacques-Cartier (sub.), 4742.
- CANAL Rideau—Dommages aux terrains (sub.), 4587.
- CANAL du Sault Sainte-Marie—Construction (sub.), 3350, 4447.
- CANAL de Soulanges—Arbitres (int.-Bergeron), 1319; construction (sub.), 3347; dommages subis par Archibald Stewart (sub.), 4453; soumissions (int.-Maclean), 290, 414.
- CANAL de la Vallée de la Trent—Construction (sub.), 3349, 4182, 4454; section du lac Balsam (int.-Hughes), 220; travaux à Rosedale (int.-Hughes), 220.
- CANAL de Welland—Destitutions (int.-McCleary), 1828; Wm. Higgins et G. Edwards (sub.), 4774.
- CANAL de Williamsburg—Indemnité de retraite à l'ex-surintendant Hickey (sub.), 4589.
- CANAUX de Cornwall et de Beauharnois—Dommages (int.-Reid), 2093.
- CANAUX de Cornwall et de Soulanges—Longueur et largeur des écluses (int.-McLennan), 2081.
- CANAUX, ouverture des (int.-Penny), 922.
- CANAUX du Saint-Laurent—Améliorations (int.-Tupper), 2091.
- CANAUX—Soumissions et dépôts (int.-Clancy), 873.
- CAP Saumon—Phare (int.-Morin), 224.
- CAP Tourmentin—Réparations au brise-lames (sub.), 4303.
- CAPITAINE du dragueur *Prince-Edward* (int.-Martin), 674.
- CARSTENS, M.—Bureau d'immigration, Winnipeg (int.-Roche), 3224.
- CARTWRIGHT, F.-L.—Nomination (int.-Davin), 415.
- CASERNES de Kingston et de London—Bois de chauffage (int.-Tyrwhitt), 2093.
- CASSELMAN, W.-J. (int.-Broder), 2084.
- CAUSE des pêcheries (int.-Casgrain), 1111.
- CENS électoral (B.-Fitzpatrick), 75, 465; (débat), 612, 722, 828; (résumé), 615; (amend.-Foster), 644.
- CHAMBRE des Communes—Législation (sub.), 4199.
- “ “ Traitements (sub.), 1810, 1811.
- CHAMPAIN, Emmanuel—Réclamation (int.-Davis), 415.
- CHAPEAUX d'hommes et de femmes (tarif), 3630.
- CHAPLEAU, E.-St.-O.—Livre de scrutin (sub.), 4720.
- CHARBON—Ecole militaire de Saint-Jean, P. Q. (int.-Morin), 876.
- CHASSE, loi relative à la—Province de Québec (int.-Poupore), 3484.
- CHAUSSETTES et bas de toutes sortes (tarif), 3626.
- CHEF de gare à Point-Tupper, C.-B. (int.-Gillies), 672.
- CHEF de gare à Saint-Charles (int.-Casgrain), 1319.
- CHEMIN DE FER Anglo-Pacifique (B.), 1317, 1397.
- “ Atikokan Iron Range (B.), 999, 1052, 1663.
- “ Atlantique Canadien (B.), 779, 901, 1663.
- “ Baie des Chaleurs (int.-Foster), 222; (int.-McDougall, art. du *Morning Chronicle* de Halifax), 2961; exploitation et entretien (sub.), 4461, 4743; prolongement jusqu'à Gaspé (int.-Lemieux), 1320.
- “ Baie de James (B.), 999, 1052, 1866, 2256.
- Calgary et Edmonton (B.), 715, 805, 1863, 2017, 2257, 2528.
- “ Canadien du Pacifique (int.-Maclean), 81; embranchement sur Prince-Albert (observations-Davis—Article de l'*Advocate* de Prince-Albert), 2297.
- “ Central de la Nouvelle-Ecosse—Subvention (int.-Mills), 3354.
- “ Châteauguay et du Nord (int.-Gauthier), 483.
- “ Colombie et Kootanie (B.), 715, 805, 3389.

- CHEMIN DE FER Colombie et de l'Ouest (B.), 1426, 1664.
- “ du Comté de Drummond et Grand Tronc (explications-Cartwright), 4413; loyer du chemin de la Chaudière à Montréal (sub.), 4747, 4754.
- “ des Comtés du Centre (B.), 714, 805, 3001.
- “ des Comtés du Sud (B.), 2294, 2402, 3508.
- “ Grand Central du Nord-Ouest (B.), 1172, 1349, 2532, 2598.
- “ Grand Oriental (B.), 1426, 1664, 3389.
- “ du Grand Nord (B.), 1317, 1738, 2674.
- “ de Hull, digue Saint-Louis et Sources Victoria (B.), 1317, 1397.
- “ de l'Île du Prince-Edouard (sub.), 3342; indemnité à des voyageurs blessés (sub.), 4588.
- “ Intercolonial (sub.), 3247, 3277, 3331; achat de matériel roulant (sub.), 4582, 4599, 4642; embranchement de Dartmouth (sub.), 4443; nouvel horaire (observ.-Choquette), 2803; prolongement jusqu'à Montréal (int.-Tupper), 2296; (résolution), 3539; (arrêtés du conseil) 3641; (débat), 3690; (en comité), 3762, 3788; (B.), 3882, 3998, 4034; terrains et dommages—divisions Oxford, New-Glasgow et Cap-Breton (sub.), 4716.
- “ de Jonction de Montréal et du Pacifique (B.), 1631, 1738.
- “ de Kaslo et Lardo-Duncan (B.), 1172, 1349, 2115, 2400.
- “ de Kingston à Pembroke (B.), 809, 901, 3067.
- “ de Langenburg et du Sud (B.), 999, 1052, 1864, 2113, 2249.
- “ de Lindsay, Haliburton et Mattawa (B.), 1631, 1738, 2675.
- “ du Manitoba et du Nord-Ouest (observ.-Davin), 4132.
- “ du Manitoba et du Pacifique (B.), 663, 669.
- “ du Manitoba et du Sud-est (B.), 603, 669, 2400.
- “ de Minden et du Nord-Ouest (B.), 999, 1052, 2115, 2400.
- “ “Nova Scotia Southern” (int. Kaulbach), 3877.
- “ Oriental de Québec (int.-Choquette) 783.
- “ Ottawa et Gatineau (B.), 2137, 2402, 2534.
- “ d'Ottawa à New-York (B.), 603, 805, 1525.
- “ du Pas-du-Nid-de-Corbeau (int.-Maclean), 227, 484; (résolution), 3355, 3912, 4095; (B.), 4095, 4490, 4642, 4645, 4816.
- “ Québec, Montmorency et Charlevoix (B.), 1172, 1349, 3001.
- “ Régina, lac Long et Saskatchewan, (int.-Davis), 1402.
- CHEMIN DE FER Richelieu et lac Memphrémagog (B.), 999, 1052, 2115, 2400.
- “ de Ristigouche à Victoria (B.), 1631, 2026, 2115, 2401, 3389, 3504.
- “ de la Rive Sud (int.-Boisvert), 573.
- “ Saint-Laurent et Adirondac (B.), 1172, 1349, 2115, 2400.
- “ Southport, Belfast et Murray-Harbour, I.-P.-E. (m.-Martin et débat), 1419, 1756.
- “ à Stanley-Bridge (int.-Powell), 2494.
- “ du Sud du Canada (B.), 913, 1025, 2400.
- “ du Sud de la Colombie-Anglaise (B.), 1172, 1349, 3508; (int.-McInnes), 2797; (int.-Maclean), 289; (m.-McInnes et débat), 418.
- “ de Sunny-Brac—Subventions (int.-Tupper), 1320.
- “ de Témiscouata (B.), 1047, 1204, 2115, 2400.
- “ Toronto, Hamilton et Buffalo (B.), 780, 901, 2721.
- “ Trail-Creek et Colombie (B.), 714, 805, 3389.
- “ Trans-Canada (B.), 603, 669, 3508.
- “ Winnipeg, Duluth et Baie d'Hudson (B.), 603, 669, 2114, 2400.
- CHEMINS de fer, Billets de retour (B.-McLennan), 218; (débat), 593.
- “ de l'Île du Prince-Edouard (débat sur m.-Martin), 1419, 1756.
- “ et Canaux (rapp.), 418.
- “ “ministère des (sub.), 1656, 1664; abonnement aux journaux (sub.), 4187.
- “ canaux et lignes télégraphiques (comité), 564.
- “ modifications à la loi relative aux (B.-Maclean), 73, 74, 529, 901, 1047, 1108; (B.-Casey), 73, 482, 518, 1047, 1108, 1525, 3083, 3472; (B.-Gibson), 80, 575.
- “ subventions aux (int.-Martin), 151, 229, 808; (résolutions), 4106.
- “ Transport des marchandises (B.), 1108.
- CHEMISES (tarif), 3620.
- CHEVAL du Nord—Redressement et approfondissement (sub.), 3348.
- “ nord du Saint-Laurent (m.-Clancy), 3065.
- “ du Saint-Laurent (sub.), 2227, 4219.
- CHISHOLM, W.-C. (int.-Gillies), 1173.
- CISTERCIENS réformés (B.), 1317, 1398, 2023.
- CLICHÉS stéréotypés, etc. (tarif), 3209.
- CLÔTURE, discours de, 4823.
- CLÔTURES, brevets pour (int.-Sproule), 2494.
- CLOUS de fil métallique de toutes sortes (tarif), 3151.
- COALITIONS et syndicats (int.-Henderson), 1706.
- COCHONS engraisés avec du maïs américain, 3761.
- CODE criminel (B.), 3641.
- COLLÈGE militaire Royal (int.-Hughes), 674; (int.-Tupper), 3557; (int.-Tyrwhitt), 2569; (sub.), 3883, 4163; personnel enseignant (int.-Tupper), 3567; sergents (int.-Tupper), 3568.
- COLLINGWOOD, port de—Améliorations (sub.), 2385.

- COMITÉ de la bibliothèque (m.-Laurier), 568.
 “ des chemins de fer—Addition du nom de M. Foster (n.-Cartwright), 1764.
 “ des *Débats* (m.-Laurier), 407.
- COMITÉS permanents (m.-Laurier), 5, 407; (listes des membres), 563; (additions), 2078.
- COMMÉMORATION du règne de la reine (B.), 1492; (int.-Tupper), 3104, 3788; (int.-Clarke), 3901.
- COMMERCE avec l'empire—Dépêche à l'*Evening Post* de New-York (int.-McNeill), 3551.
- COMMERCE de houille dans la Nouvelle-Ecosse (int.-Gillies), 571.
- COMMERCE et navigat'on (tableau), 218.
- COMMERCE, ministère du (rapp.), 5; (sub.), 1702, 1797.
- COMMISSAIRE de la police à cheval du Nord-Ouest (rapp.), 913.
- COMMISSAIRE enquêteur—Comté de Gaspé (int.-Chauvin), 1241.
- COMMISSAIRES du havre de Québec (int.-Penny), 3877.
- COMMISSAIRES enquêteurs (m.-Foster), 465; (int.-Foster), 1710; D. A. Lafortune et W. Mercier (int.-Monk), 1321; (rép.-Davies), 3780; (sub.), 4722.
- COMMISSION des chemins de fer (int.-Wood), 3445.
- COMMISSION d'économie interne (message de S.-E.), 417.
- COMMISSION d'enquête sur le tarif—Procédures (int.-Monk), 675.
- COMMISSION des examinateurs (sub.), 4185.
- COMMISSION géologique (sub.), 3527; compte rendu sommaire, 4820.
- COMMUNICATION entre Québec et le Bassin de Gaspé (int.-Lemieux), 673.
- COMPAGNIE d'assurance sue la vie de l'Amérique du Nord (B.), 99, 1052, 2400.
- “ d'assurance *Methodist Trust* (B.), 603, 669, 1396.
- “ d'assurance d'Ontario contre les accidents (B.), 1317, 1397, 2023.
- “ d'assurance sur la vie “ *Royale Victoria* ” (B.), 603, 669, 1397.
- “ Canadienne d'assurance contre le feu (B.), 1764, 2026, 2400.
- “ Canadienne d'assurance sur la vie *Sun* (B.), 1426, 1664, 2400.
- “ Canadienne de force motrice (B.), 1172, 1349.
- “ Canadienne de garantie de Montréal (B.), 779, 901, 1048, 1663, 2023.
- “ Canadienne de marbre (B.), 1317, 1398, 2023, 2115.
- “ du Canal de force motrice et de fournitures de Welland (B.), 913, 1025.
- “ chartée du Yukon-Britannique 1162, 1349, 2533.
- COMPAGNIE de ch. de fer anglo-Pacifique (B.), 1317, 1397.
- “ “ Atikokan Iron Range (B.), 999, 1052, 1663.
- “ “ Atlantique Canadien (B.), 779, 901, 1663.
- “ “ de la Baie de James (B.), 999, 1052, 1866, 2256.
- “ “ Calgary et Edmonton (B.), 715, 805, 1863, 2017, 2257, 2528.
- “ “ Canadien du Pacifique (int.-Maclean), 81.
- COMPAGNIE de ch. de fer Chateauguay et du Nord (int. Gauthier), 483.
- “ “ Colombie et Kootanie (B.), 715, 805, 3389.
- “ “ Colombie et de l'Ouest (B.), 1426, 1664.
- “ “ Comtés du Centre (B.), 714, 805, 3001.
- “ “ des Comtés du Sud (B.), 2294, 2402, 3508.
- “ “ Grand Central du N.-O. (B.), 1172, 1349, 2532, 2598.
- “ “ du Grand Nord (B.), 1317, 1738, 2674.
- “ “ Grand Oriental (B.), 1426, 1664, 3389.
- “ “ et du canal du lac Manitoba (B.), 1172, 1349, 2533.
- “ “ et de charbonnage d'Alberta (B.), 603, 669.
- “ “ et de houille de Medicine-Hat (B.), 999, 1052, 1865, 2256.
- “ “ et de houille de la Vallée du Dain (B.), 2959, 3211, 3508.
- “ “ et de mines de la Saskatchewan et du Pacifique (B.), 999, 1052, 3001.
- “ “ et de navigation de la baie d'Hudson et du Yukon, (B.), 1317, 1397, 3211.
- “ “ et de navigation de Victoria, Vancouver et de l'Est (B.), 1631, 2025.
- “ “ et du pont de Ristigouche (B.), 1764, 1866, 2026.
- “ “ de Jonction de Montréal et du Pacifique (B.), 1631, 1738.
- “ “ Kaslo et Lardo-Duncan (B.), 1172, 1349, 2115, 2400.
- “ “ de Kingston à Pembroke (B.), 809, 901, 3067.
- “ “ de Langenburg et du Sud (B.), 999, 1052, 1864, 2113, 2249.
- “ “ de Lindsay, Haliburton et Mattawa (B.), 1631, 1738, 2675.
- “ “ du Manitoba et du Pacifique (B.), 603, 669, 3001.
- “ “ du Manitoba et du Sud-Est (B.), 603, 669, 2115.
- “ “ Minden et du Nord-Ouest (B.), 999, 1052, 2115, 2400.
- “ “ Ottawa et Gatineau (B.), 2137, 2402, 2534.
- “ “ d'Ottawa à New-York (B.), 603, 805.
- “ “ Québec, Montmorency et Charlevoix (B.), 1172, 1349, 3001.
- “ “ Richelieu et Lac Memphrémagag (B.), 999, 1052, 2115, 2400.

- COMPAGNIE de ch. de fer de Ristigouche à Victoria (B.), 1631, 2026, 2115, 2401, 3389, 3504.
- “ “ de la Rive Sud (int.-Boisvert), 573.
- “ “ Saint-Laurent et Adirondack (B.), 1172, 1349, 2115, 2400.
- “ “ Sud du Canada (B.), 913, 1025, 2400.
- “ “ Sud de la Colombie-Anglaise (B.), 1172, 1349.
- “ “ Témiscouata (B.), 1047, 1204, 2115, 2400.
- “ “ Toronto, Hamilton et Buffalo (B.), 780, 901, 2721.
- “ “ Trail-Creek et de Colombie (B.), 714, 805, 3389.
- “ “ Trans-Canada (B.), 603, 669, 3508.
- “ “ Winnipeg, Duluth et Baie d'Hudson (B.) 603, 669, 2114, 2400.
- “ Canadienne de ciment de Portland (B.), 1317, 1397, 2024.
- “ Continentale de chauffage et d'éclairage (B.), 317, 1398, 2023.
- “ de dépôts et de fidéicommiss du Canada (B.), 1982, 2402, 3001.
- “ électrique de Hull (B.), 603, 669.
- “ de force motrice de la cataracte de Hamilton (B.), 3100.
- “ générale d'électricité du Canada (B.), 809, 901, 1663.
- “ du Grand Tronc de chemin de fer (B.), 603, 670, 1349.
- “ meunière maritime (B.), 913, 1025, 1048, 2534.
- “ Nationale d'assurance sur la vie du Canada (B.), 1172, 1349, 2023.
- “ de mines, de traite et de transport du Yukon (B.), 2568, 3001, 3508, 4545.
- “ Mutuelle générale Canadienne (B.), 2568, 2675, 3001.
- “ de placement et d'agence du Canada (B.), 3330, 3389.
- “ du pont de chemin de fer et du tunnel de la rivière Sainte-Claire (B.), 913, 1025, 1663.
- “ du pont de la Grande Ile de Niagara (B.), 780, 901, 663.
- “ du pont de Montréal (B.), 1426, 1664, 3001.
- “ du pont de Québec (B.), 1317, 1397, 1738, 2400 ; (int.-Davain), 1709, 2644.
- “ du pont de la rivière Colombie (B.), 1317, 1397, 2534.
- “ du pont de la rivière Sainte-Marie (B.), 913, 1025.
- “ de prêt de Halifax (m.-Foster), 1426.
- “ de téléphone de Westminster et Bur-rard (int.-Morrison), 2089.
- “ de gaz d'Ottawa (B.), 1704, 2026, 2534.
- COMPAGNIES d'assurance (rapp.), 418.
- “ modifications à la loi relative aux (B.), 3440, 3689.
- “ de prêt et d'épargne, etc. (B.), 219, 1525.
- COMPTES entre la confédération et les provinces de l'Ontario et de Québec—Frais d'arbitrage (sub.), 3535.
- COMPTES publics, (comité), 566 ; (m.-McMullen), 715.
- CONCESSIONS de terres à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (int.-Lister), 2495, 2798.
- CONSEIL privé (sub.), 1700, 1778, 4187.
- CONSTRUCTION d'édifices publics (m.), 418.
- CONTRAT avec l'American Bank Note Company (observ.-Foster), 2301.
- CONTREBANDE dans la Colombie-Anglaise (int.-Prior), 1174.
- “ à l'île Herschell (int.-Davis), 676.
- CONTROLEUR des travaux (int.-Davain), 1113.
- “ des Douanes et du Revenu de l'intérieur (B.), 3101, 3558.
- CONVENTION entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Compagnie électrique de Hull (B.), 603, 669, 1663.
- “ de la mer de Behring (observ.-Tupper), 3878.
- CORPORATION minière et consultative (B.), 1317, 1397, 1524, 1663, 2533.
- COTTINGHAM, W.-S. (int.-Roche), 3761.
- COUR Suprême—Appointements de R.-G. Davies (sub.), 4330.
- COUR Suprême de l'Ontario (B.), 3224, 3645, 4090.
- CRAWFORD, Duncan (int.-Martin), 671.
- CREUSEMENT du Saint-Laurent entre Montréal et Québec (int.-Ellis), 3353.
- CRIMINELS libérés (m.-Bergeron), 465.
- CROWE, John (int.-McNeill), 289, 489, 722.
- DABLON, directeur de la poste de (int.-Caron), 875.
- DAME, David (int.-Monk), 2888.
- DANIS, A.-D. (int.-Bergeron), 788, 2090, 2091 ; (m.-Bergeron), 1424.
- Débats, comité des (m.-Laurier), 407 ; (1er rapp. m.-Choquette), 603. (m.-Somerville. Adoption du 1er rapport), 1426 ; (2e rapp., m.-Choquette), 4507.
- Débats, publication des (sub.), 1813.
- DÉFENSES d'Esquimaux, C.-A. (sub.), 4720.
- DELISLE, L.-T., gardien de phare (int.-Casgrain), 1115.
- DÉFENSES—chemins de fer (int.-Martin), 1243.
- DÉPUTÉS absents Article de la Gazette (observ.-Taylor), 4484.
- “ présentés, 3, 72, 73, 809, 1426, 1555, 1710, 1909.
- DESTITUTIONS : (observ.-Tupper), 3473 ; (observ.-Davain), 3484 ; sur le canal de Beauharnois (int.-Bergeron), 1497 ; sur le canal de Lachine (int.-Monk), 2080 ; (int.-Quinn), 787 ; sur le canal de Welland (int.-McCleary), 1829 ; sur le chemin de fer Intercolonial—Documents produits, 3641 ; de directeurs des postes, I.P.-E. (int.-Martin), 899 ; dans le comté de King, N.-B. (m.-Foster), 465 ; dans le comté d'Inverness en 1879 (int.-McLennan), 3882 ; à Montréal (observations-Quinn, Penny et Monk), 2223 ; au pénitencier de Kingston (int.-Taylor), 2889.
- Diana, équipage du (int.-Davain), 2496.
- DIMANCHE, observance du (B.), 219 ; (débat), 576, 2124.
- DIRECTEUR de la poste : Allandale (int.-Foster), 919.
- “ “ Annapolis (int.-Mills), 483 ; (m.-Mills et débat), 1719.

- DIRECTEUR de la poste:** Aylmer-ouest(int.-Ingram), 676, 677; (m.-Ingram), 1424.
- “ “ Bartonville (int.-McCleary), 1704.
- “ “ Beamsville, (int.-McCleary), 410; (m.-McCleary), 1244; (débat), 1502, 1575.
- “ “ Bear-Island, N.-E. (int.-Gillies), 573.
- “ “ Beauharnois (int.-Bergeron), 228, 488; (m.-Bergeron), 713.
- “ “ Belfast (I.P.-E.), int.-Martin), 790.
- “ “ Cobourg (int.-Cameron), 1114; (m.-Cameron), 1737.
- “ “ Dablon (int.-Caron), 875.
- “ “ Eboulements (int.-Morin), 223.
- “ “ Eldon, I.P.-E. (int.-Martin), 670.
- “ “ Esquimalt (int.-Prior), 1705.
- “ “ Fitch-Bay (int.-Moore), 3353.
- “ “ Fort-Erié (int.-McCleary), 2801.
- “ “ Hartney, Man. (int.-Davin), 2497.
- “ “ Hopefield (int.-Martin), 3782.
- “ “ Kingston (int.-McMullen), 3241; (int.-Taylor), 2646; (int.-Tupper, 15, 2294, 3243, 3351.
- “ “ Kinross, I.P.-E. (m.-Martin), 901.
- “ “ Magenta (int.-Morin), 785.
- “ “ Maple-Bay (int.-McInnes), 3781.
- “ “ Marsh-Hill (int.-Foster), 222, 228, 410; (m.-Foster), 1424.
- “ “ Melocheville (int.-Taylor), 2087.
- “ “ Nings, Man. (int.-Foster), 3242.
- “ “ Northfield, C.-A. (int.-Davin), 1113, 2222, 2499; débat, 1175; (m.-Davin), 1738.
- “ “ Odessa (int.-Wilson), 226.
- “ “ Orwell, I.P.E. (int.-Martin), 1109.
- “ “ Rivière-Caplan (int.-Caron), 874, 1115.
- “ “ Sadowa (int.-Hughes), 1829.
- “ “ Saint-Camille (m.-Ives), 900.
- “ “ Sainte-Philomène (int.-Brown), 2799.
- “ “ Salem (int.-Tupper), 2081.
- “ “ Spencerville (int.-Reid), 901.
- “ “ Valleyfield (int.-Bergeron), 2087, 2218.
- “ “ Wood-Island (int.-Martin), 671.
- DIRECTEURS des postes destitués dans le comté d’Annapolis (int.-Mills), 782.**
- “ “ de l’île du Prince-Edouard—Destitutions (m.-Martin), 809, 1424.
- “ “ traitement des (int.-Martin), 671.
- DISCOURS de clôture, 4823.**
- “ du trône—Ouverture de la session, 3.
- DISTRIBUTION de brochures électorales (int.-Taylor), 3243.**
- DIVISIONS: Amendement de M. Davin—Entrée en franchise des instruments aratoires,—rejeté par 121 contre 10, 1876.**
- “ Motion de sir Richard Cartwright—Résolutions concernant le service de steamers rapides—adoptée par 134 contre 22, 3682.
- “ Prolongement de l’Intercolonee jusqu’à Montréal, motion adoptée par 91 contre 47, 3759.
- “ Edifices publics (m.-McMullen) rejetée par 40 contre 20, 4733.
- DIVORCE Adeline-Myrtle-Tuckett Lawry (B.), 1738, 2023.**
- DOBBS, M. (observ.-Sproule), 3491.**
- DOBSON, Wm (int.-Tupper), 1320.**
- DOUANES—Inspecteurs, etc., (sub.), 4344, 4355, 4379, 4737.**
- “ —Liste des personnes nommées au ministère des Douanes entre le 1er juillet 1896, et le 22 avril 1897, 4357.
- “ —Ministère des — Nominations (int.-Sproule), 2091; (sub.), 1484, 1701, 1783, 2214; Colombie-Anglaise, 2213; Île du Prince-Edouard, 2205; Nouvelle-Ecosse, 2204; Ontario, 2207; Québec, 2205; service de surveillance secret (sub.), 4347; somme supplémentaire nécessaire pour le service de surveillance (sub.), 4218.
- DOUANIER à Byng-Inlet (int.-McCormick), 225.**
- “ McNeill, de Grand-Narrows, C.-B. (int.-McDougall), 3037.
- “ de Strathroy (int.-Calvert), 409.
- DOUANIERS—Comté de Prince-Edouard (int.-Pettet), 417.**
- DRAGAGE (sub.), 2405; I.P.-E., N.-B., N.-E., Ontario et Québec (sub.), 4241.**
- “ à Midland (int.-Bennett), 221.
- “ du havre de Wood-Island (int.-Martin), 675.
- “ pour l’or dans la rivière Stewart, Yukon (int.-McInnes), 1494.
- DRAGUEUR Canada—Capitaine Wm McKenzie (int.-Tupper), 1496.**
- “ *Otonabee* (int.-Hughes), 220; (m.-Hughes), 1524.
- “ *Prince-Edouard* (int.-Martin), 674.
- DRAINAGE—Terres des compagnies de chemins de fer (B.), 408, 906.**
- DROITS d’auteur (int.-Robertson), 1321.**
- “ d’exportation (observ.-Fielding), 3357; (rés.), 4033, 4075; (B.), 4090.
- “ sur la graine de nil (int.-Bazinet), 676.
- “ sur la houille (int.-McDougall), 1399.
- “ sur les instruments aratoires (m.-Davin et débat), 1767, 1837, 1867; (int.-Douglas), 1909.
- “ sur le pétrole raffiné (m.-Moore et débat), 706.
- DIRECTEUR général des Postes (rapp.), 2570.**

- EAUX navigables, protection des (B.), 1909, 2372, 2423, 3558.
- EBouLEMENT--Rocher de Québec (int.-Casgrain, 3224.
- EBouLEMENTS, directeur de la poste des (int.-Morin), 223.
- ECLAIREURS de la montagne de Bois--Réclamations (m.-Davin et débat), 895, 1747.
- ECLUSE du Fort-François (sub.), 4315.
- ECOLE industrielle de Winnipeg -- Surintendant (int.-Cameron), 416 ; (m.), 1425.
- “ militaire de Saint-Jean, P.Q. :--Approvisionnement de charbon--Soumissions (int.-Morin), 876 ; contrat Wight (int.-Morin), 875 ; éclairage (int.-Morin), 918.
- ECOLFS du Manitoba (int.-LaRivière), 142, 291, 783, 1114, 1241 ; (int.-Haggart), 675 ; (m.-LaRivière), 704 ; (m.-Quinn), 712 ; fonds (rés.), 3331.
- “ des Territoires du Nord-Ouest (sub.), 3535.
- “ dans les territoires non organisés--T.N.-O. (sub.), 4344.
- ECONOMIE interne--Commission (message de S. E.), 417.
- ECROUS, rondelles, rivets et boulons en fer ou en acier, etc. (tarif), 3202.
- EDIFICE Langevin--Réclamation de l'entrepreneur (int.-Lemieux), 674.
- “ de l'Ouest--Incendie (int.-Choquette), 783 ; soumissions (int.-Monk), 1110 ;
- EDIFICES publics en général (sub.), 2240 ; loyers (sub.), 2293 ; (m. pour doc.), 418.
- “ publics--Berthierville (sub.), 4592, 4746 ; Colombie-Anglaise (sub.), 4301 ; Kentville, Liverpool et Halifax (sub.), 4252, 4726 ; Manitoba (sub.), 4296 ; Montmagny (sub.), 4593, 4746 ; Montréal--Salle d'exercices militaires, hôtel des postes (sub.), 4293, 4294 ; Ontario (sub.), 2228 ; Ottawa (sub.), 4233, 4238, 4245, 4295 ; protection contre l'incendie, éclairage électrique, etc. (sub.), 4723 ; Port-Colborne (sub.), 4294 ; Portage-la-Prairie (int.-Foster), 222 ; Portage-du-Rat (sub.), 4597 ; Saint-Martin, Chatham (sub.), 4288, 4299, 4590 ; Sussex (int.-Foster), 222 ; Smith's-Falls (sub.), 4295.
- EGLISE presbytérienne--Administration des biens temporels (B.), 603, 669, 1663.
- ELARGISSEMENT de D.-B. Sullivan (int.-Tupper), 3103.
- “ d'un détenu (observ.-Tupper), 2889.
- ELDON, directeur de la poste d' (int.-Martin), 670.
- ELECTION d'Algoma--Dépenses (sub.), 4331, 4395, 4742.
- “ d'Inverness (observ.-McLennan), 1984.
- “ de la Saskatchewan (observ.-Davin), 809.
- ELECTIONS contestées--Certificats et rapports des juges, 1, 356, 408, 1396.
- “ contestées--Manitoba (citations de M. Macdonald, Selkirk), 1385.
- ELGIN-est et Elgin-ouest--Service postal (m.-Ingram), 713.
- EMBRANCHEMENT sur Prince-Albert--Chemin de fer Canadien du Pacifique (observations-Davis--Article de l'*Advocate* de Prince-Albert), 2297.
- EMPLOI des étrangers au Canada (B.-Cowan), 74, 530, 3072.
- EMPLOYÉS mis à la retraite (int.-Sproule), 569 ; (liste), 570.
- “ nommés au département des Douanes depuis le 1er juillet 1896 (m.-Wood, Brockville), 901 ; (int.), 2222.
- EMPRUNT de \$15,000,000 (rés.), 4106, 4486 ; (B.), 4490.
- EMPRUNTS temporaires (int.-Foster), 808.
- ENDOSSEMENTS faux ou non autorisés sur lettres de change (B.), 3101, 3227.
- ENREGISTREMENT des barges *Pimplats* (int.-McMullen), 786.
- “ des navires (sub.), 1975.
- ENRIGHT, Michael (int.-Quinn), 2216 ; (m.-Quinn), 3065.
- ENTREPRIS frigorifiques (rés.), 3331, 3575 ; (B.), 3684, 4095 ; (sub.), 1960.
- EPAVE du *San Pedro* (int.-Prior), 1195.
- EQUIPAGE du *Diana* (int.-Davin), 2496.
- EQUIPEMENT militaire (int.-Guay), 4754.
- ESQUIMALT, directeur de la poste d' (int.-Prior), 1705.
- ESSTUEUX, ressorts, etc. (tarif), 3151.
- ESTEVAN--Bureau des terres (int.-Davin), 1403.
- ETALONS de grains au Manitoba et au Nord-Ouest (int.-Wood, Brockville), 918.
- ETIQUETTES de commerce (B.), 916.
- ETRANGERS, importation et immigration des (B. Taylor), 75, 530, 562 ; (réuni au bill Cowan), 3072.
- EXAMINATEURS du service public (rapp.), 913 ; (sub.), 1777.
- EXPÉDITION à la Baie d'Hudson (int.-Davin), 678, 1707, 1708 ; (int.-Richardson et débat), 1555.
- EXPLICATIONS--M. Charlton--Article du *World*, 780 ; M. Craig--du *Globe*, ouvriers étrangers, 3181 ; M. Davin--Article du *Free Press*--Entrée en franchise du pétrole, 2498 ; M. McInnes--Article du *Globe*, 605 ; M. Russell--Article du *Morning Herald*, 1983 ; M. Sproule--Appointments de Henry et de Rothwell, 1633 ; sir Charles Tupper, 574.
- EXPLOITATION des mines (m.-Morrison), 2215.
- EXPOSITION de Paris en 1900 (int.-Lemieux), 3041.
- “ fédérale à Toronto (int.-Clarke), 1399.
- “ à Stockholm (int. Davin), 1704 ; (sub.), 4214.
- “ des T. N.-O.--Comptes (int.-Davin), 1173 ; (sub.), 4214.
- FABRICATION de fer en gueuse au Canada (int.-Macdonald, Huron), 82.
- FACTEURS de la poste à Brantford (m.-Clancy), 3065.
- FAIRLIE, Rév. M., surintendant de l'école industrielle de Winnipeg (int. Cameron) 416 ; (m.), 1425 ; (débat), 1985, 2027.
- FARINE de blé (tarif), 2961, 3812.
- “ de maïs (tarif), 2981.
- FAUCHEUSES, moissonneuses, engerbeuses, etc., (tarif), 3595.
- FEMME abandonnée sur le Rocher-aux-Oiseaux (int.-Lemieux), 3041.
- FENELON'S-Falls--Douanier (int.-Hughes), 219.
- FER et acier (débat sur article du tarif "Ferrailles de rebut"), 3104.
- “ et acier de Norvège en barres (tarif), 3223.
- “ en gueuse--Fabrication au Canada (int.-Macdonald, Huron), 82.
- “ Pièces forgées de fer ou d'acier (tarif), 3150.
- FERNES expérimentales (sub.), 1817 ; publication des bulletins et rapports (sub.), 1825.

- FERRAILLES de rebut de fer ou d'acier (tarif), 3104.
 FERS d'angle, etc., (tarif), 3149.
 FIL à clôtures barbelé, etc. (tarif), 3168.
 " d'engergage—Pénitencier de Kingston (int. McLennan), 1400.
 " de laine torsé (tarif), 3627 ; (amend.-Lemieux), 3629.
 " de laiton, de zinc, etc. (tarif), 3872.
 " métallique : Fil de cuivre uni étamé ou plaqué (tarif), 3200 ; fil de laiton uni (tarif) 3200 ; fil métallique ou tissu métallique de laiton ou de cuivre (tarif), 3200 ; fil métallique de tous métaux (tarif), 3200 ; fil métallique simple ou à plusieurs brins, couvert en coton, toile, etc., (tarif), 3200.
 FILATURES de Kingston (int.-Foster), 83.
 FINANCES, ministères des (sub.), 1476.
 FOIN vendu à Indian-Gardens (int.-Tupper), 3042.
 FONDS des écoles du Manitoba (rés.), 3331.
 FORT ERIE, le vieux (int.-McCleary), 2084.
 FORTIFICATIONS de Québec (int.-Casgrain), 1111.
 FOURNIER, Jacques—Directeur de la poste de Magenta (int.-Morin), 785.
 FOURRURES de Bremner—Saisie (m.-Davis et débat), 1497.
 FRANCHISE, articles admis en (en comité), 3211.
 FRÉCHETTE, L.-A.—Traduction (sub.), 4393.
 FROMAGERIES et beurrieres—Enregistrement (B.), 2491, 3226.
 FRONTIÈRE de l'Alaska (int.-Tupper), 2372, 2959, 3556 ; (observ.-Sifton), 2499 ; (int.-Morrison), 3038 ; (m.-Morrison), 3065.
 GALOPS, canal des—Travaux sur la section Cardinal (m.-Clancy), 3065 ; travaux sur la section Iroquois (m.-Clancy), 3065.
 GANANOQUE—Salle d'exercices militaires (int.-Taylor), 919.
 GARDES-pêche—Victoria-nord (int.-Hughes), 921, 1116, 1242.
 GARDIEN du fort Anne (int.-Mills), 4352.
 " du phare flottant de Gaspé (int.-Foster), 1831.
 " le phare Samuel-E. Oldfield (int.-McCormick), 226.
 GARDIENS de phares, âge des (int.-McCormick), 229.
 " de phares—Salaires (sub.), 1978.
 " de ponts à Pictou—Destitution (int.-Tupper), 3245.
 GAZ—Compagnie de gaz d'Ottawa (B.), 1704, 2026.
 GAZ, inspecteurs de—Appointements, etc. (sub.), 2203.
Gazette de Montréal et *Star* (int.-Davis), 3330.
 GÉOLOGIQUE, commission (sub.), 1702.
 GESTION, frais de (sub.), 1427.
 GÔLETTES de pêche de Gloucester—Art. du *Star* (int.-Kaulbach), 3786.
 GOODWIN vs la Reine (int.-Tupper), 3329.
 GOUVERNEUR général—Bureau (sub.), 1427.
 GRAIN de semence—T.N.O. (int.-Davlin), 1709, 1909.
 " transporté par le chemin de fer Canadien du Pacifique (int.-Davlin), 3041, 3178.
 GRAINE de mil—Droit (int.-Bazinot), 676.
 GRAINS du Manitoba et du Nord-Ouest—Étalons (int.-Wood, Brockville), 918.
 GRANDE-RIVIÈRE—Quai (int.-Lemieux), 673.
 GRATIFICATIONS à des fonctionnaires de pénitenciers devant être mis à la retraite (sub.), 4330.
 GRATIFICATIONS à des fonctionnaire mis en disponibilité au Manitoba et dans les T.N.O. (sub.), 4342.
 " à des fonctionnaires surnuméraires au ministère de l'Intérieur (sub.), 4343.
 GRAY, lieutenant-colonel—Retraite (int.-Clarke), 2493.
 GREYNA, sous-percepteur des douanes de (int.-Roche), 3037.
 GROSSE-ILE—Quai (int.-Choquette), 783.
 GROSSE TOILE (*cotton duck*)—(tarif), 3626.
 GRUNDY, Ernest (int.-Davis), 3355.
 HACHES, faux, faucilles, etc. (tarif), 3610.
 HACT-commissaire en Angleterre (sub.), 1703.
 HAVRE de Port-Stanley (m.-Ingram), 714.
 " de Shippégan (sub.), 4303.
 HAVRES, dépenses pour les (int.-Penny), 3441.
 HAVRES et rivières, C.-A. (sub.), 4318.
 " " —Manitoba (sub.), 2404, 4316.
 " " N.-B. (sub.), 4302.
 " " N.-E. (sub.), 4302.
 HAVRES d'Owen-Sound et de Collingwood (int.-Bennett), 678.
 HAVRES et rivières—Rivière Kaministiquia (sub.), 2227.
 HAVRES et rivières—Rivière du Lièvre (sub.), 4304.
 HOMARD, pêche du—Cap-Breton (int.-Tupper), 1328.
 HOMARD, pêche du—Prolongation de la saison (int.-Gillies), 4710.
 HOMARD, pêche du—Saison prohibée (observations-McLennan, Inverness), 4134.
 HONORAIRES remboursés (bills n° 93 et n° 100)—(m.-Bostok), 4031 ; (bill n° 67)—m.-Guay), 4105 ; (bill n° 53 (m.-Sutherland), 4818.
 HORAIRE—Chemin de fer Intercolonial (observations-Choquette), 2803.
 HÔPITAL de marine de l'île Bunker—Mme LeCain (int.-Tupper), 3037, 3351.
 HÔPITAUX de marine (sub.), 1981.
 HOUILLE—Forage dans l'île du Prince-Edouard (int.-Martin), 678.
 HOUILLE—Droits (int.-McDougall), 1399.
 HOUILLE, commerce de—Nouvelle-Ecosse (int.-Gillies), 571.
 HOUILLE bitumineuse, ronde, sortant de la mine (tarif), 3874.
 HOUILLE grasse menue (tarif), 3631, 3874.
 HOUILLE grasse et houille menue importées des Etats-Unis en 1896 (m.-Roche), 3065.
 ILES de la Madeleine—Banque d'épargne (int.-Lemieux), 673.
 " de la Madeleine—Service postal d'hiver (int.-Lemieux), 874.
 " de la Madeleine—Transport des malles (int.-Lemieux), 673.
 " du Saint Laurent (int.-Wood, Brockville), 874.
 IMMIGRANTS à Québec—Bâtiment sur le quai de la Reine (sub.), 2227.
 IMMIGRATION—Agents (int.-Sproule), 488 ; agent en Irlande (int.-Taylor), 571.
 IMMIGRATION, agents (sub.), 2423 ; traitement des employés au Canada, 3245.
 IMMIGRATION—Dépenses éventuelles des agences (sub.), 3522.
 IMMIGRATION—Dépenses générales (sub.), 4335.

- IMMIGRATION—Traitements des agents et employés au Canada (sub.), 3494; traitements des agents et employés dans la Grande-Bretagne (sub.), 3503, 3510; traitements des agents dans les pays étrangers (sub.), 3518.
- IMPORTATIONS de Belgique—Note au consul de belge (int.-Monk), 1321.
- IMPORTATION de bois à plaquer (int.-Hughes), 1323.
“ du pétrole (int.-Macdonald, Huron), 679.
- IMPORTATION du pétrole des Etats-Unis (int.-Macdonald, Huron), 219.
- IMPRESSIONS des billets et timbres du gouvernement (m.-Foster), 464; (int.-Foster), 1337; (m.-Tupper), 1575.
- IMPRESSIONS, comité mixte des, 566, 569; addition de M. Perry), 2137; (m.-Gibson), 3781.
- IMPRESSIONS et papeterie (sub.), 1429, 4188; (rap.), 4820.
- INCENDIE de l'édifice de l'ouest—Documents détruits (int.-Choquette), 783.
- INDEMNITÉ des membres du parlement (rés.), 3181, 3232, (B.), 3690.
- INDUSTRIE laitière (sub.), 1825, 1878.
- INFANTERIE à Morris (int.-LaRivière), 1115.
- INFRACTION aux lois relatives au revenu (int.-Dugas), 1322, 1402.
- INGÉNIEURS-mécaniciens des machines fixes (B.), 2079.
- INSPECTEUR des bureaux de poste Merrick (int.-Pettet), 2079.
“ de laiterie, I. P.-E. (int.-Martin), 2092.
“ des poids et mesures—Port-Arthur (int.-Taylor), 675.
“ des postes à Stratford, Barrie et Kingston (m.-Cameron), 418.
- INSPECTION des bateaux à vapeur (B.), 2419, 3226.
“ des chaudières à vapeur (B.), 2079.
“ générale (B.), 916, 3086.
“ des pêcheries (int.-Clancy), 3644.
“ du pétrole (B.), 3642, 4090.
- INSTRUMENTS aratoires—Droits—(m.-Davin et débat), 1767, 1837, 1867; (int.-Douglas), 1909.
- INTÉRIEUR, ministère de l' (rapp.), 1908; (sub.), 1430, 1458, 1780, 4194.
- INTÉRÊT (B.-Quinn), 468, 3086.
“ (du Sénat), (B.-Fitzpatrick), 3440, 3684.
- IONA, N.-E.—Quai (int.-Bethuen), 414, 785, 1493.
“ Restaurant à la gare d' (int.-Bethune), 1493.
- IRRÉGULARITÉS de certaines interpellations (sur int.-Taylor), 3441.
- IRVINE, John—Gardien du phare flottant de l'île Rouge (int.-Casgrain), 1399.
- JAPON, agent de commerce au (int.-Bennett), 2889.
JETÉE de Margaretville, N. E. (int.-Mills), 3354.
- JETÉES—Comté d'Annapolis, N.-E. (int.-Mills), 412.
- JONES, juge, du comté de Brant (int.-Bennett), 2494; (m.-Bennett), 3065.
- JOURNAUX conservateurs et le directeur de la poste de Saint-Thimothée (int.-Bergeron), 783.
“ et publications trimestrielles, etc., (en franchise), 3213.
- JUBILÉ de la reine (int.-Davin), 82; commémoration (B.), 1492; (int.-Tupper), 3104, 3788; (int.-Clarke), 3901; milice canadienne (observ.-Domville), 715; (int.-Domville), 786; observ.-McNeill, art. du *Citizen*, 806; (int.-Hughes), 828, 922, 1633; dépenses—Message de S.-P., 2298; en comité 2299; subsides (B.), 2301, 2371; (int.-Bell, Picotou), 2799; observ.-Davin, art. du *Chronicle* de Québec, 2801; montant supplémentaire requis (sub.), 4215; monument (int.-Lemieux), 3041; timbres-poste (int.-Gibson), 2295; visite de sir Wilfrid en Angleterre (sub.), 4746.
- JUDIQUE—Quai (sub.), 2350.
- JUGE du district de Kimouski (int.-Choquette), 3882.
- JUGE local—Amirauté (int.-Casgrain), 1706.
- JUGES des cours de comté (int.-Tupper), 1830.
- JUGES des cours du Manitoba—Frais de voyage (sub.), 3235.
- JUGES des cours provinciales (B.), 3642, 4095.
- JURIDICTION d'amirauté (int.-Gillies), 223.
- JURY, M. Alfred (int.-McMullen), 1910.
- JUSTICE, ministère de la (rapp.), 3186; (sub.), 1427, 1429, 4190, 4197.
“ ministère de la—Division des pénitenciers (sub.), 1429.
- KAMINISTIKUA, rivière (sub.), 2227.
- KELLY, Mlle, employée au bureau de poste de Windsor (int.-Hughes), 784.
- KINNEY, directeur de la poste de Salem (int.-Tupper), 2081.
- KNAUF, Harry (sub.), 4431.
- LAC Harrison—Terrains aurifères (int.-Morrison), 1497.
- LA PLUIE, rivière (sub.) 2398.
- LAPRAIRIE—Jetée de protection (sub.), 2365.
- LAVOIE, Dr Napoléon—*La Canadienne* (int.-Dugas), 1112, 1322.
- LAZARET de Tracadie (sub.), 1950.
- LECAIN, Mme—Hôpital de marine de l'île Bunker (int.-Tupper), 3037, 3351.
- LÉGISLATION—Chambre des Communes (sub.), 4199.
- LETTRES déposées au bureau de poste et reprises—Règlements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne (int.-Britton), 1401.
- LEVERS hydrographiques (sub.), 1980.
- LIBERTÉ des débats parlementaires (observations Davin et citations) 1832.
- LICENCES de pêche (int.-Ingram), 227.
“ de pêche—Bonaventure (int.-McAlister), 573.
“ de pêche—Elgin-est et Elgin-ouest (m.-Ingram), 714.
- LICENCIEMENT de la batterie d'artillerie de place (int.-Langelier), 289.
- LILY, remorqueur (int.-McMullen), 1554.
- LIMES et râpes (tarif—observations-Craig), 3204, 3578.
- LISTES électorales (sub.), 1813.
“ des électeurs de 1897 (B.), 3102, 3228, 3232.
- LIVRES, etc. (tarif), 3001; (en franchise), 3212, 3213.
- LOIS expirantes (comité), 563.
- MACHINES pour l'exploitation des mines—Tarif (observations Prior et débat), 1912.
- MACKENZIE, Honorable Alexander—Monument (sub.), 2413.
- MACPHERSON, Me H.-V. (sub.), 4215.
- MAGENTA, directeur de la poste de (int.-Morin), 785.
- MAÏS (tarif), 3812; (amend.-Clancy), 3847.
“ farine de (tarif), 2961.

- MAISON de correction d'Alexandria (sub.), 4295.
 MAÎTRE de havre—Murray-Harbour, I. P.-E. (int. Martin), 1910.
 MALBAIE—Service postal (int.-Morin), 289.
 MALLE de l'Ouest (int.-Taylor), 3555.
 MANITOBA, écoles du (int.-LaRivière), 142, 291, 783, 1114, 1241; (int.-Haggart), 675; (m.-La-Rivière), 704; (m.-Quinn), 712.
 MANITOBA—Havres et rivières (sub.), 2404.
 MARBRE et granit (tarif), 3030, 3031.
 MARÉES, observations des (sub.), 1975.
 MARINE et pêcheries : (rapp.), 2567; inspecteur McNab, (int.-Bostock), 2646; (sub.), 1485, 1797, 3233, 4197.
 MARQUES de commerce et dessins de fabrique (B.), 913.
 MARSH-Hill—Directeur de la poste (int.-Foster), 222, 228, 410; (m.-Foster), 1424.
 Mary Grover, goélette (int.-Wood, Brockville), 790, 1108.
 MASTIC (tarif), 3013.
 MATÉRIEL roulant—Chemin de fer Intercolonial (sub.), 4582, 4599, 4642.
 MÉDECIN des Sauvages: Comté de Brant (m.-Clancy), 3059; (m.-Clancy), 3066.
 MÉDECIN des Sauvages: île Walpole (int.-Clancy), 671, 790.
 MEMBRES du parlement—Indemnité (résolution), 3181, 3232.
 MERCIER, Joseph—Sainte-Famille, île d'Orléans (int.-Casgrain) 1399, 1574.
 MERCIER, Wilfrid, Commissaire enquêteur (int.-Bergeron) 782.
 MERRICK, inspecteur des bureaux de poste (int.-Pelletier), 2079.
 MESSAGES de S. E. :—Budget, exercice 1897-98, 569; budget supplémentaire pour l'exercice expirant le 30 juin 1897, 3244; remerciements, adresse, 1632.
 MESTRAGE du bois (sub.), 2166, 4219, 4394.
 MÉTAL anglais, nickel, argent d'Allemagne, etc. (tarif), 3209.
 MÉTIS, *scrip* pour les (m.-Davis), 3059; (requête), 3060.
 MILICE et défense, ministère (rapp.), 569; (sub.), 1429, 1655, 4188.
 MILICE au Jubilé de la Reine (observ.-Domville), 715; (int.-Donville), 786; (observ.-McNeill—article du *Citizen*), 806; (int.-Hughes), 829, 922, 1633; (dépenses—Message de S. E.), 2298; en comité, 2299; (subsides-B.), 2301, 2371; (sub.), 4337.
 MILICE—Gratifications aux officiers à retraiter (sub.), 4336
 MILLE Îles (int.-Taylor), 920.
 MINISTÈRE des Douanes et du Revenu de l'intérieur (rés.), 3539; (B.), 3101, 3558, 3559, 3570.
 MONTMAGNY—Édifice public (sub.), 4593, 4746.
 MONUMENT à l'honorable Alexander Mackenzie (sub.), 2413.
 MONUMENTS—Champs de bataille du Canada (sub.), 4215.
 MOORE, W. B. (int.-Bell, Picton), 1827; (int.-Tupper), 1319.
 MORRIS, Manitoba—Corps d'infanterie (int.-La-Rivière), 1115.
 MORRISBURG—Percepteur des douanes (int.-Broder), 290, 414.
 MUMA, Henry—Arbitre officiel (int.-Somerville), 3224, 4105.
 MUNICIPALITÉ d'Amqui (int.-Fiset), 1319.
 MURRAY-Harbour—Maître de havre (int.-Martin), 1910.
 MUSÉE national à Ottawa (m.-Belcourt et discours), 2094.
 McCALLUM, destitution de M. (int.-Foster), 1575; (débat), 1634.
 McCARTHY, Wm (int.-Hughes), 1404.
 McDONALD, M. A.-R. (int.-Pouliot), 918.
 “ Daniel—Sous-perceur des douanes de Vernon, River-Bridge (int.-Martin), 670.
 “ G.—Sous-percepteur des douanes, I.P.-E. (int.-Tupper), 1831.
 McGIBB, Wm (int.-Davlin), 1707.
 McIVER, John—Agent des sauvages (int.-McNeill), 489, 671.
 McLEAN, James (int.-Tupper), 1828.
 McMANUS, Mme Isabella (int.-Davlin), 1113, 2222, 2499; (débat), 1175; (m.-Davlin), 1737.
 “ Robert (int.-Davis), 2492.
 McNAB, inspecteur des pêcheries (int.-Bostock), 2646.
 McNEILL, douanier de Grand-Narrows, C.-B. (int.-McDougall), 3037.
 McPHEE, Angus—Directeur de la poste à Hopefield, I.P.-E. (m.-Martin), 465.
 NAPANEE, percepteur des douanes (int.-Wilson), 409.
 NAUFRAGES—Enquêtes (sub.), 1975.
 NAVIRES enregistrés (sub.), 1975.
 NICKEL, etc. (tarif), 3209.
 NOIRCISSEMENT du homard—Études du docteur McPhail (sub.), 4342.
 NOMINATIONS au département des Douanes (int.-Sproule), 2091.
 NOMINATIONS par l'ex-gouvernement (m.-Tupper), 898; (débat), 1404.
 NORTH-PEROTT, bureau de poste de (m.-Mills), 1717.
 “ RIVER, N.-E., quai à (int.-Bethune), 1494.
 NOUVEAUX députés, 3, 72, 809, 1425, 1555, 1703, 1710, 1909.
 NUNN, James-Gordon—Saint-Thomas, Ont. (int.-Ingram), 227.
 O'BRIEN, Wm., du *Lansdowne* (int.-Borden), 3472.
 OBSERVANCE du dimanche (B.-Charlton), 219; (débat), 576, 2124.
 OBSERVATOIRE de Toronto (sub.), 1979.
 OBSTRUCTIONS—Rivière aux Ours (int.-Mills), 412, 4137.
 OBSTRUCTIONS—Rivières navigables (sub.), 1977.
 ODESSA, directeur de la poste d' (int.-Wilson), 226.
 OFFICIERS d'élection (sub.), 4334.
 OFFICIERS des steamers de l'Etat—Traitement (int.-Cameron), 3178.
 OLDFIELD, Samuel E.—Gardien de phare (int.-McCormick), 226.
 O'LEARY, Hugh (int.-Hughes), 1111.
 OLÉOSTÉARINE ou dégras, etc. (en franchise), 3217.
 ONTARIO—Édifices et travaux publics (sub.), 2228, 2368.
 ORATEUR-suppléant et les élections (explications Bergeron), 1911.
 ORATEUR-suppléant—Traitement (sub.), 1800.
 ORDRES permanents (comité), 565.
 ORWELL, I. P.-E.—Douanier (int.-Martin), 1109, 1496.
 OSTRICULTURE (sub.), 2204.

- Our Lady of the Snows* (observations-Davin), 1324.
 OUVERTURE des canaux (int.-Penny), 922.
- PAQUES, vacances de (int. Ellis), 604; (m.-Laurier), 715.
- PARC de la Côte du Major, Ottawa (sub.), 2293.
Patent Record (sub.), 1815.
- PATINS de toutes sortes (tarif), 3203, 3595.
- PEAUX crues, etc. (en franchise), 3216.
 “ “ Inspecteur des (sub.), 4395.
- PÊCHE au homard au Cap-Breton (observ.-Tupper), 1328.
 “ du phoque dans la mer de Behring (int.-Prior), 2222.
 “ dans la rivière Matane (int.-Fiset), 3644.
- PÊCHERIE, cause des (int.-Casgrain), 1111.
 “ de homard (observations-Tupper et citation d’une lettre), 1764.
 “ inspection des (int.-Clancy), 3644.
 “ --Services d’un avocat devant le comité judiciaire du Conseil privé (sub.), 4341.
- PÊCHES et poires (tarif), 3578.
- PÊCHEURS, protection des—Article du *Witness* sur la pêche du maquereau (observ.-Kaulbach), 3181.
- PELLES et bûches, fer ou acier, etc. (tarif), 3208.
- PENETANGUISHENE—Percepteur des douanes (int.-Bennett), 221.
- PÉNITENCIER de la Colombie-Anglaise—John Wiggins (int.-Morrison), 2087.
 “ de Kingston—Destitutions (int.-Taylor), 2889; enquête (int.-Macdonald, Huron), 1704; fil d’engorgement (int.-McLennan), 1400; (sub.), 2418, 4109, 4139.
- PÉNITENCIERS (sub.), 2417.
 “ commission des (sub.), 4150.
- PENSIONS des membres du service public (B. Mullock), 143; (rés.-Fielding), 3225.
 “ de la police à cheval (B.-Davin), 999; (B.-retiré), 1047; (B.-Davis), 1048, 1751.
- PERCEPTEUR des douanes de Cobourg (m.-Cameron), 1737.
 “ des douanes de Morrisburg (int.-Broder), 290, 414; (m.-Broder), 1524.
 “ des douanes de Napanee (int.-Wilson), 409; (m.), 900.
 “ des douanes de Pénétanguishene (int.-Bennett), 221.
 “ du revenu de l’intérieur à Strathroy (int.-Calvert), 410.
- PERCEPTEURS des douanes à Hamilton et Niagara-Falls (int.-Gibson), 1318.
 “ des douanes—Pour services relatifs à l’émission de permis de pêche à des navires des Etats-Unis (sub.), 4721.
 “ des douanes, T. N.-O. (int.-Davin), 1242.
- PERCEPTION du droit supplémentaire payé par les grandes distilleries et autres fabriques (sub.), 2152.
 “ du revenu à Montréal (int.-Bergeron), 2645.
- PÉTROLE en réservoirs (int.-Douglas), 1909.
 “ et kérosine distillés, purifiés ou raffinés, etc. (tarif), 3014.
 “ importation du (int.-Macdonald, Huron), 219, 679.
 “ impôt sur le (observations-Davin), 2373.
- PÉTROLE, inspection du (B.), 3642, 4090.
 “ pour l’éclairage des casernes à Saint-Jean, P. Q. (int.-Morin), 918.
 “ raffiné—droit (m.-Moore et débat), 706.
- PHARE du Cap-Saumon (int.-Morin), 224.
 “ de Fish-Island, I. P.-E. (int.-Martin), 2092.
- PHARES dans la Colombie-Anglaise (int.-Prior), 1174.
 “ construction de (sub.), 1978.
- PHOQUE, pêche du—mer de Behring (int.-Prior), 2221.
- PHOTOGRAPHIES, etc. (tarif), 3010.
- PICKETT, George-B.—Gardien de phare (int.-Foster), 3178.
- PILOTES faisant le service entre Québec et Montréal (B.), 1172, 1349, 3066, 3210; (honoraires remboursés), 4105.
- PIRATE-Harbour—Bureau de poste (int.-Tupper), 875.
- PLAINTES contre James-H. Thorne (int.-Mills), 781.
- PLÉBISCITE (int.-Taylor), 3039.
- PLOMB argentifère (int.-Prior), 2722.
- POIDS et mesures—Système métrique (int.-Wood, Brockville), 874; appointements (sub.), 2168.
- POINTES à chaussures, en fer ou en acier, et brochettes, etc. (tarif), 3162.
- POLICE douanière (sub.), 2152.
 “ à cheval du Nord-Ouest (int.-Oliver), 1709.
 “ “ Contrôleur (sub.), 1465.
 “ “ Modifications à la loi (B.-Davin), 1051, 1318, 1752.
 “ “ Pensions (B.-Davin), 999; (B. retiré), 1047; (B.-Davis), 1048, 1751.
 “ “ du N.-O.—Solde de l’effectif (sub.), 3532.
 “ fédérale (sub.), 1799.
- PONT de la rue Maria, Ottawa (sub.), 4319.
 “ de Montréal, compagnie du (B.), 1426, 1664, 3001.
 “ de Québec (int.-Casgrain), 290, 1402; (int.-Davin), 1709, 2644; (B.), 1317, 1397, 1738; (explications-Choquette), 3642.
 “ sur la Saskatchewan à Edmonton, T. N.-O. (sub.), 2411.
 “ Victoria (int.-Foster), 291, 415, 490.
- PORCELAINES, etc. (tarif), 3030.
- PORT-ARTHUR—Inspecteur des poids et mesures (int.-Taylor), 675.
- PORT-STANLEY—Havre (m.-Ingram), 714; (sub.), 4311.
- PORTAGE-LA-PRAIRIE—Nouvel édifice du gouvernement (int.-Foster), 222.
- PORTAGE-DU-RAT—Edifice public (sub.), 4597.
- PORTS de douanes à la baie d’Hudson (int.-Davis), 677.
- POSTES, ministère des (sub.), 1476, 1777, 1792, 4395, 4411, 4413, 4578.
- POSTES, modifications à la loi des (B.), 3184, 3902, 4096, 4671, 4809, 4811, 4816.
- POSTES—Service extérieur (sub.), 4711, 4725.
- POULIOT, M. 4508.
- PRÉPARATIONS médicinales, chimiques, etc. (tarif), 3012.
- PRÉSENTATION de députés, 3, 72, 73, 809, 1426, 1555, 1710, 1909.
- PRIMES, fer et acier (rés.), 4033, 4509; (B.), 4522, 4599; aux pêcheurs (int.-Kaulbach), 3877; sucre de betterave (int.-McMillan), 225.
- PRINCE-ALBERT, shérif de (int.-Davis), 569.

- PRINCE-EDWARD, comté—Douanier (int.-Pettet), 417.
- PRIVILEGES et élections (comité), 563.
- PROCÉDURE de la Chambre (observations de l'Orateur), 1051, 1242; (m.-Laurier), 1631.
- PROCÈS par jury au N.-O. (B.), 3641, 4095.
- PROLONGEMENT du ch. de fer Intercolonial jusqu'à Montréal (int.-Tupper), 1112, 1323, 3067; (rés.), 3539; (débat), 3690; (en comité), 3762, 3788; (B.) 3882, 3998, 4034.
- PROLONGEMENT de l'Intercolonial et le Sénat—Article du *Citizen*—(Observations-Sutherland), 4377.
- PROROGATION, 4821.
- PROTECTION des eaux navigables (B.), 1909, 2372, 2423.
- PUGWASH—Quai (sub.), 2351.
- QUAI de : Berthier (int.-Choquette), 223; Boularde-rie (sub.), 2350; Cacouna (sub.), 4304; Grande-Rivière (int.-Lemieux), 673; Grosse-Ile (int.-Choquette), 783; Hilton (sub.), 4312; Ile-Perrot (sub.), 4304; Iona (int.-Bethune), 414, 785, 1493; Judique (sub.), 2350; North-River (int.-Bethune), 1494; Pugwash (sub.), 2351; Saint-Nicolas (sub.), 4304; Tignish (int.-Perry), 2645; Wallace (sub.), 2352; West-Point (sub.), 2360.
- QUAIS, I. P.-E. (sub.), 4320.
- QUAIS—Réparations aux (sub.), 1979.
- QU'APPELLE—Service postal (int.-Davain), 920.
- QUARANTAINE pour les animaux (sub.), 1951, 1957.
- “ au Manitoba et dans les T. N.-O. (int.-Davain), 2801.
- “ règlements de (m.-Davain et débat), 679, 1632.
- “ à Victoria, C. A. (observ.-Prior), 1331.
- QUARANTAINES (sub.), 1898, 1918.
- “ *QUEEN'S OWN Rifles*” (int.-Robertson), 1493.
- QUÉBEC—Fortifications et autres murs (int.-Casgrain), 1111.
- RAFFINERIE de sucre du Canada—(Explications-Quinn), 229.
- RAPES et limes (tarif—observ.-Craig), 3204.
- RAPIDES de la rivière Harrison (int.-Morrison), 1497.
- RAPIDES de Saint-André—Rivière Rouge (int.-Jameson), 1707.
- RAPPORT de l'hon. T.-M. Daly (int.-Foster), 786.
- RÉCLAMATIONS des éclairieurs de la montagne de Bois (m.-Davain et débat), 895, 1747.
- “ Edifices publics au Manitoba (m.-LaRivière), 465.
- “ d'Emmanuel Champain (int.-Davis), 415.
- “ de l'entrepreneur—Edifice Langevin (int.-Lemieux), 674.
- “ de Thos.-W. Aspdin (int.-Davain), 1173.
- “ de l'Ile du Prince-Edouard (m.-McDonald, King), 1424.
- “ McCarthy—District de Provencher (int.-LaRivière), 2090.
- RÉGLEMENTS côtiers du Canada et des Etats-Unis (m.-Britton et débat), 3055.
- “ postaux des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne (sur int.-Britton) 1401.
- RÉGLEMENTS de quarantaine (m.-Davain et débat), 679, 1632.
- REID, Geo. M.—*Bank Note Company* (int.-Taylor), 2494.
- REMBOURSEMENT—Bureau de poste de Saint-Jean, P. Q. (sub.), 4533.
- REMBOURSEMENT des sommes versées au fonds des pensions (rés.), 3566; (B.), 3567.
- REMÈDES pour empêcher la propagation de la tuberculose parmi le bétail dans tout le Canada (sub.), 4334.
- REMOQUEUR *Silver Spray* et goélette *Mary Grover* (int.-Wood, Brockville), 796.
- RESSORTS, essieux, etc. (tarif), 3151.
- RESTAURANT de la Chambre des Communes, 574.
- “ à la gare d'Iona, N.-E. (int.-Bethune), 1493.
- RETRAITE—fonctionnaires publics mis à la (int.-Sproule), 569; liste, 570.
- RETS à mailler et seines (int.-Bergeron), 3788.
- RETS, usage des—Colombie-Anglaise (int.-Prior), 1173.
- REVENU de l'intérieur (rés.), 4072; (B.), 4073.
- “ “ (rapp.), 72; (sub.), 1476, 1642, 4195.
- “ “ —Employés nommés dans ce ministère depuis le 30 juillet 1896 (int.-Wood), 2222, 2804.
- “ “ ministère du—Changements (explications-July), 3782.
- REVISEUR de Terrebonne (int.-LaRivière), 416.
- RÉVOLTE chez les sauvages—Dépêche du *Free Press* (int.-Tupper), 3502.
- RIDEAU Hall (sub.), 2240, 2259, 4238.
- RIMOUSKI—Employés sur l'Intercolonial (int.-Caron) 2218.
- “ —Réparations au quai (sub.), 4308.
- RIORDAN, Daniel-G. (int.-Mills), 2798.
- RIVETS, rondelles, écrous, etc. (tarif), 3202.
- RIVIÈRE-Caplan—Directeur de la poste (int.-Caron), 874, 1115.
- “ Fraser (sub.), 4319.
- “ Gatineau—Travaux de protection (sub.), 4305.
- “ La Pluie (sub.), 2398.
- “ du Lièvre—Digue et écluse des Petits Rapides (sub.), 4735.
- “ Richelieu—Jetées conductrices (sub.), 2365.
- “ Saint-Jean et tributaires (sub.), 2363.
- “ Saint-Pierre—Approfondissement (sub.), 4477.
- RIVIÈRES navigables—Obstacles (sub.), 1978.
- RIZ non nettoyé, etc. (tarif), 3576.
- RIZERIES (int.-Macdonald, Huron), 219.
- ROBERTSON, A.-B.—Destitution (int.-Brodeur), 2492.
- ROCHER-aux-Oiseaux—Femme abandonnée (int.-Lemieux), 3041.
- ROCHER de Québec—Eboulement (int.-Casgrain), 3224.
- RONDELLES, écrous, rivets et boulons en fer ou en acier, etc. (tarif), 3202.
- ROSS, James—Sous-percepteur des douanes de Mount-Stewart (int.-Martin), 670.
- ROUTE “ *Pacifique-Yukon*” (int.-Prior), 1174.
- RUBAN de fer ou d'acier pour clôtures (tarif), 3187, 3591.
- SADOWA, directeur de la poste de (int.-Hughes) 1829.

- SAINT-JEAN, construction d'un siphon (int.-Morin), 876.
- “ “ école militaire—contrat Wight (int.-Morin), 875.
- SAINT-LAURENT—Enlèvement des rochers (sub.), 2366.
- SAINTE-ANNE de la Pérade, rivière—Réparations aux travaux de protection (sub.), 2366, 2367.
- SAISIE d'albums illicites (int.-Dugas), 1172.
- “ des appointements des employés fédéraux (B.), 1172.
- “ des fourrures de Bremner (m.-Davis et débat), 1497.
- SALAIRES des directeurs des postes (int.-Martin), 671.
- “ des gardiens de phares (sub.), 1978.
- SALLE d'exercices militaires de Gananoque (int.-Taylor), 919.
- “ d'exercices militaires de Kingston (sub.), 4294.
- SAMEDI, séance du (m.-Cartwright), 3877, 4484.
- SANCTION de bills par S. E., 2371, 2391.
- SASKATCHEWAN—Élection, (observ.-Davin), 809.
- SAUMON de la Colombie-Anglaise (m.-Maxwell et débat, lettre publiée dans un journal de Londres et article du *Globe*), 1710, 1711.
- SAUVAGES, Affaires des (rapp.), 418 ; (sub.), 1465, 4185.
- “ Affaires des—Bureau de Regina (int.-Davin), 1705.
- “ affaires des—Correspondance (int.-Davin), 1705.
- “ approvisionnements des (int.-Davin), 413, 919, 1109, 1114.
- “ d'Abbitibi et du Grand Lac (int.-Pou-pore), 2219.
- “ de la Colombie-Anglaise—Arpentages et commission des réserves (sub.), 3530.
- “ du comté de Brant (m.-Clancy), 3066.
- “ de l'île Walpole—Médecin (int.-Clancy), 671, 790.
- “ —Inspecteurs (sub.), 3531.
- “ de la rivière de la Paix (int.-Oliver), 1706.
- “ —Manitoba et T. N.-O.—Ecole industrielle d'Elkhorn (sub.), 4342.
- “ du Manitoba et du Nord-Ouest—Education, etc. (sub.), 3530.
- “ du Manitoba et du N.-O.—Provisions (sub.), 3528.
- “ Micmacs—Soins médicaux (observ.-Gillies), 3481.
- “ Transport des Sauvages du lac des Deux-Montagnes d'Oka à Gibson (sub.), 3527.
- SAUVETAGES—Indemnité (sub.), 1975.
- SCOVILLE, Walter-B. (int.-Domville), 2085.
- Scripts* pour les métis (m.-Davis), 3059 ; (requête), 3060.
- SÉANCES de l'avant-midi (m.-Cartwright), 3103.
- SECRETARIAT d'Etat (rapp.), 151 ; (sub.), 1779.
- SÉDUCTION et enlèvement (B. Charlton), 289, 902, 2136, 3069.
- SEL importé du Royaume-Uni, etc. (en franchise), 3218.
- SEMENCE, grain de—T. N.-O. (int. Davin), 1709.
- SÉNAT—Traitements et dépenses éventuelles (su.), 1799.
- SERMENT d'office (B. n° 1), 3.
- SERVICE météorologique (sub.), 1979.
- SERVICE postal (sub.), 2414.
- SERVICE postal, Annapolis et Liverpool (int.-Mills), 873, 4034 ; comté d'Annapolis (int.-Mills), 487, 1709, 4485 ; Ashcroft et Barkerville, C.-A. (int.-Prior), 2085 ; Athabaska et Mackenzie (int.-Oliver), 2089 ; Baie-Saint-Paul et Malbaie (int.-Morin), 223, 289 ; Bridgetown et Dalhousie-ouest (int.-Mills), 2800 ; Danville et Saint-Camille (m.-Ives), 3066 ; Elgin-est et Elgin-ouest (m.-Ingram), 713 ; Gaspé (obs.-Caron), 4417 ; Ile du Prince-Edouard (int.-Martin), 1337 ; Iles de la Madeleine (int.-Lemieux), 673, 874 ; Kootanie (int.-Montague), 4819 ; Lac McIntyre et Sydney (int.-Haley), 3244 ; Newburg et Kingston (m.-Wilson), 1501 ; Mount-Albert et Holt (int.-Hughes), 677 ; Nainaimo et Como (int.-McInnes), 3225 ; Pacifique (int.-Morrison), 2086 ; Qu'Appelle (int.-Davin), 920 ; Saint-Albert et Saint-Pamphile (int.-Casgrain), 2798 ; Saint-Gervais et Saint-Charles (int.-Casgrain), 3225.
- SERVICE postal de la Saskatchewan par le chemin de fer de Régina, Lac Long et Saskatchewan (int.-Davin), 1400.
- SERVICE postal entre Saskatoon, Battleford et le Lac-aux-Oignons (int.-Davis), 1399.
- SERVICE postal entre Sunny-Brae et Melrose (int.-Tupper), 875.
- SERVICE postal par terre (int.-Tupper), 3781.
- “ “ entre Tottenham et Athlone (m.-Davis), 3065.
- “ “ à Valleyfield (int.-Bergeron), 1496.
- SERVICE public—Examens (int.-Sproule), 2216.
- “ “ Liste des membres, 151.
- “ public, loi relative au (int.-Tupper), 1830.
- “ modifications à l'acte relatif au (B.-McMullen), 660 ; (débat), 1738.
- “ public—Pensions et mises à la retraite (B.-Mulock), 143, 469 ; (résol.-Mulock), 469.
- “ de steamers rapides—Article du *Globe*, (int.-Caron), 666 ; (observ.-Tupper) 791 ; terminus d'hiver (int.-Ellis), 1173 ; (m.-Caron), 2094 ; (int.-Wallace), 2385 ; (communication - Cartwright), 2399 ; (rés.), 3445, 3652, 3662.
- SHERIF de Prince-Albert (int.-Davis), 569.
- SMITH, F.-X. (int.-Casgrain), 1113 ; (m.), 2112.
- Silver Spray*, remorqueur (int.-Wood, Brockville), 790, 1108.
- SOCIÉTÉ de construction et de prêt de la confédération (B.), 999, 1052, 1663.
- SOCIÉTÉS d'agriculture (sub.), 1816.
- “ de construction, etc., (B.-Wood, Hamilton), 219, 600, 1525, 3083.
- SOULANGES, canal de—Soumissions (int.-Maclean), 290, 414.
- SOUMISSIONS et dépôts pour canaux (int.-Clancy), 873.
- “ pour approvisionnements des Sauvages (int.-Davin), 413, 919, 1109.
- “ pour l'édifice de l'ouest (int.-Monk), 1110.

- SOUSSIONS pour la pierre—Canal de Chambly (int.-Morin), 876.
- SOUS-percepteur des douanes à Greta (int.-Roche), 3037.
- “ “ I. P.-E. (int.-Tupper), 1831.
- “ “ de Mount - Stewart (int.-Martin), 670.
- “ “ de Vernon-River-Bridge, I. P.-E. (int.-Martin), 670.
- SPENCE, John (int.-McMullen), 920.
- STANLEY-Bridge—Chemin de fer (int.-Powell), 2494
- STATISTIQUE criminelle—Préparation (sub.), 1815.
- “ générale (sub.), 1816.
- STEAMER *Newfield*—Nominations (int.-Tupper), 1831.
- “ entre Baddeck, Grand-Norrows et Iona (sub.), 2415, 4714.
- “ entre Halifax et Terre-neuve *via* le Cap-Breton (sub.), 2414.
- “ entre Port-Mulgrave, Arichat, etc. (sub.), 2415, 4341.
- “ entre Québec et le Bassin de Gaspé (sub.), 4338.
- “ entre Victoria et San Francisco (sub.), 2414.
- “ de l'Etat—Traitement des officiers (int.-Cameron), 3178.
- STEWART, rivière—(Yukon)—Dragage pour l'or (int.-McInnes), 1494.
- “ Sprott (int.-Tupper), 1320.
- STOCKHOLM, exposition à (int.-Davin), 1704; (sub.), 4214.
- STOKER, Wm. (sub.), 4213.
- STONE, Daniel-B. (int.-Gillies), 2084.
- STRATFORD—Courrier de la malle (int.-Cameron), 1832.
- STRATHROY, bureau de poste à (m.-Calvert), 679.
- “ douanier à (int.-Calvert), 409.
- “ percepteur du revenu de l'intérieur à (int.-Calvert), 410.
- SUBMERSION de terrains—comté de Pontiac (int.-Poupore), 3355.
- SUBSIDES (B.), 4764, 4814.
- “ aux territoires du N.-O. (m.-Davin et débat), 877.
- “ en terres aux compagnies de chemins de fer (int.-Langelier), 572.
- SUBVENTIONS aux chemins de fer (int.-Martin), 151, 229, 808.
- “ au chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (int.-Mills), 3354.
- “ au chemin de fer de Regina, lac Long et Saskatchewan (int.-Davis), 1402.
- “ au chemin de fer de Sunny-Brae (int.-Tupper), 1320.
- “ aux chemins de fer (rés.), 4106, 4662, 4764; (B.), 4809, 4814, 4820.
- “ aux sociétés d'agriculture (sub.), 1816.
- SUCRE (tarif), 3808.
- “ candi (tarif), 3811.
- “ de betterave—Primes (int.-McMillan), 225.
- SULLIVAN, D. B.—Elargissement (int.-Tupper), 3103.
- SUMMERSIDE—Travaux de protection (int.), 2361.
- Sun* de New-York (int.-Maclean), 1710.
- SUSSEX, N.-B.—Edifice du gouvernement (int.-Foster), 222.
- SYNDICATS et coalitions (int.-Henderson), 1706.
- SYSTÈME métrique—Poids et mesures (int.-Wood, Brockville), 874.
- TABLEAUX du commerce et de la navigation, 218.
- “ du commerce et de la navigation (observ.-McMillan), 3477.
- “ à l'huile ou aquarelles (en franchise), 3213; (n.a.p. tarif), 3214.
- TARIF (int.-McDougall), 228; (int.-Foster), 612.
- “ (résolutions), 569; (débat), 923, 999, 1025, 1052, 1117, 1192, 1204, 1252, 1337, 1350; (observations-Foster), 2138; (débat sur les résolutions amendées), 2448 et suiv.; (amend.-Tupper), 2479, 2500, 2534, 2570, 2609, 2648, 2675, 2723, 2809, 2846, 2890, 2961, 3001, 3104, 3187, 3211, 3576, 3808, 3999; (résolutions adoptées), 4000; (B.), 4072.
- “ belge (int.-McNeill), 1246.
- “ différentiel—Interprétation des mots “ En somme ” (int.-McNeill), 1116.
- “ différentiel au Fort-William—Chemin de fer Canadien du Pacifique (int.-Jameson), 2645.
- “ Enquête (sub.), 4526.
- “ Explications, 148.
- “ (le) et le gouvernement impérial (int.-Maclean), 2493.
- “ Machines pour l'exploitation des mines (observations-Prior et débat), 1912.
- TARIF des chemins de fer (int.-Henderson), 3642.
- TÉLÉGRAPHIQUES, lignes—Colombie-Anglaise (int.-Bostock), 2218; (sub.), 2412.
- “ lignes—Territoires du N.-O. (sub.), 2413.
- TÉLÉPHONIQUE, service—Édifices publics, Ottawa (sub.), 2293.
- TENNANT, J.-F.—Sous-percepteur des douanes à Greta (int.-Roche), 3037.
- TERMINUS d'hiver—Service rapide transatlantique (int.-Ellis), 1173.
- TERRAINS dans la ville de Banff (sub.), 4343.
- TERREBONNE, reviseur de (int.-LaRivière), 416.
- TERRENEUVE et Canada (m.-Martin et discours), 2100.
- TERRES fédérales (B. Davin), 1050, 1751.
- “ (B. Douglas), 1049, 1755.
- “ (B. Sifton), 2421, 3565.
- “ (sub.), 3535, 4717.
- TERRES à la Compagnie du ch. de fer Can. du Pacifique (int.-Lister), 2495, 2798.
- TERRES des compagnies de chemins de fer (m.-Oliver et débat), 3042.
- TERRITOIRES du Nord-Ouest (B. Sifton), 2420, 3559.
- “ “ —Percepteur des douanes (int.-Davin), 1242.
- “ “ —Subsides aux (m.-Davin et débat), 877.
- THÉ et café vert (en franchise), 3223.
- THIBAUT, M. Chs.—Mise à la retraite (int.-Parmalee), 1114.
- THORNE, James-H., plaintes contre (int.-Mills), 781.
- TIMBRES-POSTE du jubilé (int.-Tupper), 2295.
- TITRES de biens-fonds (B.), 2421, 3227.
- TISSU métallique de laiton ou de cuivre (tarif), 3200.
- TISSUS en velours, velantine, etc. (tarif), 3872.
- TOILE pour courroies, etc. (en franchise), 3215.

- TORDEUSES (tarif), 3209, 3607.
- TRAITÉ entre la Grande-Bretagne et le Japon (int.-McInnes), 1706.
- TRAITEMENT de l'Orateur-suppléant (sub.), 1800.
- TRAITEMENTS—Chambre des Communes (sub.), 1810.
- “ des officiers des steamers de l'Etat (int.-Cameron), 3178.
- TRANSPORT des malles entre le Canada et Terre-neuve (sub.), 4337.
- “ des marchandises sur les chemins de fer (B.), 1108.
- “ sur mer des bestiaux (int.-Sproule), 1911.
- TRAVAUX de la Chambre (observations-Foster), 4302; (int.-Foster), 4378, 4598.
- “ publics, ministère des (rapp.), 659.
- “ “ (sub.), 1489, 4711.
- TRAVAUX publics—Provinces maritimes (sub.), 2363.
- “ “ —T.N.-O. (sub.), 2238.
- TRAVAUX sur la rivière Richelieu à Beauceville (int.-Monk), 1110.
- TRÔNE, discours du (ouverture de la session), 3.
- TROTTOIRS et allées sur les terrains du parlement (sub.), 4294; (int.-Henderson), 4377.
- VACANCES de Pâques (int.-Ellis), 604; (m.-Laurier), 715.
- VALLEYFIELD—Directeur de la poste (int.-Berge-ron), 2218.
- VAPEURS de l'Etat—Entretien et réparations (sub.), 1974.
- VELOURS, velvantine, etc. (tarif), 3872.
- VERGE, J.-Albert—Garde-pêche (m.-McInerney), 1424.
- VÊTEMENTS de caoutchouc, etc. (tarif), 3590.
- VÉTÉRANS de 1837-38 (m.-Cameron), 3065.
- VIEUX—Chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise (m. McInnes et débat), 418.
- VÉZINA, George—Lettre adressée à l'agent du ministre de la Justice à Québec (int.-Cas-grain), 2224.
- VICTORIA—Bureau de poste (sub.), 2240.
- VIRGINIA, N.-E.—Bureau de poste (m.-Mills), 1718.
- VIS—“ Vis-à-bois ” en fer ou en acier (tarif), 3165.
- VOLONTAIRES de 1866 (int.-McMullen), 2644.
- WALLACE—Quai (sub.), 2352.
- WALSHE, C.-J. (int.-Tupper), 3184.
- WEST-Point—Quai 2360.
- WIGGINS, John—Pénitencier de la Colombie-Anglaise (int.-Morrison), 2087.
- WILLIAMS, P.-J. (int.-Davie), 1241.
- WINDSOR—Bureau de poste (int.-Hughes), 784.
- WINSHEG—Dépenses faites par la ville pour soigner des immigrants atteints de la petite vérole (sub.), 3536.
- Wood-Island, directeur de la poste de (int.-Martin), 671.
- Wood-Island, dragage du havre de (int.-Martin), 675.
- YUKON Britannique—Compagnie chartée (B.), 1172, 1349, 2533.